

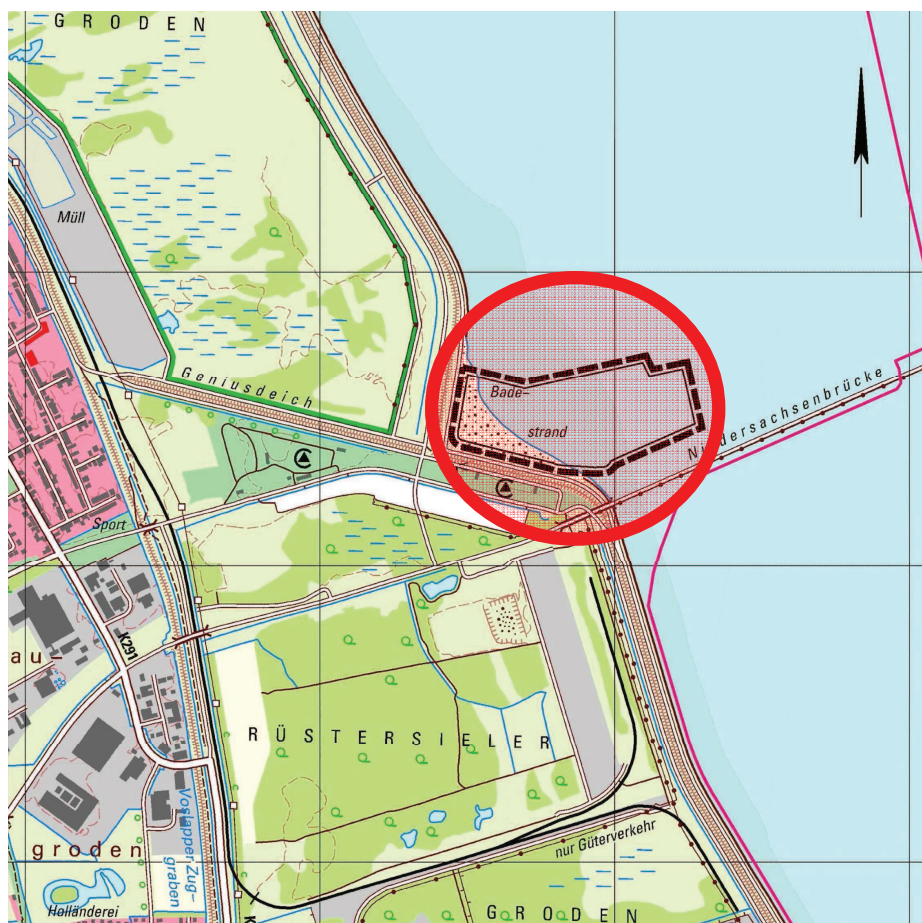


**Nordsee Stadt  
Wilhelmshaven**

# **Bebauungsplan Nr. 211, 1.Änderung - HAFENGRODEN –**

Begründung gemäß § 9 Abs. 8 BauGB (Baugesetzbuch)

(Stand: 31.08.2012)



**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 CONTAINERTERMINAL 5

## 2.2.2 NIEDERSACHSENBRÜCKE 5

## 2.2.3 DERZEITIGE NUTZUNG DES PLANGEBIETS 6

**2.3. KARTENMATERIAL 6****2.4. PLANUNGSRECHTLICHE GRUNDLAGEN 6**

## 2.4.1. RAUMORDNUNG 6

## 2.4.2. FLÄCHENNUTZUNGSPLAN 7

## 2.4.3. VERBINDLICHE BAULEITPLANUNG 8

## 2.4.4. LANDSCHAFTSRAHMENPLAN/LANDSCHAFTSPPLAN 8

## 2.4.5. NATURSCHUTZFACHLICH BESONDERS GESCHÜTZTE BEREICHE 8

## 2.4.6. WEITERE GUTACHTEN 9

**2.5. ERSCHLIEÖUNG DES PLANGEBIETES / VERKEHR 10****2.6. TECHNISCHE INFRASTRUKTUR 11****2.7. KAMPFMITTEL / ALTLASTEN 11****2.8. LUFTFAHRT UND RADAR 11****3. INHALT DES BEBAUUNGSPLANES 11****3.1. BAUGEBIET 11**

