



**Nordsee Stadt
Wilhelmshaven**

Bebauungsplan Nr. 211 - HAFENGRODEN –

Begründung gemäß § 9 Abs. 8 BauGB (Baugesetzbuch)

(Stand: 27.07.2009)



BEGRÜNDUNG **4****TEIL I** **4****1. PLANUNGSANLASS UND PLANUNGSZIEL** **4****2. DAS PLANGEBIET** **5**

2.1.	LAGE, GRÖÖE UND ABGRENZUNG DES PLANGEBIETES	5
2.2.	STÄDTEBAULICHE SITUATION UND DERZEITIGE NUTZUNGEN	5
2.2.1	RÜSTERSIELER GRODEN	5
2.2.2	CONTAINERTERMINAL	6
2.2.3	NIEDERSACHSENBRÜCKE	6
2.2.4	VOSLAPPER GRODEN	6
2.2.5	WOHNGEBIET VOSLAPP	7
2.2.6	WOHNGEBIET RÜSTERSIEL	7
2.2.7	DERZEITIGE NUTZUNG DES PLANGEBIETS	8
2.3.	KARTENMATERIAL	8
2.4.	PLANUNGSRECHTLICHE GRUNDLAGEN	9
2.4.1.	INKOMMUNALISIERUNG	9
2.4.2.	RAUMORDNUNG	10
2.4.3.	FLÄCHENNUTZUNGSPLAN	11
2.4.4.	VERBINDLICHE BAULEITPLANUNG	12
2.4.5.	DENKMALSCHUTZ, DEICHSCHUTZ	12
2.4.6.	LANDSCHAFTSRAHMENPLAN/LANDSCHAFTSPLAN	12
2.4.7.	NATURSCHUTZFACHLICH BESONDERS GESCHÜTZTE BEREICHE	13
2.4.8.	WEITERE GUTACHTEN	13
2.4.9.	STRUKTURKONZEPT UND RAHMENPLANUNG (RÜSTERSIELER GRODEN NORD)	14
2.5.	ENTWÄSSERUNG	15
2.6.	ERSCHLIEÖUNG DES PLANGEBIETES / VERKEHR	15
2.7.	TECHNISCHE INFRASTRUKTUR	16
2.8.	SOZIALE INFRASTRUKTUR	16
2.9.	KAMPFMITTEL / ALTLASTEN	16
2.10.	LUFTFAHRT UND RADAR	17
2.11.	DEICHZÜGE / KÜSTENSCHUTZ	17

3. INHALT DES BEBAUUNGSPLANES **18**

3.1.	BAUGEBIET	18
3.1.1.	ART DER BAULICHEN NUTZUNG	18
3.1.2.	MAÖ DER BAULICHEN NUTZUNG	19
3.1.3.	HÖHE DER BAULICHEN ANLAGEN	20
3.1.4.	ÖBERBAUBARE UND NICHT ÖBERBAUBARE FLÄCHEN	20
3.1.5.	BAUWEISE	20
3.2.	VERKEHRSFLÄCHEN	20
3.2.1.	STRAÖENVERKEHR	21

3.2.2.	EIN- UND AUSFAHRTEN	21
3.2.3.	RUHENDER VERKEHR	21
3.2.4.	VERKEHRSFLÄCHE BESONDERER ZWECKBESTIMMUNG („FERNRADWEG“)	21
3.3.	SCHUTZWAND	22
3.4.	IMMISSIONSSCHUTZ / AUSWIRKUNGEN AUF DIE UMWELT	22
3.4.1.	VERKEHRSLÄRM	23
3.4.2.	GEWERBELÄRM	25
3.4.3.	LUFTSCHADSTOFFE	28
3.4.4.	LICHTIMMISSIONEN	29
3.4.5.	ERHOLUNG	30
3.5.	VER- UND ENTSORGUNG	30
3.5.1.	SCHMUTZ- UND OBERFLÄCHENWASSER	30
3.5.2.	LÖSCHWASSER / BRANDSCHUTZ	30
3.6.	FLÄCHEN FÜR DIE WASSERWIRTSCHAFT / DEICHE	30
3.7.	GRÜNORDNERISCHE FESTSETZUNGEN	31
<u>4.</u>	<u>BELANGE VON NATUR UND LANDSCHAFT / UMWELTPRÜFUNG</u>	<u>31</u>
4.1.	ALLGEMEINES	31
4.2.	EINGRIFFSREGELUNG	32
4.3.	NATURA 2000-GEBIETE	32
4.4.	ARTENSCHUTZ	33
4.5.	MONITORING	33
<u>5.</u>	<u>FLÄCHENBILANZIERUNG</u>	<u>33</u>
<u>6.</u>	<u>KOSTEN</u>	<u>34</u>
6.1.	KOSTENVERURSACHENDE MAßNAHMEN	34
6.2.	FINANZIERUNG	34
<u>7.</u>	<u>BODENORDNENDE MAßNAHMEN</u>	<u>34</u>
<u>8.</u>	<u>VERFAHRENSVERMERKE</u>	<u>34</u>

Teil II Umweltbericht

BEGRÜNDUNG

TEIL I

1. Planungsanlass und Planungsziel

Nach dem Planfeststellungsbeschluss für den Tiefwasserhafen „JadeWeserPort“ (JWP) vom 15. März 2007 soll neben dem Bebauungsplan Nr. 210 zum Container-terminal¹ der Bebauungsplan Nr. 211 das Gebiet komplettieren.

Zum Planfeststellungsbeschluss wurde vom Träger des Vorhabens ein Änderungsantrag eingereicht, der sich ebenfalls noch im Verfahren befindet (Planänderung IV).

Die Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 211² war erforderlich, damit die planungsrechtlichen Voraussetzungen für eine gewerblich / industrielle Entwicklung des Hafengrodens geschaffen werden können.

Diese soll in erster Linie durch ein Güterverkehrszentrum (GVZ) mit hafenaffine Logistik-, Handels- und Gewerbebetriebe einschließlich der notwendigen Freiflächen und Nebenanlagen sowie Flächen für eine straßen- und gleisbautechnische Erschließung verwirklicht werden.

Ziel der Bauleitplanung ist die Sicherung einer nachhaltigen städtebaulichen Entwicklung, die die sozialen, wirtschaftlichen und umweltschützenden Anforderungen auch in Verantwortung gegenüber künftigen Generationen miteinander in Einklang bringt, und eine dem Wohl der Allgemeinheit dienende sozialgerechten Bodennutzung, einer menschenwürdigen Umwelt sowie dem Schutz der natürlichen Lebensgrundlagen auch in Verantwortung für den allgemeinen Klimaschutz.

¹ Dieser Bebauungsplan wurde am 27.09.2008 rechtskräftig.

² Beschluss des Rates der Stadt Wilhelmshaven vom 19.09.2007

2. Das Plangebiet

2.1. Lage, Größe und Abgrenzung des Plangebietes

Das Plangebiet liegt östlich der Stadtteile Voslapper Groden und Rüstersieler Groden und ist eine Fläche, die im Küstenbereich der Jade (Westufer der Innenjade) neu entstehen wird. Sie grenzt im Süden unmittelbar an die Niedersachsenbrücke.

Das Plangebiet umfasst ca. 222 ha und wurde im Zuge der kleinräumigen Gliederung als das Stadtteilviertel „Hafengroden“ benannt.

Das Plangebiet wird begrenzt:

- im Westen: durch die Straße Am Tiefen Fahrwasser einschl. einer westlich befindlichen Grünfläche,
- im Norden: durch die planfestgestellte Gleisanlage zum JadeWeserPort,
- im Osten: durch die Betriebsfläche des Containerterminals und
- im Süden: durch die planfestgestellte Straße Zum Jedefahrwasser

Die genaue Abgrenzung ist aus dem Plan auf dem Titelblatt ersichtlich.

Im Geltungsbereich existieren keine Flurstücksgrenzen. Diese Abgrenzung ist nach Aufspülung des Geländes durch eine Vermessung neu festzustellen. Daher werden unter Hinweis auf der Planurkunde die Eckpunkte zur Bestimmung der einzelnen Nutzungsabgrenzungen aufgenommen, damit eine geometrisch einwandfreie Bemaßung erfolgen kann. Die Abgrenzung wird durch die Punkt M1 bis M24 bestimmt. Die Abgabe der Koordinaten erfolgt durch die Kommunale Vermessung der Stadt Wilhelmshaven.

2.2. Städtebauliche Situation und derzeitige Nutzungen

2.2.1 Rüstersieler Groden

Der Rüstersieler Groden ist die zwischen dem Maadesiel und dem Geniusdeich gelegene Fläche, die von 1960 bis 1963 eingedeicht wurde, um eine nachhaltige, industrielle Wirtschaftsentwicklung im strukturschwachen Raum voranzutreiben. Zunächst wurde dort die Anlage der Alusuisse (später ICI Atlantik, heute Ineos Chlor mit dem Chloralkali-Elektrolysewerk) und das Kraftwerk der Preußischen Elektrizitäts AG errichtet.

Im Juli 1972 stimmte der Aufsichtsrat der Nordwestdeutschen Kraftwerke AG (NWK), die später zur Preußischen Elektrizitäts-Aktiengesellschaft (Preussen-Elektra) gehörte, dem Bau eines 670-Megawatt (MW) -Kraftwerkes auf einer Fläche von 73 ha im Rüstersieler Groden zu, das später auf eine Leistung von 720 MW ausgelegt wurde. Im Juli 1973 wurde mit den Bauarbeiten begonnen. Im Herbst 1976 konnte das gesamte Kraftwerk in Betrieb genommen werden. 1984 wurde die Leistung auf 770 MW erhöht.

Der erzeugte elektrische Strom wird mit einer Spannung von 110 bzw. 220 Kilovolt über einen Transformator in das Hoch- bzw. Höchstspannungsnetz der E.ON Netz GmbH geleitet.

Weiter befinden sich dort noch folgende Nutzungen:

- Massenschüttgutlager der Rhenus Midgard AG & Co. KG (nicht ausgeübt)

- Umspannwerk der E.ON Netz

Dieser Groden hat eine Fläche von 505 ha. Auf den nicht genutzten Flächen haben sich seit der Aufspülung eine Spontanvegetation und Waldgebiete entwickelt.

2.2.2 Containerterminal

Östlich des Plangebietes liegt die Fläche des Containerterminals im Rahmen des zukünftigen JadeWeserPorts, die im Küstenbereich der Jade (Westufer der Innenjade) neu entsteht. Sie grenzt im Süden unmittelbar an die Niedersachsenbrücke. Diese Fläche besteht noch z.T. aus einer Watt- und Gewässerfläche.

2.2.3 Niedersachsenbrücke

Die Niedersachsenbrücke grenzt unmittelbar südlich an die zukünftige Hafenfläche des JadeWeserPorts und wird von der Rhenus Midgard AG & Co. KG betrieben. Sie verfügt über eine seeseitige Liegewanne mit einem Liegeplatz und einer landseitigen Liegewanne mit zwei Liegeplätzen. Sie ist als Umschlagsanlage und Anleger für Schiffe gebaut worden, die Kohle für das Kraftwerk oder auch Öle, Laugen und Salze für die petro-/ chemische Industrie im Voslapper Groden und Rüstersieler Groden anliefern.

2.2.4 Voslapper Groden

Der Voslapper Groden ist eine eingedeichte Fläche des ehemaligen Voslapper Watts zwischen Geniusdeich im Süden und Hooksiel im Norden und war eine Maßnahme des Landes Niedersachsen zur Gewinnung von Industrieflächen. In der Zeit von April 1971 bis Dezember 1974 wurde das Voslapper Watt in einer Größe von ca. 1.500 ha auf eine Höhe von durchschnittlich 2,0 m über NN mit Sanden aufgespült und mit dem Neuen Voslapper Seedeich abgeschlossen. Im Süden ging dadurch ein Großteil des ehemaligen Geniusstrandes verloren, während im Norden – außerhalb der Stadtgrenze – auf dem Gemeindegebiet Wangerland ein neues Freizeitgebiet entstand: das Hooksiel Binnentiefl mit vielen Freizeitmöglichkeiten sowie der Hooksiel Badestrand.

Noch vor Beendigung der Aufspülarbeiten wurde im Juni 1972 zwischen dem Land Niedersachsen und der Stadt Wilhelmshaven und der Mobil Oil AG (Raffinerie der Wilhelmshavener Raffineriegesellschaft mbH (WRG). Heute: Conoco Phillips) ein Ansiedlungsvertrag für die Errichtung einer Erdölraffinerie unterzeichnet. Im September 1976 ging die Raffinerie in Betrieb. Obwohl schon 1976 ein weiterer Ansiedlungsvertrag für ein Flüssigerdgas-Terminal abgeschlossen wurde, liegt die dafür vorgesehene Fläche im Nordosten des Voslapper Grodens derzeit noch brach (Verarbeitung von Flüssigerdgas der Deutschen Flüssigerdgas Terminal Gesellschaft mbH (DFTG). Heute E.ON / DFTG). Diese Nutzung soll allerdings nunmehr in absehbarer Zeit aufgenommen werden.

Im Mai 1978 unterschrieb die ICI einen Vertrag zur Errichtung eines Kunststoffwerkes, das im Juni 1981 im Nordwesten des Voslapper Grodens in Betrieb genommen wurde (heute: Chemiewerk der European Vinyls Corporation (EVC) GmbH / INEOS). Parallel zum Alten Voslapper Seedeich befindet sich eine Sondermülldeponie für die bei der ehemaligen Preußischen Elektrizitäts AK (heute: Kohlekraftwerk der E.ON Kraftwerke GmbH) anfallenden Abfallstoffe (Flugasche).

In den Freiflächen liegen eine Deichschäferei und eine Sanddeponie. Auf dem Voslapper Groden befinden sich zwei Jagdbezirke.