## 3.1.1. ART DER BAULICHEN NUTZUNG 11

3.1.1a Gewährleistung eines gebietsbezogenen Störfallschutzes..... 13

3.1.1b Wichtige Verkehrswege ..... 14

## 3.1.2. MAÖ DER BAULICHEN NUTZUNG 15

## 3.1.3. HÖHE DER BAULICHEN ANLAGEN 15

## 3.1.4. ÜBERBAUBARE UND NICHT ÜBERBAUBARE FLÄCHEN 15

## 3.1.5. BAUWEISE 15

**3.2. VERKEHRSFLÄCHEN 15**

## 3.2.1. STRAÖENVERKEHR 15

## 3.2.2. RUHENDER VERKEHR 15

**3.3. IMMISSIONSSCHUTZ / AUSWIRKUNGEN AUF DIE UMWELT 15**

## 3.3.1. VERKEHRSLÄRM 16

## 3.3.2. GEWERBELÄRM 16

## 3.3.3. LUFTSCHADSTOFFE 17

## 3.3.4. LÖSCHWASSER / BRANDSCHUTZ 18

**3.4. VER- UND ENTSORGUNG 18**

## 3.4.1. SCHMUTZ- UND OBERFLÄCHENWASSER 18

## 3.4.2. VERWERTBARER ABFALL 18

**3.5. FLÄCHEN FÜR DIE WASSERWIRTSCHAFT / DEICHE 19****3.6. GRÜNORDNERISCHE FESTSETZUNGEN 19**

<b><u>4.</u></b>	<b><u>BELANGE VON NATUR UND LANDSCHAFT / UMWELTPRÜFUNG</u></b>	<b><u>19</u></b>
4.1.	ALLGEMEINES	19
4.2.	EINGRIFFSREGELUNG	20
4.3.	NATURA 2000-GEBIETE	20
4.4.	ARTENSCHUTZ	20
4.5.	MONITORING	21
<b><u>5.</u></b>	<b><u>FLÄCHENBILANZIERUNG</u></b>	<b><u>21</u></b>
<b><u>6.</u></b>	<b><u>KOSTEN</u></b>	<b><u>21</u></b>
6.1.	KOSTENVERURSACHENDE MAßNAHMEN	21
6.2.	FINANZIERUNG	21
<b><u>7.</u></b>	<b><u>BODENORDNENDE MAßNAHMEN</u></b>	<b><u>21</u></b>
<b><u>8.</u></b>	<b><u>VERFAHRENSVERMERKE</u></b>	<b><u>22</u></b>

Teil II Umweltbericht .....ab Seite 24

# BEGRÜNDUNG

## TEIL I

### 1. Planungsanlass und Planungsziel

Nach der abgeschlossenen Bauleitplanung zum JadeWeserPort (Bebauungsplan Nr. 210 –JadeWeserPort/Containerterminal) bzw. Hafengroden (Bebauungsplan Nr. 211)<sup>1</sup> soll ein Servicecenter (Autohof) rund um den LKW-Bereich (Truck Service Center) mit den Nutzungen Tankstelle, Reparaturwerkstätten, Gastronomiebetriebe, Spielhallen, Beherbergungsbetriebe sowie Einzelhandelsnutzungen und für Dienstleistungen in diesen Bereich errichtet werden.

Die Festsetzung eines Industriegebietes im rechtsverbindlichen Bebauungsplan Nr. 211 sieht Vergnügungsstätten weder als allgemein zulässig noch ausnahmsweise zulässig vor. Um die aktuellen Planungsvorstellungen umzusetzen, empfiehlt es sich, den Bebauungsplan in dem vorgesehenen Teilbereich zu ändern. Es sollen hierdurch die planungsrechtlichen Voraussetzungen für ein Servicecenter zum Güterverkehrszentrum Hafengroden und zum Containerterminal (Autohof und Dienstleistungszentrum) planungsrechtlich abgesichert werden.

Mit dem o.g. Bebauungsplan soll die planungsrechtliche Grundlage für einen Autohof mit den o.g. Nutzungen geschaffen werden. Nach der Zweckbestimmung des vorhandenen Planungsrechtes dient das Industriegebiet ausschließlich zur Unterbringung von Gewerbebetrieben aller Art, die wegen ihres hohen Störgrades durch Emissionen in anderen Gebieten unzulässig sind. Daher sind Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsgebäude ohne Bezug zur Hauptnutzung nicht zulässig; dies gilt ebenso kerngebietstypische Vergnügungsstätten. Die 1. Änderung des Bebauungsplans hält insoweit an der Grundkonzeption einer industriellen Nutzung fest, erweitert sie aber im Hinblick auf einzelne Nutzungsmöglichkeiten, die in einem Industriegebiet weder allgemein noch ausnahmsweise zulässig sind. Dies soll durch die Festsetzung eines Sondergebietes geschehen. Gegenstand dieser Festsetzung sind der Art nach solche Nutzungen, die auch in einem Industriegebiet planungsrechtlich zulässig sind. Der Charakter eines Industriegebietes soll auch im Hinblick auf den in diesem Gebiet hinzunehmenden Störungsgrad unverändert bleiben. Allerdings werden zusätzliche Nutzungen für planungsrechtlich zulässig erklärt, die sich mit dem Charakter eines Industriegebietes nicht vertragen, sodass diese neue Nutzungsmischung in der Form der Ausweisung eines Sondergebietes erfolgt. Die einzelnen Nutzungen im Sondergebiet ergeben sich aus den entsprechenden Festsetzungen.