Der Voslapper Groden –Süd (Geniusdeich bis Raffineriestr.) ist mit Verordnung vom 24.05.2006 (Nds MBl. Nr. 19/2006, Seite 581 ff.) zum Naturschutzgebiet als europäisches Vogelschutzgebiet erklärt worden.

Für den nördlichen Bereich des Voslapper Grodens ist die Naturschutzgebietsverordnung „Voslapper Groden-Nord“ am 17.05.2007 durch Veröffentlichung im Niedersächsischen Ministerialblatt Nr. 19 in Kraft getreten.

2.2.5 Wohngebiet Voslapp

Im nordwestlichen Bereich des Voslapper Grodens schließt sich der Stadtteil Voslapp an. Der Auftrag zum Bau der Siedlung wurde im Januar 1938 durch das damalige Reichsarbeitsministerium endgültig erteilt. Sie wurde nach den bestehenden Kleinsiedlungsbestimmungen angelegt. Diese seit 1930 bestehenden Bestimmungen hatten die Bindung der Bewohner an den Boden zum Ziel. In erster Linie sollte Voslapp der Unterbringung der von außerhalb herangezogenen Arbeitern der Marineverwerft Wilhelmshaven dienen. Die Wohngebäude mussten in offener Bauweise errichtet werden. Jedes Haus sollte Kleintierställe und einen Nutzgarten haben. Es wurden unterschiedliche Haustypen errichtet: Freistehende Einzel- und Doppelhäuser in unterschiedlicher Wohnflächen- und Grundstücksgrößen sowie freistehende Häuser für Kinderreiche. In jedem Haus waren dazu Wirtschaftsraum, Keller, Stall, Trockenboden, Flur und Toilette vorhanden.

Während des Krieges wurde der Versorgungsbereich in der Mitte der Siedlung errichtet. Es entstanden nach und nach sog. „Volkswohnungen“ und Mietshäuser. Zum Schutz der Bevölkerung wurden zwei Bunker errichtet. Durch die Inbetriebnahme der Werft-Vorortbahn verbesserten sich die Verkehrsverhältnisse wesentlich. 1953 wurde diese Linie stillgelegt, nachdem Voslapp bereits 1952 mit der Omnibuslinie 1 mit dem Stadtzentrum verbunden war. Ende der Fünfziger Jahre nahmen viele Eigentümer bauliche Veränderungen an ihren Häusern vor, die sich auch im Hinblick auf die Aufnahme von Sommergästen aus dem Ruhrgebiet und dem Rheinland, die die Bademöglichkeiten am Geniusstrand nutzen wollten, als sehr vorteilhaft erwiesen. Ein weiterer Ausbau der Siedlung Voslapp erfolgte 1967 im südlichen Teil. Hier wurden auf Grundstücken zwischen 600 und 800 m² Größe Eigenheime im Bungalowstil erbaut. Weitere Baumaßnahmen wurden Anfang der Siebziger Jahre im nördlichen Teil westlich der Flutstraße in Angriff genommen. Voslapp hat heute ca. 3.744 Einwohner. Südlich befindet sich das Fachmarktzentrum an der Flutstraße.

2.2.6 Wohngebiet Rüstersiel

Westlich des Rüstersieler Deiches und somit hinter der zweiten Deichlinie schließt sich das Wohngebiet Rüstersiel mit ca. 2.291 Einwohnern an.

Rüstersiel ist seit 1937 Stadtteil von Wilhelmshaven und ist ein ehemaliger Doppelsielort aus den Sielen Rüstersiel und Kniphausersiel. Bevor durch die Bedeichung eine Besiedlung überhaupt stattfinden konnte, bildete die Maade an dieser Stelle eine tiefe Meeresbucht ins Binnenland. Die Verschlickung der Bucht hatte zur Folge, dass die Heppenser und Neuender Einwohner Eindeichungsmaßnahmen forderten, die 1520 vollzogen wurden. Somit wurde die Bucht geschlossen. Kaufhandelshäuser, Lagerhäuser und Gaststätten bestimmten das Siedlungsbild der beiden Sielorte. Kaufleute, Fischer, Schiffer und Gewerbetreibende ließen sich nieder, um aus Schiff-

fahrt und dem damit verbundenen Handel Nutzen zu ziehen. Neben diesen Handelsaktivitäten erfuhr Rüstiersiel eine wirtschaftliche Belebung um die Jahrhundertwende durch Bade- und Erholungsgäste. Bedingt durch Eindeichungs- und Sielbaumaßnahmen für den Maadesiel nach dem Zweiten Weltkrieg, wurde der Badebetrieb langsam eingestellt. Nach der Vollendung des Maadesiels 1951, der Rüstiersiel zu einem Ort im Binnenland machte, baggerte man eine neue Fahrrinne bis zum Hafen. Der im Zuge der Osttangente (Friesendamm) erforderliche Bau einer Maadebrücke, die als feststehende Brücke ausgeführt werden sollte, wurde durch massive Einsprüche der Rüstiersieler insofern abgewendet, als 1981 eine Klappbrücke gebaut wurde, die weiterhin von Segelbooten passiert werden kann und Rüstiersiel als Hafen weiterhin Anziehungskraft verleiht.

Veränderungen im Siedlungsbild wurden Mitte der Zwanziger Jahre durch den Bau des Deiches zwischen Voslapp und Rüstiersiel eingeleitet. Auf den neuen Grundstücken wurden Obst und Gemüse angebaut und Kleintierhaltung betrieben.

Nördlich an der Flutstraße befindet sich ein Gewerbegebiet.

2.2.7 Derzeitige Nutzung des Plangebiets

Die zukünftige Fläche des Hafengrodens besteht heute aus einer Watt- und Gewässerfläche. Oberhalb der Linie des mittleren Tidehochwassers (MTHw) liegen in geringem Umfang Strandflächen und Schüttsteinlagen. Nach der Anordnung Nr. 12.1 des Planfeststellungsbeschlusses hat der Träger des Vorhabens den Geniusstrand vor Baubeginn als Badestelle bei der EU abzumelden.

Derzeit wird das neue Gelände aufgespült. Der östliche Teil ist für den Betrieb des Containerterminals belegt. Mit der im Verfahren befindliche Planänderung IV zum Planfeststellungsbeschluss wird die Grundlage zur Aufspülung des Geländes auf +6,70 bis +6,90 über NN einschl. der Entwässerung geschaffen. Diesem Grundgedanken wird seitens der Stadt zugestimmt. Sämtliche Auswirkungen³ der Vorhaben auf dem Hafengroden werden im nachfolgenden Verfahren des Bebauungsplans geregelt.

Westlich liegt der Neuer Voslapper Seedeich⁴ zu den binnendeichs gelegenen Grodenflächen. Bei diesen Flächen handelt es sich um ehemalige Wattflächen und Salzwiesen, die in den sechziger und siebziger Jahren aufgespült wurden.

Der Voslapper Groden - Süd (Geniusdeich bis Raffineriestr.) ist mit Verordnung vom 24.05.2006 (Nds MBl. Nr. 19/2006, Seite 581 ff.) zum Naturschutzgebiet als europäisches Vogelschutzgebiet erklärt worden.

Der Niedersachsendamm und in Fortführung die planfestgestellte Straße „Zum Jade-fahrwasser“ übernimmt die HAUPTerschließung des Gebietes.

2.3. Kartenmaterial

Die Planzeichnung des Bebauungsplans Nr. 211 wurde unter Verwendung des vom Katasteramt Wilhelmshaven vermaßten Grundblattes erstellt.

³ Die Auswirkungen werden aus der Betrachtung einer Offenbodenfläche ermittelt.

⁴ Die Hauptdeichlinie des III. Oldenburgischen Deichbandes ist nach dem Niedersächsischen Deichgesetz gewidmet, welches im Rahmen der Erarbeitung der 55. Änderung des Flächennutzungsplanes berücksichtigt wurde.

2.4. Planungsrechtliche Grundlagen

Verbindliche Festsetzungen in Bebauungsplänen existieren nur für den nördlichen Teil des Voslapper Grodens (Bebauungspläne Nr. 96 –Raffinerie Voslapper Groden- vom 04.Mai 1973, Nr. 130 A – Industriegelände Voslapper Groden Nord – vom 12.Juli 1978, sowie Nr. 130 B – Industriegelände Voslapper Groden Nordost – vom 14.November 1978).

Im Vorfeld der Bauleitplanung zum JadeWeserPort wurde die 56. Änderung zum Flächennutzungsplan der Stadt und der Bebauungsplan Nr. 212 – Rüstersieler Groden-Nord – am 21.09.2005 eingeleitet. Mit Bekanntmachung vom 09.02.2008 sind die Flächennutzungsplanänderung und der Bebauungsplan Nr. 212 wirksam bzw. rechtskräftig geworden.

Für den Bereich des südlichen Rüstersieler Grodens liegt die wirksame 68. Änderung zum Flächennutzungsplan und der rechtskräftige Bebauungsplan Nr. 220 vor; ebenfalls die Bauleitplanung zum JadeWeserPort (55. Änderung zum Flächennutzungsplan und Bebauungsplan Nr. 210).

Diese Planungen werden im Rahmen einer kumulierenden Betrachtung, soweit sich ein gesamträumlicher Zusammenhang der genannten Planungen ergibt, berücksichtigt.

Weitere zukünftige noch nicht hinreichend konkretisierte Entwicklungen, wie etwa die Planung zur Verlängerung des Industriestammgleises Nord bis zum Nordhafen, werden nicht berücksichtigt.

Eine Ausnahme bildet hier der Bebauungsplan Nr. 213 - Geniusbank / Nördlich Niedersachsendamm -, der im Rahmen der Umweltprüfung zum Bebauungsplan Nr. 211 als Zusatzbelastung berücksichtigt werden soll. Für den Plangeber hat dieser bereits einen ausreichenden Konkretisierungsgrad erreicht, um diesen in die Betrachtung der Auswirkungen mit einzustellen.

2.4.1. Inkommunalisierung

Mit Antragstellung durch die Stadt Wilhelmshaven beim Land Niedersachsen wurde das Verfahren zur Inkommunalisierung eingeleitet. Das notwendige Anhörungsverfahren wurde mit der amtlichen Bekanntmachung vom 12.03.2005 (Text und Planskizze) bis zum 28.03.2005 durchgeführt. Die eingegangenen Einwendungen und Bedenken wurden an das zuständige Ministerium für Inneres und Sport weitergeleitet und in der Ausschusssitzung am 05.04.2005 behandelt. Die eingereichten Einwendungen gaben keine Veranlassung den Gesetzentwurf zu ändern.

Im Gesetz über Gebietsänderungen der Städte Borkum, Cuxhaven, Norden, Wilhelmshaven und Wittmund sowie der Gemeinde Wangerland (Beschluss des Niedersächsischen Landtags vom 22.04.2005) ist nach §6 Abs. 1 die dem Stadtgebiet von Wilhelmshaven vorgelagerte Wasserfläche des künftigen JadeWeserPorts als Fläche für den JadeWeserPort in das Stadtgebiet eingegliedert worden.

Das Land Niedersachsen wollte die bisherige Wasserfläche als bisher gemeindefreies Gebiet durch eine gesetzliche Regelung bereits jetzt in den Hoheitsbereich der Stadt eingliedern, um somit die Durchführung der Bauleitplanung und damit der gesamten Suprastruktur (siehe Pkt. 3.1) zu ermöglichen.

2.4.2. Raumordnung

Das Landesraumordnungsprogramm Niedersachsen (LROP) wurde 1994 als Neufassung in den Teilen I (Grundsätze und allgemeine Ziele) und II (Ziele der Raumordnung) beschlossen. Dieses bildet in seiner Gesamtkonzeption die Basis für die Landesentwicklung und Grundlage für die Regionalen Raumordnungsprogramme. In kreisfreien Städten ersetzt der Flächennutzungsplan das Raumordnungsprogramm. Gemäß §1 Abs. 4 Baugesetzbuch sind die Bauleitpläne den Zielen der Raumordnung anzupassen.

Das Landesraumordnungsprogramm wurde von der Landesregierung in den Jahren 1998 und 2002 und 2006 in Teilbereichen fortgeschrieben. Eine grundlegende Novellierung erfolgte zum 30.01.2008. Zielaussagen wurden u.a. zum Instrument „Vorranggebiet“ für die Festlegung für die Windenergienutzung mit der zusätzlichen Ausschlusswirkung (1998) und zur Sicherung von Rohstoffgewinnungsflächen und Aussagen zum großflächigen Einzelhandel (2002) wirksam.

Im Landesraumordnungsprogramm sind die Grodenflächen als „Vorranggebiet für hafenorientierte wirtschaftliche Anlagen“ (Teil II, Abschnitt 2.1 unter 09) dargestellt.

Innerhalb der Gebiete sind die erforderlichen Flächen für die Ansiedlung hafenorientierter Wirtschaftsbetriebe in ausreichendem Umfang bereitzustellen. Dabei sind die städtebaulichen und fachplanerischen, darunter auch die Erfordernisse des Naturschutzes, zu berücksichtigen. Alle raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen müssen mit diesen festgelegten Ausweisungen vereinbar sein.

Das Fahrwasser selber ist als Seeschiffahrtsstraße dargestellt, an die östlich die Nationalparkflächen des Niedersächsischen Wattenmeeres als Vorranggebiet für Natur und Landschaft angrenzen.

Im südlichen Teil dieses Bereiches der Grodenflächen ist der Bereich des bestehenden Kraftwerks in der Festlegung als Vorranggebiet Großkraftwerk dargestellt (Teil II, Abschnitt 4.2 unter 03).