---

<sup>1</sup> Die Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 211 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 hafenaaffinen Logistik-, Handels- und Gewerbebetriebe einschließlich der notwendigen Freiflächen und Nebenanlagen sowie Flächen für eine straßen- und gleisbautechnische Erschließung verwirklicht werden.

## 2. Das Plangebiet

### 2.1. Lage, Größe und Abgrenzung des Plangebietes

Das Teilgebiet, auf das sich diese 1. Änderung des Bebauungsplans bezieht, liegt östlich der Stadtteile Voslapper Groden und Rüstersieler Groden und ist eine Fläche, die im Küstenbereich der Jade neu entstanden ist. Sie grenzt im Süden unmittelbar an die Niedersachsenbrücke.

Das Plangebiet umfasst ca. 20 ha und gehört im Zuge der kleinräumigen Gliederung zum Stadtteilviertel „Hafengroden“.

Das Plangebiet wird begrenzt:

- im Westen: durch die Straße Am Tiefen Fahrwasser,
- im Osten: durch die Betriebsfläche des Containerterminals und
- im Süden: durch die Straße Zum Jedefahrwasser

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

Im Geltungsbereich existieren keine Flurstücksgrenzen. Diese Abgrenzung wurde neu festgestellt. Die Abgabe der Koordinaten erfolgt durch die Kommunale Vermessung der Stadt Wilhelmshaven.

### 2.2. Städtebauliche Situation und derzeitige Nutzungen

#### 2.2.1 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 bestand ursprünglich aus einer Watt- und Gewässerfläche und wurde sukzessive zum Zweck einer baulichen Nutzung aufgespült.

Der Firma EUROGATE Container Terminal Wilhelmshaven GmbH & Co. KG wurde mit Datum vom 12.10.2011 vom Staatlichen Gewerbeaufsichtsamt Oldenburg die Genehmigung zur Errichtung und zum Betrieb einer Anlage zur Lagerung von Gefahrgut im Containerterminal erteilt.

#### 2.2.2 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.

### 2.2.3 Derzeitige Nutzung des Plangebiets

Die zukünftige Fläche des Hafengrodens bestand ursprünglich aus einer Watt- und Gewässerfläche und wurde zum Zweck der baulichen Nutzung sukzessive aufgespült. Oberhalb der Linie des mittleren Tidehochwassers (MTHw) lagen in geringem Umfang Strandflächen und Schüttsteinlagen. Nach der Anordnung Nr. 12.1 des Planfeststellungsbeschlusses hatte der Träger des Vorhabens den Geniusstrand vor Baubeginn als Badestelle bei der EU abzumelden.

Derzeit ist das neue Gelände aufgespült. Der östliche Teil ist für den Betrieb des Containerterminals belegt. Mit der Planänderung IV zum Planfeststellungsbeschluss wurde die Grundlage zur Aufspülung des Geländes auf +6,70 bis +6,90 über NN einschl. der Entwässerung geschaffen. Sämtliche Auswirkungen<sup>2</sup> der Vorhaben auf dem Hafengroden wurden im Verfahren zum Ursprungsbebauungsplan Nr. 211 geregelt.

Westlich liegt der Neuer Voslapper Seedeich 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 Niedersachsendamm und in Fortführung die planfestgestellte Privatstraße „Zum Jadfahwasser“ übernimmt die Haupteinschließung des Gebietes. Die innere Einschließung wird durch weitere Privatstraßen erfolgen.

### 2.3. Kartenmaterial

Die Planzeichnung zur 1. Änderung zum Bebauungsplan Nr. 211 wurde unter Verwendung des vom Katasteramt Wilhelmshaven vermassten Grundblattes erstellt.

### 2.4. Planungsrechtliche Grundlagen

Dabei ist von folgenden Grundlagen auszugehen:

#### 2.4.1. 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.

---

<sup>2</sup> Die Auswirkungen werden aus der Betrachtung einer Offenbodenfläche ermittelt.