Ebenfalls ist mit dieser Novellierung die Darstellung einer 380-KV-Trasse verbunden, die mit den geplanten Kraftwerken im Rüstersieler Groden erforderlich wird. Diese ist von den Kraftwerkstandorten über das Umspannwerk Voslapp bis zum Umspannwerk Conneforde im Landkreis Ammerland geplant. Eine Trassierung, überwiegend entlang der bestehenden 220-kV-Freileitung von Maade nach Conneforde, wurde entwickelt, die den Erfordernissen der Raumordnung entspricht und in der Novellierung des LROP als „Vorranggebiet Leitungsstrasse“ berücksichtigt ist. Der genaue Verlauf dieser Hochspannungsfreileitung wird im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens festgelegt. Auf ein Raumordnungsverfahren kann somit gemäß § 13 (3) Niedersächsisches Gesetz über Raumordnung und Landesplanung verzichtet werden.

Für das Plangebiet wurden folgende Festlegungen getroffen:

- Vorranggebiet Güterverkehrszentrum (Hafengroden) und
- Vorranggebiet Seehafen (JadeWeserPort).

Gemäß dem Aussagen des LROP sollen an den niedersächsischen Hafenstandorten hafenorientierte Industrie sowie hafen- und logistikaffines Gewerbe angesiedelt werden, damit die Häfen neben ihren Verkehrs- und Umschlagsfunktionen auch Arbeitsplätze für Industrie und Gewerbe bereit stellen. Die raumordnerische und bauleitplanerische Sicherung der Standortpotenziale und insbesondere die Bereitstellung und Freihaltung geeigneter Flächen ist wegen des an der Küste und an den Binnenwasserstraßen begrenzten Flächenangebotes und der erforderlichen räumlichen Zuordnung von Verkehrs- und gewerblichen Funktionen geboten.

2.4.3. Flächennutzungsplan

Das Plangebiet wurde mit der wirksamen 55. Änderung zum Flächennutzungsplan erstmalig planerisch vorbereitet, so dass die dargestellte gewerbliche Baufläche verbindlich durch den Bebauungsplan Nr. 211 umgesetzt werden kann. Die Änderung ist seit dem 27.09.08 wirksam.



Abb.: 55. Änderung zum Flächennutzungsplan

Südwestlich des Plangebietes schließt sich die 56. Änderung zum Flächennutzungsplan an, wobei zunächst der 1. Teilbereich parallel zum Bebauungsplan Nr. 212 durch Bekanntmachung vom 09.02.2008 wirksam wurde. Der erste Teilbereich stellt für eine Kraftwerksansiedlung eine Versorgungsfläche mit der Zweckbestimmung „Elektrizität“ und weiter Richtung Westen angrenzend eine „Gewerbliche Baufläche“ dar. Als Abstandsgrün wird eine für Ausgleichsmaßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft vorgesehene Grünfläche dargestellt. Das Plangebiet wird von Verkehrs- und Leitungszonen begrenzt. Vorhandene Hauptverkehrsstraße, Bahnanlagen und Deichzüge werden nachrichtlich übernommen.

Im Hinblick auf die aufgespülten Industrieflächen im Nordosten des Stadtgebietes wurde als Verbindung für den Berufsverkehr ein Radweg entlang des alten Kniphauer Deiches (Schlafdeich) zwischen Rüstersiel in Richtung Voslapp und Fedderwardergroden vorgesehen, der die Verlängerung der Autobahn nördlich Rüstersiel unterquert und in den Radweg der alten Umfangstraße (Utterser Weg / Alt-Voslapp) einmündet. Vom Stadtpark ausgehend in Richtung Maade und ebenso im Verlauf der alten und neuen Seedeiche sind Wanderwege mit Radialverbindungen zum Rüstringer Berg, zum Maadesiel, zum Geniusstrand und zur Südostecke des Raffineriegebietes (von Sengwarden kommend) sowie im südlichen Bereich dargestellt.

Im südlichen Rüstersieler Groden wurde die 68. Änderung zum Flächennutzungsplan durchgeführt. Neben der Versorgungsfläche mit der Zweckbestimmung „Elektrizität“ wurde eine erforderliche Verkehrs- und Leitungszone übernommen. Richtung Westen wird das Gelände der INEOS Chlor als eine gewerbliche Baufläche dargestellt. Zum Schutz des Wohngebietes Rüstersiel wurde eine Grünfläche aus dem bestehenden Flächennutzungsplan übernommen. Berücksichtigt wurden ferner die Leitungszone, die Hauptverkehrsstraße (Friesendamm), die Verlängerung des Nordgleises und die Deichzüge.

2.4.4. Verbindliche Bauleitplanung

Der Hafengroden wird erstmals durch die verbindliche Bauleitplanung beordnet. Daher stehen planungsrechtliche Festsetzungen in Form von Bebauungsplänen als Grundlage für eine städtebauliche Planung nicht zur Verfügung.

2.4.5. Denkmalschutz, Deichschutz

Gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 5 BauGB sind in der Bauleitplanung die Belange des Denkmalschutzes und der Denkmalpflege zu prüfen. Im Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 211 sind mit Ausnahme des historischen Deichzuges keine archäologischen Bodendenkmale bekannt. Sollten bei den geplanten Bau- und Erdarbeiten ur- oder frühgeschichtliche Bodenfunde (das können u.a. sein: Tongefäßscherben, Holzkohleansammlungen, Schlacken sowie auffällige Bodenverfärbungen u. Steinkonzentrationen, auch geringe Spuren solcher Funde) gemacht werden, sind diese gemäß § 14 Abs.1 des Nds. Denkmalschutzgesetzes (NDSchG) meldepflichtig und müssen der Denkmalschutzbehörde unverzüglich gemeldet werden. Meldepflichtig ist der Finder, der Leiter der Arbeiten oder der Unternehmer. Bodenfunde und Fundstellen sind nach § 14 Abs. 2 des NDSchG bis zum Ablauf von 4 Werktagen nach der Anzeige unverändert zu lassen, bzw. für ihren Schutz ist Sorge zu tragen, wenn nicht die Denkmalschutzbehörde vorher die Fortsetzung der Arbeit gestattet.

Im Geltungsbereich des Bebauungsplans verläuft eine 50,0 m- Deichschutzzone gemäß §16 des Niedersächsischen Deichgesetzes (NDG). Anlagen jeder Art dürfen in einer Entfernung bis zu 50,0 m von der landseitigen Grenze des Deiches nicht errichtet oder angelegt werden. Die zuständige Deichbehörde kann Ausnahmen zur Befreiung vom Verbot nach § 15 bzw. §16 Abs.1 NDG genehmigen. Baugenehmigungen oder nach anderen Vorschriften notwendige Genehmigungen für die Errichtung oder wesentliche Änderungen von baulichen Anlagen dürfen nur erteilt werden, wenn die untere Deichbehörde dem Antragsteller eine Ausnahmegenehmigung nach §16 Abs.2 NDG erteilt hat.

2.4.6. Landschaftsrahmenplan/Landschaftsplan

Die Verwaltungsebene der Unteren Naturschutzbehörde und die der Gemeinde sind in der kreisfreien Stadt Wilhelmshaven deckungsgleich, so dass der Landschaftsrahmenplan in seiner Tiefenschärfe so konzipiert und detailliert ist, dass er sowohl die Funktion eines Landschaftsrahmenplanes als Fachplan des Naturschutzes als auch der Landschaftspflege auf kommunaler Ebene übernimmt. Für die Stadt Wilhelmshaven liegt dieser aus dem Jahr 1999 vor (Büro für Landschaftsplanung 1999).

Für das Plangebiet werden im Landschaftsrahmenplan / Landschaftsplan der Stadt Wilhelmshaven keine Zielaussagen getroffen, da diese Fläche erst nach der Inkommunalisierung dem Stadtgebiet zugeschlagen wurden. Für den westlich des Voslapper Seedeich gelegenen Geländestreifen des Plangebietes werden keine konkreten Zielaussagen getroffen (vgl. hierzu Ausführungen unter Pkt. 1.2.2 im Umweltbericht). Die aufgrund des Bebauungsplans Nr. 211 möglichen Nutzungen werden im Teil II. dieser Begründung (Umweltbericht) schutzgutbezogen beschrieben und bewertet. Der erforderliche Untersuchungsumfang wird für jedes Schutzgut anhand folgender Punkte beschrieben:

- Wirkfaktoren
- Abgrenzung des Untersuchungsgebietes (UG)

- Untersuchungsparameter
- Daten / Untersuchungs- und Bewertungsmethoden.

Für den Umweltbericht werden die folgenden Gutachten berücksichtigt:

Tabelle 2:

Fachgutachten	erforderlich zur Abschätzung der
Immissionsprognose für Luftschadstoffe	Auswirkungen auf Schutzgüter Mensch und Tiere, ggf. Boden
Lärmimmissionen/ Lärmschutz (inkl. Erschütterungen)	Auswirkungen auf Schutzgüter Mensch und Tiere

2.4.7. Naturschutzfachlich besonders geschützte Bereiche

Besonders geschützte Teile von Natur und Landschaft

Der Voslapper Groden-Süd (Geniusdeich bis Raffineriestr.) wurde gemäß Art. 4 der EU-Vogelschutzrichtlinie vom Land Niedersachsen zu einem Besonderen Schutzgebiet erklärt und dementsprechend an die Europäische Kommission gemeldet. Eine Ausweisung als Naturschutzgebiet „Voslapper Groden Süd“ erfolgte durch Verordnung vom 24.05.2006 (Nds MBl. Nr. 19/2006, Seite 581 ff.).

Für den nördlichen Bereich des Voslapper Grodens ist die Naturschutzgebietsverordnung „Voslapper Groden-Nord“ am 17.05.2007 durch Veröffentlichung im Niedersächsischen Ministerialblatt Nr. 19 in Kraft getreten. Das Vogelschutzgebiet ist ca. 1.500 m vom Plangebiet entfernt.

FFH-Gebiete

Innerhalb des Plangebietes befinden sich keine FFH-Gebiete. Das nächstgelegene FFH-Gebiet „Teichfledermaus-Habitate im Raum Wilhelmshaven“ besteht aus mehreren Einzelflächen, die in westlicher Richtung des Plangebietes liegen. Die Entfernung zur nächstgelegenen Teilfläche beträgt ca. 1.500 m.

Nationalpark Niedersächsisches Wattenmeer

Das Plangebiet selbst liegt außerhalb des Nationalparks „Niedersächsisches Wattenmeer“. Der Nationalpark erstreckt sich östlich des Plangebietes in nord-südlicher Richtung in einer Entfernung von 2.600 m.

Landschaftsschutzgebiete (LSG)

Innerhalb des Plangebietes befinden sich keine Landschaftsschutzgebiete (LSG). Das nächstgelegene LSG („Ehemalige Fort Rüstersiel“) ist ca. 1.500 m entfernt. Sonstige Schutzgebiete sind nicht bekannt.

2.4.8. Weitere Gutachten

Folgende Fachgutachten bzw. Gutachten, die im Rahmen der Bauleitplanung erarbeitet wurden, liegen vor:

- I. Gewerbelärm

1. Stadt Wilhelmshaven, Bebauungsplan Nr. 211 –Hafengroden-, Schalltechnische Verträglichkeitsuntersuchung und Vorschlag für schalltechnische Festlegungen, Bericht M74 33/9, MüllerBBM vom 19.06.2009
2. Stadt Wilhelmshaven, Bebauungsplan Nr. 211 –Hafengroden-, Kumulative Betrachtung der Schallimmissionen durch Gewerbe/Industrie und Verkehr im Bereich des NSG „Voslapper Groden Süd“, Bericht Nr. M74 383/10, MüllerBBM vom 22.06.2009

II. Verkehrslärm

1. Stadtgebiet Wilhelmshaven Nordost, Straßenverkehrsgeräuschsituation – Prognosehorizonte 2025 mit GVZ Hafengroden, Bericht Nr. M74 383/11, Müller-BBM vom 23. Mai 2009
2. Verkehrsmengenprognose Logistics Zone/ GVZ Wilhelmshaven 2025 – finaler Schlussbericht, Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) vom 30.01.2009
3. Verkehrsuntersuchung Wilhelmshaven, Güterverkehrszentrum (GVZ) Hafengroden, Prognosehorizont 2025, Ingenieurbüro Helmert vom 23.01.2009

III. Luft

1. Bebauungsplan 211 der Stadt Wilhelmshaven, Stellungnahme zur Luftreinhaltung, Bericht Nr. M78 155/1, Müller-BBM vom 29. Mai 2009

IV. Sonstige Umweltgutachten

Siehe hierzu die in Kapitel 3.3 des Umweltberichtes (Seite 117 ff.) aufgelisteten Unterlagen zum Landschafts-, Biotop- und Artenschutz. Inhalte und Ergebnisse dieser Unterlagen sind im Umweltbericht berücksichtigt.

2.4.9. Strukturkonzept und Rahmenplanung (Rüstersieler Groden Nord)

Der Rat der Stadt hat in seiner Sitzung am 05.03.2004 das „Strukturkonzept über die zukünftige Entwicklung der Grodenflächen und Teilflächen des Sengwarder Landes“ als eine sonstige städtebauliche Planung gemäß § 1 Abs. 5 Nr. 10 Baugesetzbuch in Fassung der Bekanntmachung von 27.08.1997 (BGBl. I S. 2141) beschlossen. Als eine informelle Planung ist das Strukturkonzept bei der Aufstellung nachfolgender Bauleitpläne mit in den jeweiligen Aufstellungsverfahren bzw. als ein abwägungsbedachtlicher Belang zu berücksichtigen.

Es wurde im Verfahren mit Behörden, Trägern öffentlicher Belange, den betroffenen Nachbargemeinden und Landkreisen sowie Fachämter und anderen Institutionen abgestimmt.

Auf Grundlage der Planungen zur Realisierung des JadeWeserPorts wird auch im Umfeld des eigentlichen Terminalbereiches eine erhebliche Nachfrage nach industriell-gewerblichen Bauflächen erwartet.