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).

Für das Plangebiet wurde die Festlegung „Vorranggebiet Güterverkehrszentrum (Hafengroden)“ getroffen.

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.

#### 2.4.2. Flächennutzungsplan

Das Plangebiet wurde mit der wirksamen 55. Änderung zum Flächennutzungsplan erstmalig planerisch vorbereitet, so dass die dargestellten Bauflächen verbindlich durch die 1. Änderung des Bebauungsplans Nr. 211 umgesetzt werden kann. Mit der Aufstellung der 1. Änderung zum o.g. Bebauungsplan ist eine Änderung des Flächennutzungsplans 1973 nicht erforderlich.

Die im Vorfeld zum Verfahren aufgestellte 58. Änderung zum Flächennutzungsplan wurde mit Beschluss vom Rat der Stadt Wilhelmshaven am 21.12.2011 aufgehoben. Insofern liegt hier kein konzeptioneller Konflikt<sup>3</sup> vor; die planerische Beordnung findet vorbereitend durch die 55. Änderung zum Flächennutzungsplan statt



Abb.: 55. Änderung zum Flächennutzungsplan

<sup>3</sup> Eingefügt nach § 4 Abs. 2 BauGB (Stellungnahmen der Regierungsvertretung Oldenburg und des Staatlichen Gewerbeaufsichtsamtes Oldenburg).

### **2.4.3. Verbindliche Bauleitplanung**

Der Hafengroden wurde erstmals im Rahmen einer verbindlichen Bauleitplanung durch den Bebauungsplan Nr. 211 (Rechtskraft: 16.01.2010) beordnet.

Die Festsetzung eines Industriegebietes als Art der baulichen Nutzung erlaubte nicht die Realisierung des Vorhabens.

So ist mit der 1. Änderung das zweckdienlichste Verfahren gewählt worden, indem die planungsrechtlichen Voraussetzungen für einen Truck Service Center (Autohof) und eines Dienstleistungszentrums im Rahmen eines Sondergebietes geschaffen werden.

Der im Vorfeld zum Verfahren aufgestellte Bebauungsplan Nr. 222 wurde mit Beschluss des Rates vom 21.12.2011 aufgehoben. Insofern liegt auch hier wiederum kein konzeptioneller Konflikt vor (siehe Fußnote 3); die planerische Beordnung findet verbindlich durch die 1. Änderung zum Bebauungsplan Nr. 211 statt.

Das Entwicklungsgebot ist nicht verletzt. Nach den einschlägigen Kommentierungen kann ein Sondergebiet, bedingt aus der verwendeten Zweckbestimmung, aus einer gewerblichen Baufläche entwickelt werden. Im Ursprungsplan wurde mit der Festsetzung eines Industriegebietes ein Güterverkehrszentrum zulässig gemacht, zu dem wiederum ein „Autohof“ auf der Ebene der vorbereitenden Bauleitplanung sinnvoll und als entwickelbar erscheint.<sup>4</sup>

### **2.4.4. 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.

### **2.4.5. 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 Nieder-

---

<sup>4</sup> Eingefügt nach § 4 Abs. 2 BauGB (Stellungnahmen der Regierungsvertretung Oldenburg und des Staatlichen Gewerbeaufsichtsamtes Oldenburg).



sächsischen 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.

### **2.4.6. Weitere Gutachten**

Folgende Fachgutachten bzw. Gutachten lagen zum Verfahren des Ursprungsbebauungsplans Nr. 211 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, MüllerBBM vom 23.05.2009
2. Bebauungsplan Nr. 211 „Hafengroden“. Schallimmissionen durch Industrie/Gewerbe und Verkehr im Bereich des NSG „Voslapper Groden-Süd“. Auswirkungen durch die Ausbaustufe 1 der Logistics Zone, Notiz Nr. M74 383/13 vom 07.09.2009
3. Verkehrsmengenprognose Logistics Zone/ GVZ Wilhelmshaven 2025 – finaler Schlussbericht, Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) vom 30.01.2009
4. 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. Ergänzende Gutachten für die 1. Änderung zum Bebauungsplan Nr. 211

1. MÜLLER-BBM (2012): Bebauungsplan 211, 1. Änderung, Stadt Wilhelmshaven: Stickstoffeintrag durch Kfz-Verkehr. Bericht Nr. M97463/02
2. MÜLLER-BBM (2012): Erschließung LogisticsZone: Truck Service Center im GVZ-JadeWeserPort; Schallemissionen der geplanten LKW-Parkplätze. Notiz Nr. M101824/02
3. Büro für technische Überwachung und Beratung (BTÜB): Beurteilung der Auswirkungen einer Freisetzung von Chlorgas ; Nachtrag; Az.: 101712 Sth-Sch vom 21.08.2012<sup>5</sup>

## **2.5. 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 und außerhalb des Plangebietes verläuft parallel zum Neuen Voslapper Seedeich die Straße „Am Tiefen Fahrwasser“ in Richtung Norden. 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 einen Kreisverkehr an die A 29 angebunden.

Ab dem Kreisverkehr bildet die Zufahrt zum Terminal die Haupteinschließung des Gebietes (Straßenzug Zum Jadefahrwasser / Kreisverkehr / Atlantikstraße – alle Privatstraßen).

Seit dem 31.05.2008 betreibt die Stadtwerke-Verkehrsgesellschaft Wilhelmshaven GmbH die Linie 6 bis zum Jade-Weser-Port. Die Haltestelle mit gleichem Namen befindet sich in der Posener Str. direkt vor dem JadeWeserPort-Info-Center und dem Leuchtturm. Diese Linienenerweiterung wurde für einheimische, sowie auswärtige Besucher eingerichtet und erfreut sich mittlerweile einer großen Resonanz. Nach Ausbau der Hafenflächen soll diese Linienführung auf das Areal des Jade-Weser-Port für eine weitere ÖPNV-Anbindung ausgeweitet werden. Zudem war diese Haltestelle aber auch für Arbeiter vor Ort gedacht, die im Stadtgebiet wohnen oder dort andere Aktivitäten wahrnehmen wollen. Auch hier zeichnet sich inzwischen ab, dass immer mehr Arbeiter vor Ort dieses Angebot nutzen. Um diese Linienführung weiterhin in gleicher Qualität und Güte zu bedienen, ist es notwendig, dass diese Örtlichkeit so abzustimmen ist, dass es zu keiner Fahrzeitverzögerung kommen kann. Ebenso muss berücksichtigt werden, dass die vorhandene Wendemöglichkeit für den Gelenkbus erhalten bleibt, bzw. eine neue Wendemöglichkeit ortsnahe, und ohne Fahrzeitzugabe, geschaffen wird. Es muss gewährleistet sein, dass weitere erforderliche Haltestellen im Bereich des Jade-Weser-Ports (Fruchtterminal, Zutrittsgate, Autohof, etc.) aufeinander abgestimmt und von der jetzigen Endhaltestelle der Linie 6 "Jade-Weser-Port" ohne Umwege zu erreichen sind. Dadurch kann eine direkte fahrgast-

---

<sup>5</sup> Eingefügt nach § 4 Abs. 2 BauGB (Stellungnahme des Staatlichen Gewerbeaufsichtsamtes Oldenburg).

freundliche Anbindung in einer Linienführung sichergestellt werden.<sup>6</sup> Die Hinweise zur ÖPNV-Anbindung betreffen die Ausführungsplanung und werden ebenfalls an den Grundstückseigentümer weitergegeben.

## **2.6. Technische Infrastruktur**

Im Plangebiet ist keine technische Infrastruktur vorhanden.

Westlich außerhalb des Plangebietes verläuft eine oberirdische Chlorgas- und Wasserstoffleitung der Ineos Chlor Atlantik GmbH. Zur Untersuchung auf mögliche Einwirkungen im Rahmen der Verwirklichung des Bebauungsplans wird auf Kapitel 3.1.1a verwiesen.

Die Versorgungsleitungen verlaufen mit ihren Schutzstreifen außerhalb des Plangebietes und werden somit nicht beeinträchtigt.<sup>7</sup>

## **2.7. 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.

## **2.8. 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.

# **3. Inhalt des Bebauungsplanes**

## **3.1. Baugebiet**

### **3.1.1. Art der baulichen Nutzung**

Mit der 1. Änderung zum Bebauungsplan Nr. 211 wird ein Sondergebiet festgesetzt, in welchem ein Servicecenter rund um den LKW-Bereich (ein Autohof mit den Nutzungen Tankstelle, Reparaturwerkstätten, Gastronomiebetriebe, Spielhallen, Behälterbergungsbetriebe und Einzelhandelsnutzungen) und für Dienstleistungen in diesen Bereich errichtet werden sollen. Dieser Autohof ist Bestandteil des Güterverkehrs-

<sup>6</sup> Eingefügt nach § 4 Abs. 2 BauGB (Stellungnahme der Stadtwerke-Verkehrsgesellschaft Wilhelmshaven).