Die Stadt beabsichtigt im Zuge der „Initialplanung“ des JadeWeserPorts eine Weiterentwicklung der industriell-gewerblichen Bauflächen des Voslapper und Rüstersieler Grodens aus den bestehenden Darstellungen des wirksamen Flächennutzungsplanes von 1973.

Die Ansiedlung des Containerterminals JadeWeserPort am seeschifftiefen Fahrwasser erfordert die koordinierte Flächennutzung nicht nur für die neu aufzuspülende Fläche für den JadeWeserPort, sondern auch für die vorhandenen Landflächen.

Für nachfolgende, derzeit in der planerischen Vorbereitung befindliche und z.T. schon abgeschlossene Bauleitplanverfahren (Flächennutzungsplanänderungen und Bebauungspläne) als auch für den JadeWeserPort waren und z.T. sind großräumige planerische Beordnungen erforderlich, um eine städtebaulich geordnete Entwicklung zu gewährleisten.

Die städtebauliche Beordnung der Bauflächen erforderte zudem eine frühzeitige planerische Zielvorgabe über die großräumige Verkehrserschließung (straßen- und gleisbautechnische Erschließung) der in Rede stehenden industriell-gewerblichen Bauflächen als auch über gewichtige Verkehrserschließungen im näheren Umfeld bzw. innerhalb der Grodenflächen im Kontext mit den geplanten Verkehrserschließungen zum JadeWeserPort und mit den bestehenden Verkehrserschließungen in den Siedlungsbereichen der angrenzenden Ortsteile.

Für das Plangebiet sieht das Strukturkonzept eine bestehende Industrie- / Gewerbefläche mit einer geplanten Erweiterung von Industrie- / Gewerbeflächen vor.

Südwestlich des Plangebietes grenzt der Bereich "Rüstersieler Groden Nord" an. Die Rahmenplanung „Rüstersieler Groden Nord“ hat der Rat der Stadt in seiner Sitzung am 01.03.2006 ebenfalls als eine sonstige städtebauliche Planung gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 11 Baugesetzbuch beschlossen. Die Planungen sind aufgrund der Bekanntmachung vom 09.02.2008 wirksam geworden. Der Rüstersieler Groden Nord wurde danach ebenfalls für industriell-gewerbliche Bauflächen/ Sonderbauflächen entwickelt.

2.5. Entwässerung

Im westlichen Planbereich verläuft ein Entwässerungsgraben für die gesamte Deichfläche.

Sollten Maßnahmen zur Oberflächenentwässerung erforderlich werden, sind diese in den jeweiligen Genehmigungsverfahren zu regeln.

2.6. Erschließung des Plangebietes / Verkehr

Das Plangebiet liegt westlich vorgelagert an der Jade, welche überwiegend von Öltankern, Handels- und Marineschiffen frequentiert wird. In den Sommermonaten wird das Jade-Revier insbesondere durch den Sportbootverkehr genutzt.

Westlich im Plangebiet verläuft parallel zum Neuen Voslapper Seedeich die Straße „Am Tiefen Fahrwasser“, die mit der Zufahrt zum Terminal die Haupteinschließung des Gebietes bildet. Die Straße Am Tiefen Fahrwasser ist als eine zweispurige überörtliche Verbindungsstraße ausgebaut. Obwohl sie sich im Privateigentum befindet, ist die Stadt Wilhelmshaven Straßenbaulastträger.

Die Straße Am Tiefen Fahrwasser ist direkt über den zukünftigen Kreisverkehr direkt an die A 29 angebunden.

Noch stellt der Niedersachsendamm die Anbindung an das überregionale Straßennetz der Bundesautobahn A 29 dar und ist ab der Anschlussstelle Fedderwardergro-

den als eine einbahnige Stadtstraße ausgebildet. Auf Antrag der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr –Geschäftsbereich Oldenburg- wurde ein Planfeststellungsverfahren für die Verlängerung der A 29 ab Anschlussstelle Fedderwardergroden bis Ausbauende „Am Tiefen Fahrwasser“ nach dem Bundesfernstraßengesetz (FStrGV) in Verbindung mit dem Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) durchgeführt.

Die Anbindung des Plangebiets an das öffentliche Eisenbahnnetz erfolgt über die gleisbautechnischen Vorhaben zum Planfeststellungsverfahren JadeWeserPort an das Industriestammgleis Nord der Deutschen Bahn AG. Das eingleisige, nicht elektrifizierte Industriestammgleis dient ausschließlich der Abwicklung des Güterverkehrs aus dem Voslapper und Rüstersieler Groden. Es verläuft von der Ausweichanschlussstelle Wilhelmshaven Nord („Weißer Floh“) zur „Ölweiche“. Von dort führt ein Zweig des Industriestammgleises nach Norden zur Raffinerie (WRG) und zum Chemiewerk INEOS Vinyls GmbH. Ein weiterer Zweig führt von der „Ölweiche“ in südliche Richtung und endet derzeit im Plangebiet.

Gegenwärtig ist die Strecke des Industriestammgleises Nord nicht mit Leit- und Sicherungstechnik ausgestattet, weshalb nur Rangierfahrten mit maximal 40 km/h stattfinden. Zukünftig wird jedoch auch der planfestgestellte JadeWeserPort über das Industriestammgleis an das öffentliche Eisenbahnnetz angebunden und im Zusammenhang mit dem Ausbau des JadeWeserPorts soll das Industriestammgleis zwischen Ausweichanschlussstelle Wilhelmshaven Nord („Weißer Floh“) und „Ölweiche“ mit einer verbesserten Signaltechnik ausgestattet werden, was zu einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h führen wird.

2.7. Technische Infrastruktur

Im Plangebiet ist keine technische Infrastruktur vorhanden.

Westlich außerhalb des Plangebietes verläuft eine oberirdische Chlorgas- und Wasserstoffleitung der Ineos Chlor Atlantik GmbH. Hierdurch ergibt sich keine Einschränkung im Rahmen der Verwirklichung des Bebauungsplans.

2.8. Soziale Infrastruktur

Im Plangebiet ist keine soziale Infrastruktur vorhanden und auch nicht geplant.

2.9. Kampfmittel / Altlasten

Der unteren Bodenschutzbehörde liegen keine konkreten Erkenntnisse vor, dass sich im Plangebiet Böden befinden, die mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind.

Kampfmittel bzw. Altlasten sind im Plangebiet nicht bekannt. Der Bebauungsplan enthält gleichwohl den vorsorglichen Hinweis, dass im Planvollzug Sondierungsmaßnahmen empfohlen und ggf. Kampfmittelbeseitigungsdienst (KBD) Hannover rechtzeitig vor dem Beginn der Bauarbeiten zu unterrichten ist, damit baubegleitende Maßnahmen stattfinden können.

2.10. Luftfahrt und Radar

Das Plangebiet erstreckt sich auf Einwirkungsbereiche, die der militärischen und der zivilen Luftfahrt und dem Radarverkehr unterliegen.

Das Plangebiet tangiert den Einflugsektor des Verkehrslandeplatzes Wilhelmshaven-Mariensiel und des militärischen Einwirkungsbereiches. Da aber höhenrelevante Anlagen im Plangebiet nicht errichtet werden sollen, werden diese Belange hierdurch nicht tangiert.

Von dem bei Brockzetel installierten Großradar zur Luftraumüberwachung abgehende Radarstrahlen können durch besonders hohe bauliche Anlagen, die mit Radarstrahlen reflektierenden Fassaden verkleidet, in ihrer Wirksamkeit erheblich beeinträchtigt werden. Um die Wirksamkeit der Radaranlage zu erhalten, sind Maßnahmen zur Berücksichtigung des genannten Belanges im nachgelagerten Genehmigungsverfahren mit der zuständigen Wehrbereichsverwaltung abzustimmen. Bauhöhenbeschränkungen o.ä. sind aus luftfahrttechnischer Hinsicht nicht erforderlich.

2.11. Deichzüge / Küstenschutz

Im Planbereich befinden sich die Hauptdeiche „Neuer Voslapper Seedeich“ und als teilweise südwestliche Begrenzung der „Geniusdeich“. Der Geniusdeich zweigt vom Alten Voslapper Seedeich am Rand des Stadtteils Voslapp in südöstlicher Richtung bis zum Übergang Neuer Voslapper Seedeich ab. Der Bau des Geniusdeiches von 1939 bis 1941 bewirkte eine fortschreitende Verlandung des nördlich des Deiches gelegene Wattengebietes, so dass sich eine weite Grodenfläche und ein langer Strand mit weißem Sand am östlichen Deichende bildete, dem Geniusstrand. Im Zusammenhang mit der Erhöhung des Deiches 1969 zur Sicherung des 1963 eingedeichten Rüstersieler Watts wurde die bislang nördlich des Deiches gelegene Straße als Verlängerung der Posener Straße auf die Südseite verlegt. Seit Ende 1970 war der Fortbestand des Geniusstrandes auf Dauer unsicher geworden. Die Eindeichung des Voslapper Watts (Voslapper Groden) für eine geplante umfangreiche Industrieansiedlung wurde ab 1971 in Angriff genommen. Der Strand wurde durch die Deichbaumaßnahmen des Neuen Voslapper Seedeich erheblich verkleinert. Seitdem besteht nur noch eine Art Badebucht, die mit der Baumaßnahme zum JadeWeserPort gänzlich aufgegeben wurde. Nach der Anordnung Nr. 12.1 des Planfeststellungsbeschlusses hat der Träger des Vorhabens den Geniusstrand vor Baubeginn als Bade-stelle bei der EU abzumelden. Insofern wird der Geniusstrand im Rahmen der Auswirkungen auf die Erholungsfunktion nicht Gegenstand des vorliegenden Bebauungsplanverfahrens sein.

Die vorhandenen Deichzüge sind wichtigstes Element des Küsten- und Hochwasserschutzes. In allen Planungsebenen sind diese grundsätzlich mit den ihnen zugrunde liegenden deichrechtlichen Schutzbestimmungen zu berücksichtigen.

Sollten Veränderungen an den Deichzügen, bedingt durch neue Deichscharts u. ä. notwendig werden, so ist das Einvernehmen mit den Deichbehörden über die jeweils zugrunde liegenden Planungsschritte und deren deichrechtlichen Belange herbeizuführen.

Der Vorhabenträger hat der Denkmalschutzbehörde der Stadt Wilhelmshaven sowie der Archäologischen Denkmalpflege in Oldenburg beabsichtigte Eingriffe am Deichkörper spätestens vier Wochen vor Beginn anzuzeigen. Vorbereitung und Durchführung der Baumaßnahmen haben in enger zeitlicher und organisatorischer Absprache mit der Archäologischen Denkmalpflege zu erfolgen, damit eine archäologische Begleitung der Erdarbeiten und eine fachgerechte Dokumentation des Deichprofils si-

chergestellt sind. Sollten bei den geplanten Bau- und Erdarbeiten ur- oder frühgeschichtliche Bodenfunde gemacht werden, sind diese gemäß den Vorschriften des Niedersächsischen Denkmalschutzgesetzes der zuständigen Denkmalschutzbehörde ordnungsgemäß anzuzeigen. Diese Anordnungen werden als Hinweise im Bebauungsplan übernommen.

3. Inhalt des Bebauungsplanes

3.1. Baugebiet

3.1.1. Art der baulichen Nutzung

Mit dem Bebauungsplan Nr. 211 wird ein Industriegebiet festgesetzt, in welchem ein hafennahes Güterverkehrszentrum (GVZ) im direkten Anschluss an den Containerterminal des Tiefwasserhafens JadeWeserPort realisiert werden soll. Es werden damit die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Genehmigung für hafenaffine Logistik-, Handels- und Gewerbebetriebe einschließlich der notwendigen Freiflächen und Nebenanlagen sowie Flächen für eine straßen- und gleisbautechnische Erschließung geschaffen. Aufgrund seiner exponierten Lage zum JadeWeserPort, seiner Größe und seiner beabsichtigten Nutzung ist das Plangebiet besonders zur Verwirklichung eines GVZs besonders geeignet. Dementsprechend wird somit auch dem Ziel der Raumordnung entsprochen; die Entwicklung der landesplanerischen Vorgabe wird durch den Vorhabenträger sichergestellt.

Das Industriegebiet dient zum Betrieb eines GVZs, in dem hafenbezogenen Anlagen untergebracht werden sollen. In Anbetracht der geplanten Nutzungen innerhalb des Industriegebietes sind die gem. § 9 Abs. 3 Nr. 2 der Verordnung über die bauliche Nutzung von Grundstücken (Baunutzungsverordnung - BauNVO) ausnahmsweise zulässigen Nutzungen (Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke) aus immissionsschutzrechtlichen Gründen und auf Grund übergeordneter Planungsziele gemäß § 1 Abs. 5 BauNVO nicht Bestandteil des Bebauungsplanes. Eine weitere Feinsteuerung in Hinblick auf weitere Nutzungsausschlüsse wird vom Plangeber für die städtebauliche Entwicklung im Rahmen der Flächenbeordnung gem. §1 Abs.3 BauGB nicht für erforderlich gehalten.

Die beabsichtigte Nutzung des Plangebietes ist durch das festgesetzte Industriegebiet möglich. Die weitere Festsetzungsmöglichkeit eines Sondergebietes ist aufgrund der Standortrealisierung und die Vorgabe aus der Darstellung der 55. Änderung zum Flächennutzungsplan städtebaulich nicht gewollt.

Durch die im Rahmen des Planaufstellungsverfahrens eingeholten Gutachten und die eigenen Untersuchungen und Prüfungen der Stadt ist belegt, dass der Bebauungsplan einen vollziehbaren Inhalt hat und damit in der Lage ist, seinen städtebaulichen Gestaltungsauftrag zu erfüllen. Details der Nutzungskonzeption in der straßen- und gleisbautechnischen Erschließung, die noch nicht Gegenstand von Planfestsetzungen sind, können und sollen daher dem Planvollzug vorbehalten bleiben, um die Flexibilität des Grundstückszuschnitts und der -nutzung nicht über das aus Sicht der Stadt erforderliche Maß hinaus einzuschränken. Insofern wird also durch den Plangeber bewusst und gewollt planerische Zurückhaltung geübt.

Aus immissionsschutzrechtlichen Gründen erfolgt eine Lärmkontingentierung im Plangebiet. Das Industriegebiet wird dadurch in 2 Teilflächen unterteilt, für die jeweils im-

missionswirksame flächenbezogene Schallleistungspegel (IFSP) festgesetzt werden (siehe Kapitel 3.3).

Für die übrigen Flächen im Plangebiet, die nicht als Industriegebiet festgesetzt sind, werden folgende nutzungsbezogene Festsetzungen getroffen bzw. nachrichtlich übernommen:

- Fläche für Bahnanlagen
- Flächen für Hochwasserschutz
- Verkehrsflächen
- Flächen für die Regelung des Wasserabflusses

3.1.2. Maß der baulichen Nutzung

Um die baulichen Anlagen im Plangebiet städtebaulich möglichst verträglich zu steuern und dementsprechend zur Genehmigung eine Grundlage zu schaffen, werden ergänzende Festsetzungen zum Maß der baulichen Nutzungen in den Bebauungsplan aufgenommen. Diese sind aus Sicht der Stadt insbesondere im Hinblick auf die Umgebung zur Nachbarschaft der Wohngebiete Voslapp und Rüstersiel erforderlich.

Gemäß § 16 Abs. 2 BauNVO kann das Maß der baulichen Nutzung durch die Festsetzung der Grundflächenzahl (GRZ) bestimmt werden. In Industriegebieten (GI) darf nach § 17 Abs. 1 BauNVO die Grundflächenzahl (GRZ) als Obergrenze von 0,8 nicht überschritten werden; Absatz 2 nennt die Ausnahmetatbestände.

Gemäß Planzeichnung ist eine GRZ von 1,0 festgesetzt. Die für die Überschreitung erforderlichen besonderen städtebaulichen Gründe werden insbesondere aus der Lage des Plangebietes abgeleitet. Für eine wirtschaftliche Verwertung und Nutzung des Grundstückes ist eine Überschreitung der Obergrenze gemäß § 17 Abs. 1 BauNVO unumgänglich. Die Einhaltung des in § 17 Abs. 1 BauNVO festgelegten Wertes von 0,8 würde zu einer wesentlichen Erschwerung der vorgesehenen Realisierung und Nutzung des hafenaffinen GVZs führen. Eine Überschreitung der GRZ im Rahmen der Versiegelung wird primär nicht durch die Versiegelung von Gebäuden erreicht, sondern durch die Errichtung der zulässigen Nebenanlagen dem erforderlichen Stellplatznachweis erreicht.

Da für die Grundstücksflächen des Industriegebietes neue Flächen durch Aufspülungsmaßnahmen geschaffen wurden, sind durch die vorgesehene Festsetzung zur Überschreitung der GRZ keine schädlichen Auswirkungen auf die natürliche Funktion des Bodens zu erwarten. Die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse werden nach den Ausführungen im Umweltbericht gewahrt und nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt vermieden. Die festgesetzte Überschreitung der GRZ bis zu dem Wert von 1,0 ist somit städtebaulich vertretbar. Ein zusätzlicher Flächenverbrauch von derzeit noch nicht genutzten und versiegelten Flächen im Stadtgebiet wird vermieden.

Gleichermaßen stehen die Bedürfnisse des Verkehrs der angestrebten Dichte nicht entgegen. Die Erschließung des Plangebietes ist durch die angrenzenden Straßen gesichert. Insgesamt entsprechen damit die Festsetzungen des Bebauungsplanes den Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse.

Die Bebauung des Plangebietes führt zu einer ökonomischen Nutzung einer „ungenutzten“ Wasserfläche mit einer geplanten zum Teil öffentlichen Erschließung sowie Ver- und Entsorgungsanlagen und damit zu einer städtebaulichen Aufwertung im Zusammenhang mit den Flächen des Containerterminals.

Mit der Überschreitung der GRZ sieht der Plangeber für die Realisierung eines GVZs eine aus betrieblicher Sicht erforderliche Flexibilität und Ausnutzbarkeit für die künftige Nutzung und Entwicklung des Standortes.

Neben der Festsetzung der GRZ soll die bauliche Dichte im festgesetzten Industriegebiet über die Baumassenzahl (BMZ) gem. § 21 BauNVO gesteuert werden. Auf Grund der nutzungsspezifischen Gebäudetypen eines GVZs (z. B. meist eingeschossige Lagerhallen mit hohen Geschossen) würde die Höhe der baulichen Anlagen nur ein unzureichendes Mittel der städtebaulichen Steuerung darstellen. Danach ermöglicht aber die BMZ eine bedarfsgerechte, flexible bauliche Nutzung der Grundstücke.

3.1.3. Höhe der baulichen Anlagen

Die Höhen der baulichen Anlagen werden mit max. 50,0 m festgesetzt, um im Hinblick auf die Anordnung der baulichen Anlagen im Rahmen der Realisierung eines hafenaffinen GVZs eine gewisse Flexibilität offen zu halten. Der untere Bezugspunkt wird mit einer gemittelten Geländehöhe von 7,0 m über NN festgesetzt.

Im festgesetzten Industriegebiet ist aus Gründen der Flexibilität eine Überschreitung der festgesetzten Höhe für technische Aufbauten ausnahmsweise um bis zu 5,0 m zulässig. Im Genehmigungsverfahren ist die technische Erforderlichkeit der abweichenden Bauhöhe nachzuweisen.

3.1.4. Überbaubare und nicht überbaubare Flächen

Die überbaubaren Flächen sind mit Baugrenzen festgesetzt. Mit der dargestellten Einfassung der überbaubaren Flächen bieten diese die notwendige Flexibilität für die Entwicklung eines hafenaffinen GVZs im Rahmen der Anordnung der künftigen baulichen Anlagen im Industriegebiet.

Daher sollen im Industriegebiet innerhalb der nicht überbaubaren Grundstücksfläche Überfahrten für Schiene und Straße, Anlagen zur Stromableitung und unterirdische Leitungen zulässig sein.

3.1.5. Bauweise

Innerhalb des festgesetzten Industriegebiets wird hinsichtlich der angestrebten baulichen Entwicklungsziele (bauliche Anlagen mit einer Länge > 50,0 m) eine abweichende Bauweise gemäß § 22 Abs. 4 BauNVO festgesetzt. Die Abweichung besteht darin, dass bauliche Anlagen zulässig sind wie in der offenen Bauweise, jedoch ohne Längenbeschränkung. Damit wird die notwendige Flexibilität hinsichtlich der Gestaltung der baulichen Anlagen und des Betriebes gewährleistet.

3.2. Verkehrsflächen

Die äußere Erschließung des Plangebietes erfolgt in ausreichender Weise durch die zukünftige Verlängerung der A 29 (heute noch Niedersachsendamm) und im südlichen Bereich durch die Zufahrt zum Containerterminal (Zum Jedefahrwasser), die die Anbindung an das überregionale Straßennetz gewährleistet.

3.2.1. Straßenverkehr

Das Plangebiet wird direkt an die Straße „Am Tiefen Fahrwasser“ angebunden, die entsprechend als Straßenverkehrsfläche festgesetzt wird. Die Straße Am Tiefen Fahrwasser ist als eine zweispurige überörtliche Verbindungsstraße ausgebaut und befindet sich im Privateigentum. Die Stadt Wilhelmshaven ist Straßenbaulasträger. Im nördlichen Bereich wird die Trassenlage aus der Planänderung IV nachrichtlich übernommen.

3.2.2. Ein- und Ausfahrten

Im Geltungsbereich des Bebauungsplans werden für das festgesetzte Industriegebiet zwei Zufahrtsbereiche (Ein –und Ausfahrten) gem. § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB festgesetzt, um den Anschluss an die vorhandenen Verkehrsflächen sicherzustellen. Der Plangeber sieht diese Festsetzung für die Vollziehbarkeit des Bebauungsplans und damit letztlich für seine städtebauliche Erforderlichkeit im Sinne des § 1 Abs. 3 BauGB als ausreichend an. Durch die Lage des Plangebietes an der Straße „Am Tiefen Fahrwasser“ wird sichergestellt, dass das festgesetzte Industriegebiet im Rechtsinne erschlossen ist. Da diese Straße auch innerhalb des Plangebietes liegt, enthält der Bebauungsplan entsprechende Festsetzungen über die örtlichen Verkehrsflächen. Im Rahmen der zukünftigen inneren Erschließung des Hafengrodens soll es dem Grundstückseigentümer überlassen bleiben, diese Erschließung der späteren zu bildenden Grundstücke sicherzustellen. Ob es dann allerdings zu einem späteren Zeitpunkt zu einer Widmung zu öffentlichen Verkehrsflächen kommen wird, bleibt auf der Ebene des Bebauungsplans noch ungeklärt.

3.2.3. Ruhender Verkehr

Die für den Betrieb des GVZs erforderlichen privaten Stellplätze für Mitarbeiter und Besucher sind grundsätzlich im festgesetzten Industriegebiet unterzubringen. Die überbaubare Grundstücksfläche ist so reichlich bemessen worden, dass gemäß den voraussichtlichen betrieblichen Erfordernissen ein ausreichendes Stellplatzangebot gewährleistet werden kann.

3.2.4. Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung („FERNRADWEG“)

Anlass für den überregionalen Radweg an der Westseite der Straße Am Tiefen Fahrwasser ist die großräumige Einzäunung der Baustelle des JadeweserPorts und infolgedessen die Aufhebung des Deichsicherungsweges als Radfahrstraße durch die Aufspülarbeiten zu den JadeWeserPort-Flächen vor dem Voslapper Seedeich. Damit ist für einen Zeitraum bis ca. 2011 /2012 eine durchgängige Radwegverbindung von und nach Hooksiel nicht gegeben. Seitens des Plangebers ist diese Verbindung erforderlich, weil es den Benutzern aufgrund der größeren Entfernung nicht zuzumuten sei, über den Geniusdeich und Alten Voslapper Seedeich eine westliche Umfahrung des Stadtteils Voslapp im Kauf zu nehmen. Für die Planungs- und Genehmigungsfähigkeit dieses Radweges wurde eine Erweiterung des Geltungsbereiches erforderlich. Mit dem Eigentümer des benötigten Flächenstreifens, dem III. Oldenburgischen Deichband, ist dementsprechend eine Genehmigungsfähigkeit herbeizuführen.

Mit dem Radweg wird eine Schutzwand erforderlich, die zwischen dem Radweg und der Straße Am Tiefen Fahrwasser errichtet werden soll. Diese soll einerseits der Sicht der Radfahrer vor dem Autoverkehr auf dem Streckenabschnitt entlang des Hafengrodens entgegenwirken und andererseits den Radfahrer aufgrund des erhöhten Lkw-Verkehres „schützen“ (Sicherheitsaspekt). Gleichzeitig werden auch positive Effekte für das benachbarte Naturschutzgebiet erzielt.

Die Realisierung und Finanzierung wird im Rahmen eines Städtebaulichen Vertrages mit dem Vorhabenträger gesichert.

3.3. Schutzwand

Zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen wird gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB eine Schutzwand festgesetzt. Neben den o.g. Funktionen soll diese als eine 2 m hohe Schutzwand errichtet werden, die als vorsorgende Maßnahme zur Schadensbegrenzung gegen Schallimmissionen im Vogelschutzgebiet Voslapper Groden-Süd geeignet ist. Damit sollen erhebliche Schallimmissionen im Vogelschutzgebiet Voslapper Groden-Süd vermieden werden und das Vogelschutzgebiet soll gegenüber den von der Straße ausgehenden optischen Störeffekten abgeschirmt werden.

3.4. Immissionsschutz / Auswirkungen auf die Umwelt

Die vom JadeWeserPort und des Hafengrodens ausgehenden Lärm- und Luftschadstoffemissionen sind im Rahmen der Planfeststellungsverfahren und der 55. Änderung zum Flächennutzungsplan gutachterlich nach den bestehenden gesetzlichen Verfahrensvorschriften und technischen Regelwerken umfassend ermittelt worden.

Für das Bebauungsplanverfahren mit der Ausweisung eines industriellen Baugebietes zur Realisierung eines Güterverkehrszentrums wurden die bestehenden Gutachten im Rahmen des Immissionsschutzes auf das Naturschutzgebiet im Bereich Voslapper Groden - Süd und auf die bekannten Immissionsaufmesspunkte entlang der Wohngebiete Voslapp und Rüstersiel einzelfallbezogen ergänzt bzw. auf die planerischen Belange neu abgestellt:

- Prognose über das zukünftige Verkehrsaufkommen des GVZ mit Überarbeitung des bestehenden Verkehrsmodells Wilhelmshaven 2015 / Erweiterung 2025, Verkehrsplanerische Untersuchung zur Verkehrsentwicklung im Stadtgebiet Wilhelmshaven-Nord-Ost
- Schalltechnische Verträglichkeitsuntersuchung mit dem Vorschlag für schalltechnische Festlegungen (Immissionswirksame flächenbezogene Schallleistungspegel)
- JadeWeserPort, Straßenverkehr, Prognose der Schallimmissionen für den Prognose-Fall „JadeWeserPort + Hafengroden 2014
- Prognose der Luftschadstoffimmissionen aufgrund der Prognose über die zu erwartenden zusätzlichen Verkehre
- Kumulierte Betrachtung der Schallimmissionen auf den Voslapper Groden Süd

Bei der im Planbereich vorgesehenen industriellen Nutzung ist zu vermeiden, dass die in der Umgebung vorhandenen schutzbedürftigen Bereiche – die Ortsteile Rüstersiel und Voslapp – unzumutbaren Störungen ausgesetzt werden. Für die vorgenannten Umweltfolgeabschätzungen sind die Auswirkungen des Vorhabens auf un-

terschiedliche Schutzgüter zu beschreiben und hinsichtlich ihrer Auswirkungen zu bewerten. Detailausführungen zum Immissionsschutz und zu den Auswirkungen auf die Umwelt enthält Teil II der Begründung (Umweltbericht). Zusammenfassend ist an dieser Stelle nur folgendes hervorzuheben:

Mit den festgelegten immissionswirksamen flächenbezogenen Schalleistungspegeln (IFSP) wird gewährleistet, dass durch das Plangebiet keine unzumutbaren Schallimmissionen verursacht werden.