<sup>7</sup> Eingefügt nach § 4 Abs.2 BauGB (Stellungnahme des Landesamtes für Bergbau, Energie und Geologie).

zentrums (GVZ) im direkten Anschluss an den Containerterminal des Tiefwasserhafens JadeWeserPort. Mit dem Ursprungsbebauungsplan Nr. 211 wurden 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 der Hafengroden besonders zur Verwirklichung eines GVZs besonders geeignet. Dementsprechend wurde somit auch dem Ziel der Raumordnung entsprochen; die Entwicklung der landesplanerischen Vorgabe wurde durch den Vorhabenträger sichergestellt.

Mit der 1. Änderung Bebauungsplan sollen nun explizit die planungsrechtliche Grundlage für die Nutzungen Entertainment (Vergnügungsstätte) sowie einem Dienstleistungszentrum geschaffen werden. Nach der Zweckbestimmung des vorhandenen Planungsrechtes dient das Industriegebiet ausschließlich zur Unterbringung von Gewerbebetrieben aller Art, die wegen ihres hohen Störgrades durch Emissionen in anderen Gebieten unzulässig sind. Daher sind Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsgebäude ohne Bezug zur Hauptnutzung nicht zulässig. Ebenso kerngebietstypische Vergnügungsstätten.

Das Sondergebiet dient zum Betrieb eines GVZs, in dem servicebezogene Anlagen untergebracht werden sollen. Die beabsichtigte Nutzung des Plangebietes ist durch das festgesetzte Sondergebiet möglich.

Durch die im Rahmen des Aufstellungsverfahrens zum Ursprungsbebauungsplan Nr. 211 eingeholten Stellungnahmen und der eigenen Untersuchungen und Prüfungen der Stadt ist belegt, dass auch die vorliegende Bebauungsplanänderung einen vollziehbaren Inhalt hat und damit in der Lage ist, ihren städtebaulichen Gestaltungsauftrag zu erfüllen. Details der Nutzungskonzeption in der straßentechnischen 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 durch den Plangeber bewusst und gewollt planerische Zurückhaltung geübt.

Aus immissionsschutzrechtlichen Gründen ist bereits im Zusammenhang mit der Ursprungsfassung des Bebauungsplans eine Lärmkontingentierung im Plangebiet vorgenommen worden, die auch für die 1. Änderung des Bebauungsplans Geltung haben soll. Das Sondergebiet wird dadurch in 2 bzw. 3 Teilflächen unterteilt, für die jeweils immissionswirksame flächenbezogene Schallleistungspegel (IFSP) festgesetzt werden (siehe weiter Kapitel 3.3).

Der Gebietscharakter des Sondergebietes soll hinsichtlich der bestehenden Schutzansprüche dem bisher festgesetzten Industriegebiet entsprechen. Dies ist bereits durch die Beschreibung des Sondergebietes in den textlichen Festsetzungen sichergestellt. Die danach zulässigen Nutzungen sollen einen die industrielle Nutzung unterstützen Charakter haben und hierdurch geprägt werden. Nutzungen, die nicht mit diesen industriellen Charakter unterstützenden Nutzungen in Zusammenhang stehen, bleiben danach wie bisher planungsrechtlich unzulässig. Daraus folgt zugleich, dass weder innerhalb des Änderungsbereichs noch in den angrenzenden Planbereichen neue oder erhöhte Schutzansprüche entstehen, die über den bisherigen Status des Bebauungsplans hinausgehen und die gewerblich-industrielle Nutzung beeinträchtigen könnten. Daraus folgt zugleich, dass schutzbedürftige Nutzungen ggf. mit entspre-

chenden Vorkehrungen versehen werden müssen, deren Einzelheiten im Genehmigungsverfahren festzulegen sind. Die damit sind zugleich die Anforderungen erfüllt, die das BVerwG für die ausreichende Bewältigung der durch Planung veranlassten Konflikte aufgestellt hat (BVerwGE 69, 30 – Reuter II).<sup>8</sup>

### 3.1.1a Gewährleistung eines gebietsbezogenen Störfallschutzes

Für den in der Bauleitplanung zu beachtenden Störfallschutz schließt sich östlich des Plangebiets der Bebauungsplan Nr. 210 an, der ein Sondergebiet mit der Zweckbestimmung „Hafen“ festsetzt.