Die an den relevanten Immissionsorten insgesamt zu erwartenden Geräuschimmissionen sind hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf die Ortsteile Voslapp und hauptsächlich Rüstersieler gutachterlich untersucht worden. Im Ergebnis ist schon aufgrund der gegenwärtigen, durch gewerbliche Geräusche ergebenden Situation mit Überschreitungen der Orientierungswerte nachts für Allgemeine Wohngebiete nach DIN 18005 zu rechnen. Die Orientierungswerte für Mischgebiete werden indes unterschritten. Auch unter Berücksichtigung aller anderen relevanten Schallquellen (siehe 3.3.1 f.) werden die Anforderungen an gesunde Wohnverhältnisse - auch in den nächstgelegenen Wohnbereichen – gewahrt.

Die Entwicklung eines Industriegebietes für ein Güterverkehrszentrum / Logistikzone wirkt sich aufgrund der Entfernung von etwa mindestens einem Kilometer auf den überwiegenden Teil der Siedlungsbereiche sowie insbesondere auf die dort vorhandenen Wohnnutzungen nicht oder nur geringfügig aus und bietet schon von vornherein sehr gute Betriebs- und Ansiedlungsvoraussetzungen.

3.4.1. Verkehrslärm

Straßenverkehrslärm

Die Entwicklungen von gewerblichen und industriellen Nutzungen auf den vorhandenen Grodenflächen (Voslapper und Rüstersieler Groden), der Betrieb des JadeWeserPorts sowie die gewerblichen Ansiedlungen im entstehenden Hafengroden und die damit jeweils verbundene Verkehrsentwicklung sind für verschiedene Szenarien untersucht worden.⁵

Die Straßenverkehrsgeräuschsituation für das Stadtgebiet Wilhelmshaven Nordost ist für den vorliegenden Bebauungsplan erweitert für den Prognosehorizont 2025 mit GVZ Hafengroden untersucht (Müller-BBM, Bericht Nr. M74 383/11 vom 23.05.2009). Diese stellt die einheitlichen Immissionsorte unter dem o.g. Prognosehorizont dar. Grundlage dieser Untersuchung war eine Verkehrsmengenprognose und eine Verkehrsplanerische Untersuchung zur Verkehrsentwicklung des GVZ Hafengroden im Prognosehorizont 2025 (siehe Umweltbericht Kapitel 1.1.2 –Verkehr-, Seite 15 ff.). Mit dem geplanten Bau des GVZs nördlich der Niedersachsenbrücke am seeschifftiefen Fahrwasser werden Beschäftigungseffekte für die strukturschwache Region erwartet. Die Prognose der Beschäftigungseffekte basiert auf der Grundlage von Gutachten zum Planfeststellungsverfahren JadeWeserPort und der zurzeit bekannten Beschäftigungsannahmen der industriellen und gewerblichen Vorhabenträger. Mit den angenommenen Beschäftigungseffekten wird ein bestimmtes Verkehrsaufkommen erzeugt.

Die durch die Beschäftigten erzeugten Fahrten wurden als Matrix für den Quell- und Zielverkehr übernommen und sind in die Umlegungsrechnung eingegangen. Die Ein-

⁵ Siehe hierzu die umfangreichen Untersuchungen im Rahmen der 55., 56., 1. Teilbereich und 68 Änderung zum Flächennutzungsplan der Stadt Wilhelmshaven und die jeweils detaillierte Betrachtung in den rechtskräftigen Bebauungsplänen Nr. 210, 212 und 220.

speisung der Fahrten erfolgte in die jeweiligen Prognosefällen. Inhaltlich unterscheiden sich die einzelnen Planfälle durch die berücksichtigenden Gewerbeansiedlungen bzw. Nutzungsintensivierungen sowie durch den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur. Grundlage für alle weiteren Prognosefälle dient der Analyse-Nullfall 2002-0 unter Berücksichtigung der vorhandenen und der rechtsverbindlich genehmigten Anlagen und deren Beschäftigten:

	Beschäftigte
• WRG / ConocoPhillips	309
• INEOS Vinyls	320
• DFTG	0
• B-Plan Nr. 144 A –Bohnenburger Deich–	0
• B-Plan Nr. 191 –Bauens–	0
• Rhenus Midgard (1 Lager)	0
• INEOS Chlorwerk	145
• E.ON Kraftwerk	100

Der Prognosezeitraum 2025 berücksichtigt folgende zusätzliche Gewerbeansiedlungen:

- JadeWeserPort Containerterminal
- Ansiedlungen im Hafengroden
- Ausbaustufe INEOS
- Ausbaustufe WRG / ConocoPhillips
- Gewerbeansiedlung Geniusbank
- Gewerbeansiedlung Voslapper Groden Nord
- Gewerbeansiedlung Voslapper Groden Süd
- 1 Block Kraftwerk Electrabel
- 1 Block E.ON Kraftwerke
- Erweiterung Rhenus Midgard auf 4 Lager

Im Folgenden soll der Prognosefall 2025-4-Logistik betrachtet werden, weil dieser auf realistischer Weise die abschätzbare Entwicklung wiedergibt. Gleichzeitig werden die Beschäftigten genannt:

Prognosefall 2025-4-Logistik	Beschäftigte
• JadeWeserPort Containerterminal	1600
• Ansiedlungen im Hafengroden	3620
• 1. Ausbaustufe INEOS	300
• 1. Ausbaustufe WRG / ConocoPhillips	300
• Gewerbeansiedlung Geniusbank / Rüstersieler Groden	850
• Gewerbeansiedlung Voslapper Groden Nord/ DFTG	300
• 1 Block Kraftwerk Electrabel	100
• 1 Block E.ON Kraftwerke	100
• Erweiterung Rhenus Midgard auf 4 Lager	50
• Gewerbeansiedlung Voslapper Groden Nord	1200
• Bohnenburger Deich	100
• Bauens	950

- 2. Block Kraftwerk Electrabel 50
- 2. Block E.ON Kraftwerke durch Rückbau des vorhandenen 0

Das bestehende Naturschutzgebiet des Voslapper Grodens Süd mit dem EU-Vogelschutz geht als gewerbliche Entwicklungsperspektive nicht mit in die Berechnung ein.

Im Weiteren ist folgender Verkehrsnetzausbau zu Grunde gelegt:

- Verlängerung BAB 29
- und Verlängerung Nordgleis
- ohne Verlängerung Friesendamm.

Mit den Beschäftigten im Bestand werden ca. 3.600 Beschäftigte prognostiziert, die ein bestimmtes Verkehrsaufkommen erzeugen.

Aufgrund dieser Belastungen wurden im Gutachten über die Straßenverkehrsgäräuschsituation die Auswirkungen auf die einzelnen Immissionsaufmesspunkte (IO's) wiedergegeben.

Als Ergebnis kann festgehalten werden, dass

- sich insgesamt die Verkehrsbelastung aufgrund der zunehmenden Verkehrsmengen erhöhen wird,
- die Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzrichtlinie an bestehenden Straßen (Lärmsanierung) von 70 dB(A)/tagsüber und 60 dB(A)/nachts in Wohngebieten im untersuchten Prognosefall nicht erreicht wird und, dass
- nach dem Prognosefall 2025-4-Logistik Erhöhungen und Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte der 16.BImSchV nur an den Immissionsorten auftreten werden, die im Einwirkungsbereich der A 29 liegen (10% mit einer Schallpegelerhöhung um bis zu 0,4 dB(A)).

Hierbei ist aber nach Auffassung der Stadt, insbesondere im Hinblick auf die auf das Plangebiet zurückzuführenden Immissionen, nicht von einer unzumutbaren Belastung auszugehen, zumal auch die Sanierungsgrenzwerte nicht überschritten werden.

Das Verkehrsaufkommen aus dem Plangebiet selbst ist als so gering einzuschätzen, dass die schalltechnischen Orientierungswerte für die städtebauliche Planung nach der DIN 18005 an den im Einwirkungsbereich befindlichen IO 1-19 im Wesentlichen eingehalten werden. Erhebliche Konflikte, die planbedingt dem vorliegenden Bebauungsplan zuzuordnen sind, sind daher nicht zu erwarten.

Schienenverkehrslärm

Nach den Ausführungen im Umweltbericht (Kapitel 1.1.2) ist nach den Aussagen der Verkehrsmengenprognose durch die Realisierung eines GVZs nicht mit einem zusätzlichen Ganzzugaufkommen zu rechnen. Daher sind zusätzliche Auswirkungen durch den Bahnlärm, die über die bereits planfestgestellte Verkehrsanbindung zum JadeWeserPort hinausgehen, nicht zu erwarten.

3.4.2. Gewerbelärm

Die grundsätzliche Vollziehbarkeit der Planung einschließlich der betrieblichen Auswirkungen wurde bereits auf der Ebene der Flächennutzungsplanung bereits dargelegt. Im Rahmen dieser Machbarkeitsstudien für die gewerblichen Schallimmissionen sind die Entwicklungen von gewerblichen und industriellen Nutzungen auf den vor-

handenen Grodenflächen (Voslapper und Rüstersieler Groden), der Betrieb des JadeWeserPorts sowie die gewerblichen Ansiedlungen im entstehenden Hafengroden und die damit jeweils verbundene Verkehrsentwicklung für verschiedene Szenarien untersucht und detailliert nachgeprüft worden.

In der darauf aufbauenden „schalltechnischen Verträglichkeitsuntersuchung und Vorschlag für schalltechnische Festlegungen“ (Müller-BBM, Bericht Nr. M74 383/9 Abbildung 2 und der Abbildung 1 zu den Hinweisen der textlichen Festsetzungen) zum Untersuchungsgebiet des vorliegenden Bebauungsplans wurden analog der Immissionsorte aus den Machbarkeitsstudien die für die verbindliche Bauleitplanung relevanten Immissionsorte betrachtet.

Wie bereits zuvor beschrieben, ist die nächstgelegene Wohnbebauung in westlicher Richtung durch den Ortsteil Voslapp in einem Abstand von 1.000 m gegeben, wo die Immissionsorte (IO) 4A bis 8 und 12A geprüft wurden. Die Wohnbebauung im Stadtteil Rüstersiel befindet sich in nordwestlicher Richtung in einer Entfernung von ca. 1.800 m vom Plangebiet. Hier wurden die IO 9 bis 11 betrachtet.

Mit Ausnahme des IO 12A – Voslapp Südwest – werden die IO entsprechend der dort vorhandenen Nutzung als allgemeines Wohngebiet eingestuft, wobei im Randbereich und angrenzend an industriell genutzte Bereiche auch höhere als die für Allgemeine Wohngebiete geltenden Orientierungswerte maßgeblich sein können. Der IO 12A liegt entsprechend der Gebietsfestsetzung in einem Reinen Wohngebiet. Aufgrund eines direkt angrenzenden Gewerbegebietes (Bebauungsplan Nr. 87A) geht der Gutachter von einer Gemengelage aus und beurteilt den IO 12A unter dem Gesichtspunkt der Schutzwürdigkeit entsprechend einem Allgemeinen Wohngebiet. Der Plangeber hat dies nachvollzogen und teilt diese Bewertung.

Die allgemeinen Immissionsschutzziele hinsichtlich der Gewerbelärmbelastung wurden ausführlich im Kapitel 1.2.1 (Umweltbericht, Seite 12 ff.) dargelegt und erläutert. Im o.g. Gutachten wird die zu erwartende Gewerbelärmbelastung beurteilt, in der sowohl die Vorbelastung durch die bereits vorhandenen Industrie- und Gewerbebetriebe bzw. mit rechtsverbindlich genehmigten, aber noch nicht errichteten Anlagen betrachtet sowie der festgesetzten Lärmkontingente in zwischenzeitlich rechtskräftigen Bebauungsplänen. Als Vorbelastung wurde somit eingestellt:

- Deutsche Flüssigerdgas Terminalgesellschaft (DFTG)
- INEOS Vinyls Deutschland GmbH
- Windenergieanlagen im Sengwarder Land
- Wilhelmshavener Raffineriegesellschaft mbH (WRG)
- Umschlaganlagen „Niedersachsenbrücke“ der Rhenus Midgard AG & Co
- Bebauungspläne Nr. 87A – Baugroden – und Nr. 94C – Gewerbegebiet Niedersachsendam –
- INEOS Chloratlantik GmbH
- Umspannwerk Maade
- Bebauungsplan Nr. 210 – JadeWeserPort / Containerterminal –
- Bebauungsplan Nr. 212 – Rüstersieler Groden Nord / Südlich Niedersachsendam –

- Bebauungsplan Nr. 220 – Rüstersieler Groden Süd / Zum Kraftwerk –

Als Zusatzbelastung wurde der Bebauungsplan Nr. 213 – Geniusbank / Nördlich Niedersachsendamm – betrachtet, weil dieser im Zusammenwirken mit dem vorliegenden Bebauungsplan Nr. 211 einen ausreichenden Konkretisierungsgrad erreicht hat.⁶

Nach den Berechnungen in der schalltechnischen Verträglichkeitsstudie ergeben sich an den zu betrachtenden Immissionsorten folgende Schallimmissionen

Schallimmissionen von Vor-, Zusatz- und Gesamtbelastung an den Immissionsorten während der Nachtzeit in dB(A) für die B-Pläne Nr. 211 und Nr. 213 ⁷

Immissionsort	Schallimmission in dB(A)		
	Vorbelastung	Zusatzbelastung B-Pläne Nr. 211 und Nr. 213	Gesamtbelastung
IO 4a, Voslapp N	37,8	28,9	38,3
IO 5, Voslapp Mitte N	37,8	30,6	38,6
IO 6, Voslapp Mitte	38,4	33,5	39,6
IO 7, Voslapp Mitte S	38,7	34,2	40,0
IO 8, Voslapp S	40,5	35,1	41,6
IO 9, Rüstersieler N	41,9	29,2	42,1
IO 10, Rüstersieler Mitte	41,9	27,7	42,1
IO 11, Rüstersieler S	40,8	25,9	41,0
IO 12A, Voslapp SW	40,0	32,1	40,7

Im o.g. Gutachten wurde eine geeignete Methode zur Bestimmung der IFSP herausgearbeitet, die mittels einer textlichen Festsetzung durch den Plangeber übernommen und eindeutig definiert wurde. Danach wird das Industriegebiet in zwei Teilbereiche unterteilt, für die zulässige IFSP festgesetzt werden. Dadurch wird quasi grundstücksbezogen festgelegt, welche Emissionen von den einzelnen Flächen ausgehen dürfen, um an den nächstgelegenen Wohnhäusern die städtebaulich gewünschten Immissionsgrenzen einzuhalten.

In Anlehnung an die in §1 Abs. 4 Satz 1 Nr. 2 Baunutzungsverordnung (BauNVO) verankerte Gliederungsmöglichkeit wird das Industriegebiet mit Hilfe der IFSP so strukturiert, dass schädliche Umweltauswirkungen auf die dem Wohnen dienenden Gebiete vermieden werden. Damit dies sichergestellt werden kann, werden in den Bebauungsplangebietten die IFSPs als „Lärmkontingente“ festgesetzt.

Folgende Werte werden daher durch den Plangeber als die maximal zulässigen Schalleistungspegel festgesetzt:

⁶ Für den Bebauungsplan Nr. 213 liegt bereits ein Aufstellungsbeschluss vor und befindet sich in einer zeitnahen Bearbeitung.

⁷ Als "Vorbelastung" wird im Gutachten die Schallimmission aus der Summe aller vorhandenen und konkret geplanten gewerblichen Schallquellen, ausgenommen das eigentliche Plangebiet, bezeichnet. Unter "Zusatzbelastung" werden die vom Plangebiet heute und zukünftig unverändert ausgehenden gewerblichen Schallimmissionen verstanden. Die "Gesamtbelastung" setzt sich aus "Vorbelastung" und „Zusatzbelastung“ zusammen.

Versorgungsfläche mit Teilflächen	Immissionswirksamer flächenbezogener Schallleistungspegel in dB(A)	
	tags dB(A)	nachts dB(A)
Teilfläche 1	68,0	60,0
Teilfläche 2	65,0	57,0

Aufgrund der vorstehend dargestellten Gesamtbelastung muss davon ausgegangen werden, dass schon heute die Orientierungswerte der DIN 18005, die nicht rechtsverbindlich sind, überschritten werden. Es ist aber auch abzulesen, dass selbst unter Berücksichtigung nicht gewerblicher Schallquellen gesunde Wohnverhältnisse gewahrt sind (siehe Umweltbericht, Kapitel 2.2.1.3, Seite 58 ff.).

Somit bewältigt der vorliegende Bebauungsplan die von ihm ausgelöste Lärmproblematik hinreichend. Unter Beachtung der Festsetzung der IFSP kann zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen sichergestellt werden, dass keine erheblichen Beeinträchtigungen der menschlichen Gesundheit durch Lärmimmissionen vorkommen.

Auch wenn es sich beim Plangebiet nicht um eine vorhandene Gemengelage oder eine bereits bestehende Nachbarschaft handelt, muss hier berücksichtigt werden, dass es sich bei der Planung um ein überregional bedeutendes Infrastrukturprojekt und um eine situationsbedingte Nachbarschaft (Wohnen / standortabhängige gewerbliche Entwicklung an der Niedersachsenbrücke und hafenorientierte Anlagen am seeschifftiefen Fahrwasser) handelt, wobei der Hafenstandort bereits durch den Planfeststellungsbeschluss verbindlich festgelegt ist.

3.4.3. Luftschadstoffe

Im Rahmen der Machbarkeitsstudien auf der Ebene der Flächennutzungsplanung erarbeitete Gutachten⁸ über die Immissionsbelastung wurden die Luftschadstoffe Schwefeldioxid (SO₂), Kohlenmonoxyd (CO), Stickoxide (NO_x), Stickstoffdioxid (NO₂), Benzol, Schwebstaub (PM-10), Partikel und Ruß (Staubniederschlag) in einer kumulativen Betrachtung untersucht. Wiederum lag hier der Prognosefall 2025-4 zugrunde. Es soll damit nachgeprüft werden, ob im Zuge der Entwicklung der Grodenflächen an den relevanten Immissionsorten eingehalten werden können, bzw. ab welchem Einwirkungsgrad lufthygienische Probleme auftreten können und entsprechende Maßnahmen im Rahmen der Luftreinhaltung bzw. der jeweiligen Genehmigung zu ergreifen sind. Aufgrund der zusätzlichen Nutzungen, insbesondere der zulässigen Kraftwerksblöcke auf den Grodenflächen, sowie anderer Verkehrszahlen ergaben sich zwar höhere Zusatzbelastungen, jedoch war nachgewiesen worden, dass die Immissionswerte (Jahres- und Kurzzeitwerte) der 22. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes an den relevanten Wohnbebauungen eingehalten werden.

Immissionsbeiträge werden dabei für Schwefeldioxid, Stickstoffdioxid, Stickoxide und Kohlenmonoxid vorrangig durch den Betrieb bzw. die Schiffe am Containerterminal JadeWeserPort hervorgerufen. Für Benzol ergibt sich das Immissionsmaximum durch die WRG und tritt auf dem Betriebsgelände bzw. in dessen direktem Umgriff auf. Zusatzbelastungen durch Schwebstaub und Staubniederschlag ergeben sich vor allem in den Bereichen der Kohle- bzw. Schüttgutlagerung und den damit verbunde-

⁸ Machbarkeitsstudie FNP, Luftreinhaltung, Bericht Nr. M66 881/4, Müller-BBM vom 12.11.2007

nen Umschlagvorgängen. Die Immissionsmaxima treten dabei auf den jeweiligen Betriebsgeländen auf.

Im Rahmen der Gesamtbelastung werden die gesetzlichen Anforderungen der maßgeblichen Richt- bzw. Beurteilungswerte für alle Schadstoffe eingehalten. Weiterhin werden die durch die Planung verursachten Veränderungen als so gering eingeschätzt, dass für Voslapp und Rüstersiel keine Wertveränderung an der „guten Luftqualität“ erwartet wird.

Im Rahmen der Aufstellung zum Bebauungsplan Nr. 211 wurde zur Luftreinhaltung erneut Stellung genommen und die o.g. Immissionsprognose aus dem Jahr 2007 aktualisiert (Müller BBM, Bericht Nr. M78155/1, vom 29. Mai 2009). Dabei wurden die Konzentrationen der verschiedenen Schadstoffe anhand der Messwerte des Lufthygienischen Überwachungssystems Niedersachsen (LÜN) aus den Jahren 2006 bis 2008 erneut abgeschätzt (siehe Umweltbericht, Kapitel 2.1.5.2, Seite 51 f.).

Zusammenfassend ist festzustellen, dass hinsichtlich der Luftschadstoffe Schwefeldioxid (SO₂), Stickstoffdioxid (NO₂), Stickoxide (NO_x), Benzol, Kohlenmonoxid (CO) sowie Schwebstaub (PM-10) die Immissionsrichtwerte der 22.BImSchV sowie TA-Luft bezogen auf das Schutzgut menschliche Gesundheit derzeit eingehalten werden und eine Belästigungen oder Gesundheitsgefährdungen der Menschen an den maßgeblichen Immissionsorten mit Wohnbebauung und Beeinträchtigungen durch die Verwirklichung des GVZs nicht zu erwarten sind. Ebenfalls ist eine Belästigung der Wohnbevölkerung durch Staubbiederschlag derzeit ebenfalls nicht gegeben.

Daher wird auf die Festsetzung konkreter Maßnahmen verzichtet.

3.4.4. Lichtimmissionen

Die vom festgesetzten Industriegebiet zu erwartende Lichtbelastung wurde im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens JadeWeserPort durch ein Ergänzungsgutachten „Prognose der Lichtimmissionen, die kumulativ von der Hafenfläche und dem Hafengroden verursacht wird“ untersucht.⁹ Die Ergebnisse dieses Gutachtens werden auch zur Bewertung der Auswirkungen, die durch den vorliegenden Bebauungsplan Nr. 211 vorbereitet werden, herangezogen.

Nach den Aussagen des Umweltberichtes werden die Richtwerte zur Beurteilung der Raumaufhellung deutlich unterschritten. Sollten diese doch vereinzelt auftreten, wird seitens des Plangebers davon ausgegangen, dass Raumaufhellungen überwiegend lokal im Bereich des Containerterminals / Hafengroden wirken.¹⁰

Damit sind erhebliche Belästigungen für die bewohnte Nachbarschaft nicht zu erwarten, zumal auf die Wohnraumfenster der Wohngebiete zusätzlich durch die sichtverschattende Wirkung des Bewuchses der Umgebung und der alten Deichlinie entlang der Wohnbebauung Rüstersiel abgeschattet werden. Auf die vorhandene Vorbelastung der bestehenden Betriebe einschließlich der Niedersachsenbrücke wird hingewiesen.

Somit werden mit dem Betrieb des JadeWeserPorts und durch das festgesetzte Industriegebiet keine erheblichen Blendungen auftreten. Erhebliche Belästigungen für

⁹ siehe Planfeststellungsbeschluss JadeWeserPort, S.297 und zu den Planunterlagen G 6; Teil 7; Müller BBM, Bericht Nr. 52984/3 vom 26.01.2004).

¹⁰ Betriebsbedingte Auswirkungen werden auch durch nächtliche Raumaufhellung / Blendung auf das Schutzgut Mensch als neutral und für den seeseitigen Bereich als gering negativ, langfristig und mitelräumig und deshalb neutral bzw. unerheblich negativ bewertet.

die bewohnte Nachbarschaft sind damit nicht zu erwarten (siehe Umweltbericht, Kapitel 2.2.1.5, Seite 68 ff.).

3.4.5. Erholung

Wie bereits im Kapitel 2.11 erläutert, ist der Geniusstrand als Erholungsfaktor nicht mehr Gegenstand des Bebauungsplans. Die Planfeststellungsbehörde ging in ihrem Beschluss davon aus, dass diese Reduzierung nicht das gesundheitliche Wohl der Menschen beeinträchtigen wird, da die Umgebung noch ausreichend geeignete Möglichkeiten zur wohnortgebundenen Erholung bietet.¹¹

Auch ohne den Geniusstrand bietet der umliegende Bereich des Plangebietes einen Freiraum für eine landschaftsorientierte Erholung und Freizeitnutzung dar, besonders Wandern und Radwandern entlang der Deichlinie.

Das Plangebiet selbst spielt mit Ausnahme des im Rahmen der Aufspülung „neuen“ Deichsicherungsweges, keine Rolle für die Erholungsnutzung, da es sich überwiegend um Privateigentum bzw. eingezäuntes Gelände handelt.

Freizeitgebundene Aktivitäten wie Gehen / Laufen und Radfahren werden auch nach Verwirklichung der Bebauungsplanung entlang dieser Wegeverbindung und gerade durch den neuen überörtlichen Radweges entlang der Straße Am Tiefen Fahrwasser möglich sein (siehe auch Kapitel 3.2).

3.5. Ver- und Entsorgung

3.5.1. Schmutz- und Oberflächenwasser

Parallel zum Bebauungsplanverfahren wird für das festgesetzte Industriegebiet ein Konzept der Schmutz- und Oberflächenentwässerung ausgearbeitet.

Bei der Planung der Entwässerungseinrichtungen ist allerdings zu berücksichtigen, dass infolge der möglichen Vollversiegelung eine maximale Ausnutzung gewährleistet sein muss, da z.B. eine natürliche Versickerung des Regenabflusses nicht möglich sein wird.

3.5.2. Löschwasser / Brandschutz

Im Rahmen der konkreten Genehmigungsverfahren ist die ausreichende Versorgung mit Löschwasser sicherzustellen.

3.6. Flächen für die Wasserwirtschaft / Deiche

Der „Neuer Voslapper Seedeich“ wird zur Sicherung des Hochwasserschutzes als Fläche für den Hochwasserschutz mit der jeweiligen Zweckbestimmung festgesetzt.

Dieser Deichzug ist ein wichtiges Element des Küsten- und Hochwasserschutzes und nach dem Niedersächsischen Deichgesetz (NDG) gewidmet. Gemäß §16 NDG dürfen Anlagen jeder Art in einer Entfernung bis zu 50 m von der landseitigen Grenze

¹¹ Vgl hierzu: Planfeststellungsbeschluss der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nordwest – P-143.3/72 – vom 15.03.2007 für den Ausbau der Bundeswasserstraße Jade im Bereich von km 7 bis km 15 durch die Errichtung eines Tiefwasserhafens für Containerschiffe (JadeWeserPort)

des Deiches nicht errichtet werden oder wesentlich geändert werden. Dieser Bereich wird als Deichschutzzone nachrichtlich übernommen.