Wie im Kapitel 2.2.1 erwähnt, wurde die Genehmigung gemäß §4 Bundesimmissionsschutzgesetz für das Gefahrgutlager im Containerterminal vom Staatlichen Gewerbeaufsichtsamt Oldenburg erteilt.

In der im Rahmen der Antragstellung eingereichten Version des Sicherheitsberichtes wurde exemplarisch die Dennoch-Störfälle für ein entzündbares Gas (Propan) und eine giftige Flüssigkeit (Acrolein) für eine Ausbreitung auf dem Luftwege betrachtet. Bei dieser behördlichen Prüfung wurde die Veröffentlichung KAS-18 der Kommission für Anlagensicherheit berücksichtigt.

Der Genehmigung ist eine zeichnerische Darstellung des maximalen Auswirkungsabstandes der Dennoch-Störfälle für den benachbarten Hafengroden beigelegt. Die zutreffenden Maßnahmen ergeben sich aus dem zur Berücksichtigung der SEVESO II-Richtlinie/ Störfall-Verordnung (mit möglicher Gefahrgutlagerung im Containerterminal) geschlossenen städtebaulichen Vertrag zum Ursprungsbebauungsplan. Die bisherige planungsrechtliche Situation, wie sie sich bereits auf der Grundlage des Bebauungsplans 211 in der bisherigen Fassung ergab, wird daher für diesen Teilbereich unverändert übernommen. Schützenswerte Nutzungen sind in diesem Bereich wegen des Gefahrgutlagers Eurogate ausgeschlossen. Der übrige Teil des Änderungsbereichs kann demgegenüber aus den zusätzlichen Anforderungen, die sich aus der Seveso II-RL ergeben, entlassen werden, weil der Störbereich des Gefahrgutlagers Eurogate nach der dafür erteilten immissionsschutzrechtlichen Genehmigung entsprechend eingeschränkt ist.

Im Rahmen der planerischen Vorsorge wird die vorherige Abgrenzung als eine Fläche für besondere Anlagen und Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen und sonstige Gefahren im Sinne des Bundes-Immissionsschutzgesetzes gemäß §9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB durch eine Linie zur Abgrenzung von unterschiedlichen Nutzungen ersetzt. In diesem Teilbereich (SO<sub>3</sub>) sind schutzbedürftige Anlagen nach der SEVESO II-Richtlinie/ Störfall-Verordnung (Gefahrgutlagerung im Containerterminal) nicht zulässig.<sup>9</sup>

In der Nähe des Plangebiets liegen zudem weitere Betriebe bzw. Anlagen, die Betriebsbereiche sind, beispielsweise das Kraftwerk der E.ON Kraftwerke GmbH oder – in weiterer Entfernung – die Raffinerie der Wilhelmshavener Raffinerie GmbH. Gem. § 50 Abs. 1 Satz 1 BImSchG sind bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen die für eine bestimmte Nutzung vorgesehenen Flächen einander so zuzuordnen, dass schädliche Umwelteinwirkungen und von schweren Unfällen im Sinne des

<sup>8</sup> Eingefügt nach § 4 Abs. 2 BauGB (Stellungnahmen von NiedersachsenPorts, des Staatlichen Gewerbeaufsichtsamtes Oldenburg,

<sup>9</sup> eingefügt nach § 4 Abs. 2 BauGB (Stellungnahme des Staatlichen Gewerbeaufsichtsamtes Oldenburg).



Art. 3 Nr. 5 der Richtlinie 96/82/EG des Rates vom 09.12.1996 zur Beherrschung der Gefahren bei schweren Unfällen mit gefährlichen Stoffen (Amtsblatt EG 1997 Nr. L 10 Seite 13) in der aktuell gültigen Fassung hervorgerufene Auswirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete soweit wie möglich vermieden werden.

Ebenfalls ist berücksichtigt worden, dass das Kraftwerk der E.ON Kraftwerke GmbH im Rüstersieler Groden Süd ein Betriebsbereich im Sinne der §§ 3 Abs. 5a, 50 BImSchG ist („Störfallbetrieb“).

Da es sich bei dem im Rahmen eines potenziellen Kraftwerk-Störfalls maßgeblich zu betrachtenden Stoff um Ammoniak handelt, sieht der Leitfaden „Empfehlungen für Abstände zwischen Betriebsbereichen nach der Störfall-Verordnung und schutzbedürftigen Gebieten im Rahmen der Bauleitplanung – Umsetzung § 50 BImSchG“ der Störfall-Kommission und des technischen Ausschusses für Anlagensicherheit bei Abstandsempfehlungen für die Bauleitplanung ohne Detailkenntnisse die Klasse II (entspricht 500 m) vor.