Das Bebauungsplangebiet grenzt an der Westseite an das Gewässer II. Ordnung Nr. 13, welches aufgrund des Niedersächsischen Wassergesetzes von der Sielacht Rüstringen zu unterhalten ist.

Zur Durchführung der Gewässerunterhaltung hat die Sielacht Rüstringen auf Grundlage des Wasserverbandsgesetzes in seiner Satzung beidseitig der Gewässer II. Ordnung einen 10,00 m breiten Räumuferstreifen (gemessen von der oberen Böschungskante der Gewässer) ausgewiesen. Diese Räumuferstreifen sind gemäß der Satzung nur so zu bewirtschaften, dass die Unterhaltung der Gewässer nicht beeinträchtigt wird. Hierzu sind die Räumuferstreifen von allen die Durchfahrt der Räumgeräte behindernden Einrichtungen und Anlagen, insbesondere baulichen Anlagen, freizuhalten. Anpflanzungen von Gehölzen in der Räumuferzone sind nur mit Genehmigung des Verbandes zulässig.

3.7. Grünordnerische Festsetzungen

Zusätzliche Eingriffsfolgen ergeben sich durch die Festsetzung des überörtlichen Radweges entlang der Straße „Am Tiefen Fahrwasser“. Für diese Kompensation wird im Kompensationsflächenpool eine Fläche von 1 ha zugeordnet.

4. Belange von Natur und Landschaft / Umweltprüfung

4.1. Allgemeines

Grundlage der Bewertung der Auswirkungen der Planung auf Natur und Landschaft sind die Darstellungen im Teil II der Begründung (Umweltbericht).

Auf der Basis der Ausführungen des Umweltberichtes und der Begründung zum Bebauungsplan hat die Stadt Wilhelmshaven die zu erwartenden Umweltfolgen geprüft, mit dem Ergebnis, dass die Planung als vertretbar sowie im Ergebnis als städtebaulich gewollt angesehen wird, da die Auswirkungen auf die Schutzgüter durch die getroffenen Festsetzungen ausreichend begrenzt bzw. kompensiert werden können.

Für die Umweltfolgeabschätzungen wurden die Auswirkungen des Vorhabens auf unterschiedliche Schutzgüter beschrieben und hinsichtlich ihrer Auswirkungen bewertet. Den umfangreichsten Untersuchungsansatz hinsichtlich der Schutzgüter weist die Umweltverträglichkeitsprüfung mit den Schutzgütern: Menschen, Tiere und Pflanzen, Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft einschließlich der jeweiligen Wechselwirkungen sowie Kultur- und sonstiger Sachgüter auf.

Unter Pkt. 3.3 wurde zusammenfassend dargelegt, dass, resultierend aus den Umweltbericht, keine erheblichen Umweltbeeinträchtigungen für das Schutzgut „Mensch“ stattfinden.

Weiterhin wird auf die Punkte 3.3.2 ff. des Umweltberichtes verwiesen, wonach ebenfalls keine erheblichen Auswirkungen auf die weiteren Schutzgüter¹² zu erwarten sind.

¹² Die Schutzgüter sind aus der Umweltprüfung nach §2 Abs.4 und §2a Satz 2 Nr.2 BauGB in Verbindung mit §2 Abs.1 aus den Nummern 1 bis 3 wie folgt zu betrachten: Mensch, Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt, Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft sowie Kulturgüter und sonstige Sachgüter.

m Rahmen des Bebauungsplans Nr. 211 werden keine hinausgehenden Eingriffsfolgen prognostiziert, die durch externe Kompensationsmaßnahmen auszugleichen wären. Eine zusätzliche Überwachung von Kompensationsmaßnahmen für den Bebauungsplan erübrigt sich damit.

Im diesem Rahmen auf der Basis der Ausführungen des Umweltberichtes, der Begründung hat die Stadt Wilhelmshaven die zu erwartenden Umweltfolgen mit dem Ergebnis geprüft, dass das Vorhaben als zulässig angesehen werden kann.

4.2. Eingriffsregelung

Eingriffe in Natur- und Landschaft sind im Bebauungsplanverfahren gem. § 1 a Abs. 3 Satz 1 BauGB in der Abwägung nach § 1 Abs. 7 BauGB zu berücksichtigen. Das Besondere der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung besteht darin, dass die in der Abwägung zu berücksichtigenden Naturschutzbelange über das Integritätsinteresse hinaus, soweit dieses nicht gewahrt werden kann, auf das Kompensationsinteresse erweitert werden. Insofern erfährt das bauplanungsrechtliche Abwägungsgebot eine spezifische „fachrechtliche Anreicherung“. Die Stadt Wilhelmshaven entscheidet, in Wahrnehmung ihres Planungsauftrages nach § 1 a Abs. 3 BauGB zugleich über ein Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmenkonzept für die Bewältigung der Eingriffsfolgen, die infolge der Herstellung des Radweges entstehen.

Der Ebene des Bebauungsplans zuzuordnende Eingriffsfolgen, die im Planfeststellungsverfahren noch nicht berücksichtigt wurden, ergeben sich aus der Festsetzung des Industriegebietes im Hafengroden für das Lokalklima. Die im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens gesicherten Kompensationsmaßnahmen in Warnsath, Ovelgönne und Langwarder Außengroden sind aufgrund der Mehrfachwirkung der vorgesehenen Maßnahmen auch geeignet, die Beeinträchtigungen des Klimas zu kompensieren. Darüber hinausgehende Kompensationsmaßnahmen für diese Eingriffsfolgen sind nicht erforderlich.

4.3. Natura 2000-Gebiete

Erhebliche Beeinträchtigungen von Natura-2000-Gebieten wurden im Bebauungsplanverfahren geprüft. Auf der Grundlage der diesbezüglichen Ergebnisse können erhebliche Beeinträchtigungen, die von der Planung ausgehen, ausgeschlossen werden. Auf die entsprechenden Ausführungen in Teil II dieser Begründung (Umweltbericht) wird Bezug genommen.

In regionübergreifender Hinsicht ist zu berücksichtigen, dass ein Standort für ein hafenaaffines GVZ an bestimmte Infrastrukturen gebunden ist, die im Umfeld des Plangebietes vorhanden sind. Außerdem ist der Standort Wilhelmshaven in den einschlägigen Raumordnungsplänen als Vorrangstandort für ein GVZ vorgesehen. Ziele der Raumordnung sind verbindliche Vorgaben in Form von räumlich und sachlich bestimmten oder bestimmbar, vom Träger der Landes- oder Regionalplanung abschließend abgewogenen textlichen oder zeichnerischen Festlegungen in Raumordnungsplänen zur Entwicklung, Ordnung und Sicherung des Raums. Ein alternativer Standort oder eine alternative Planung für die Erreichung der mit der Planung verfolgten Ziele ist deshalb nicht ersichtlich. Eine Alternative, mit der sich die mit der Planung verfolgten Ziele naturverträglicher erreichen lassen als im Plangebiet, liegt deshalb ebenfalls nicht vor.

4.4. Artenschutz

Eingriffe in Natur- und Landschaft und somit auch die artenschutzrechtlichen Gesichtspunkte sind im Bebauungsplanverfahren gem. § 1 a Abs. 3 Satz 1 BauGB in der Abwägung nach § 1 Abs. 7 BauGB zu berücksichtigen.

Nach den Aussagen im Umweltbericht ist für fast alle Artengruppen mit Ausnahme der Vögel eine Anwesenheit besonders geschützter Arten im Plangebiet auszuschließen. Störungen streng geschützter Arten und der europäischen Vogelarten, die zu einer Verschlechterung des Erhaltungszustands der lokalen Populationen führen könnten, werden auf der Ebene des Bebauungsplanes durch Festsetzung der Schutzwand an der Straße Am Tiefen Fahrwasser vermieden.

4.5. Monitoring

Die zum Bebauungsplan erstellten Gutachten und Berichte beruhen in verschiedenen Punkten auf Annahmen und Prognosen, die dem heutigen Stand der Technik und den heutigen wissenschaftlichen Erkenntnissen entsprechen.

Auf die im Umweltbericht beschriebenen Maßnahmen gem. § 4c BauGB zur Überwachung der erheblichen Auswirkungen wird verwiesen (Kap. 3.2, Seite 116).

5. Flächenbilanzierung

Art der Nutzung	Flächengröße in ca. ha	Anteil der Gesamt- fläche in %
Industriegebiet	167,4	75,4
Davon überbaubare Grundstücksfläche	165,6	
Bahnanlage	13,3	6,0
Deichvorland / Hochwasserschutz	11,0	5,0
Deich / Hochwasserschutz	23,1	10,4
Verkehrsfläche	2,6	1,2
Davon Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung (Fernradweg)	0,6	
Fläche für den Schallschutz	0,9	0,4
Regelung zum Wasserabfluss (Graben)	3,7	1,6

GESAMTFLÄCHE: 222,0 ha 100%

6. Kosten

6.1. Kostenverursachende Maßnahmen

Kosten entstehen insbesondere durch die Planung selbst sowie durch die Durchführung von Kompensationsmaßnahmen.

6.2. Finanzierung

Der Träger des Vorhabens hat sich durch Vertrag verpflichtet, Planungskosten zu bezahlen. Die Übernahme der Kosten für die entfallenden Kompensationsmaßnahmen wird noch geregelt.

7. Bodenordnende Maßnahmen

Bodenordnende Maßnahmen sind nicht erforderlich.

8. Verfahrensvermerke

8.1. RECHTSGRUNDLAGEN

Grundlage des Bebauungsplans Nr. 220 ist das Baugesetzbuch in der Fassung der Bekanntmachung vom 27.08.1997 (BGBl. I, S. 2141, 1998 I, S. 137), geändert durch Art. 1 des Gesetzes vom 24.06.2004 (BGBl. I, S. 1359), zuletzt geändert durch Art. 1 G zur Erleichterung von Planungsvorhaben für die Innenentwicklung der Städte vom 21.12.2006 (BGBl. I S. 3316).

Eine weitere gesetzliche Grundlage zur Aufstellung des Flächennutzungsplans ist die Verordnung über die bauliche Nutzung der Grundstücke (Baunutzungsverordnung – BauNVO) in der Fassung vom 23. Januar 1990 (BGBl. I S. 133), die sich ergänzend auf den § 9a BauGB bezieht und die Art der baulichen Nutzung der Grundstück behandelt.

Des Weiteren gilt die 5. Verordnung über die Ausarbeitung der Bauleitpläne und die Darstellung des Planinhalts (Planzeichenverordnung 1990 – PlanzV 90) vom 18.12.1990 (BGBl. 1991 I S. 58), aufgrund von § 9a Nr.4 BauGB.

8.2. VERFAHRENSÜBERSICHT

Das Planverfahren wurde durch den Aufstellungsbeschluss (Vorlagen-Nr. 149/2007) vom 19. September 2007 eingeleitet.

In Abänderung des o.g. Aufstellungsbeschlusses hat der Rat der Stadt in seiner Sitzung am 19.08.2009 aufgrund des §2 Abs.1 BauGB in der Fassung der Bekanntmachung vom 23.09.2004 (BGBl. I S. 2414), zuletzt geändert durch Art. 4 des Gesetzes vom 24.12.2008 (BGBl. I S. 3018) für den o.g. Bebauungsplan die erneute Aufstellung und mit Begründung vom 27.07.2009 diesen als Entwurf (Vorlagen-Nr. 159/2009) beschlossen.

Der Rat der Stadt hat in seiner Sitzung am den Bebauungsplan Nr. 211 gemäß Vorlage (Vorlagen-Nr./2009) nach Behandlung der Stellungnahmen zur Satzung beschlossen, der am rechtskräftig geworden ist.

8.3. BETEILIGUNG DER ÖFFENTLICHKEIT

Die 14-tägige Sprechstunde im Rahmen der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung zur Aufstellung des Bebauungsplans Nr.211 (Vorlagen-Nr. 151/2007) hat nach der Bekanntmachung vom 22.11.2008 in der Zeit von 01. bis 15.12.2008 stattgefunden. Unter den amtlichen Bekanntmachungen der örtlichen Tagespresse wurde der Entwurf zum o.g. Bebauungsplan am örtlich bekannt gemacht. Die Auslegung fand vom bis einschließlich statt. Der Öffentlichkeit wurde somit ausreichend Gelegenheit zur Stellungnahme sowie den Einwendern und Betroffenen Gelegenheit zur Erörterung gegeben.

8.4. BETEILIGUNG DER BEHÖRDEN

Mit Schreiben vom 20.04.2009 wurden die Behörden und die Träger öffentlicher Belange im Rahmen der frühzeitigen Behördenbeteiligung aufgefordert, sich im Hinblick auf den erforderlichen Umfang und Detaillierungsgrad der Umweltprüfung nach §2 Abs.4 BauGB zu äußern und bereits vorliegende oder in Durchführung befindliche Umweltprüfungen zukommen zu lassen. Diese Beteiligung fand bis 04.05.2009 mit einem Scoping-Termin am 24.04.2009 statt.

Mit Schreiben vom wurden die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange im Rahmen der Beteiligung gemäß § 4 Abs. 2 BauGB aufgefordert einen Stellungnahme abzugeben. Diese Beteiligung fand vom bis einschließlich statt.

Wilhelmshaven, den
Fachbereich Stadtplanung und Stadterneuerung
Im Auftrage

Witt
Städt. Baudirektor

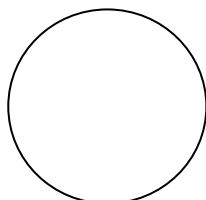
Klebba
Dipl.-Ing.

Baudezernat

Kottek
Stadtbourat

STADT WILHELMSHAVEN

Menzel
Oberbürgermeister



STADT WILHELMSHAVEN
DER OBERBÜRGERMEISTER

61-01/01
27.07.2009