Mit ca. 1000 m Abstand zur nächstgelegenen Versorgungsfläche des Bebauungsplans Nr. 220 - Rüstersieler Groden-Süd / Zum Kraftwerk –ist der erforderliche Abstandsabstand mehr als ausreichend.

Die Auswirkungen einer potenziellen Freisetzung von Chlorgas auf das Plangebiet der 1. Änderung wurden bereits zum Ursprungsbebauungsplan Nr. 211 mit Hilfe von Gasausbreitungsberechnungen gutachterlich untersucht. Im Rahmen der Beurteilung der Auswirkungen wurde auf den Leitfaden SFK/TAA-GS-01 /L3/ zur Bestimmung des Abstandes zurückgegriffen, obwohl die Fernleitung zum Transport von Chlor formal nicht unter den Geltungsbereich der SEVESO II – Richtlinie /L1/ und Störfallverordnung /L2/ fällt.

Auf dieser Grundlage wurde eine erneute Betrachtung durchgeführt.<sup>10</sup>

Durch Sofortmaßnahmen der zuständigen Fachaufsichtsbehörde im Rahmen von aktuellen Baugenehmigungsverfahren konnte eine Gefährdung durch die Chlorgasleitung ausgeschlossen werden. Damit ergibt sich aus Sicht des Plangebers auch für das vorliegende Planverfahren kein Gefährdungspotenzial mehr, der berücksichtigt werden müsste. Da es sich bei der o.g. Änderung zum Bebauungsplan Nr. 211 um eine Angebotsplanung handelt, in der noch keine endgültige Aussage getroffen werden kann, ob schützenswerte Nutzungen in diesem Bereich angestrebt werden oder nicht, muss dieser Aspekt letztlich auf die Ebene der Zulassungsplanung bzw. Vorhabengenehmigung verlagert werden, wenn die schutzbedürftigen Nutzungen nach §50 Bundesimmissionsschutzgesetz bekannt sind.

### 3.1.1b Wichtige Verkehrswege

Die 1. Änderung zum Bebauungsplan Nr. 211 enthält nicht die Festsetzung von Verkehrswegen, die „wichtige Verkehrswege“ im Sinne des § 50 Satz 1 BImSchG sind.

---

<sup>10</sup> Für zwei Freisetzungsorte wurden Ausbreitungsberechnungen zur Bestimmung eines angemessenen Abstandes durchgeführt. Beide Ausbreitungsradien erreichen nicht das Plangebiet. Insofern kann eine Gefährdung von schutzbedürftigen Nutzungen ausgeschlossen werden.



### **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, sind bereits in den Ursprungsbebauungsplan ergänzende Festsetzungen zum Maß der baulichen Nutzungen aufgenommen. worden. Diese werden auch in die 1. Änderung übernommen.

### **3.1.3. Höhe der baulichen Anlagen**

Auch die Festsetzungen zur Höhe der baulichen Anlagen werden in die 1. Änderung unverändert übernommen.

### **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 hafenauffinen GVZs im Rahmen der Anordnung der künftigen baulichen Anlagen im Sondergebiet.

### **3.1.5. Bauweise**

Auch die Festsetzungen zur Bauweise werden ohne Änderung übernommen.

## **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 als Privatstraße), die die Anbindung an das überregionale Straßennetz gewährleistet.

### **3.2.1. Straßenverkehr**

Das Plangebiet wird direkt ab dem Kreisverkehr der A 29 über eine im angrenzenden Bebauungsplan Nr. 210 „JadeWeserPort - Containerterminal“ festgesetzte Straßenverkehrsfläche an die Zufahrtsstraße zum Terminal, der neuen Privatstraße „Zum Jedefahrwasser“, angebunden. Die innere Erschließung des Plangebietes erfolgt über ein geplantes Straßenkonzept des Vorhabenträgers.

### **3.2.2. Ruhender Verkehr**

Die für den Betrieb des Autohofs und Dienstleistungszentrums erforderlichen privaten Stellplätze für die Andienung mit Lastkraftwagen, als auch für Mitarbeiter und Besucher sind grundsätzlich im festgesetzten Sondergebiet unterzubringen. Die überbaubare Grundstücksfläche ist so reichlich bemessen worden, dass gemäß den voraussichtlichen betrieblichen Erfordernissen ein ausreichendes Stellplatzangebot gewährleistet werden kann.

## **3.3. Immissionsschutz / Auswirkungen auf die Umwelt**

Bereits für das Verfahren zur Ursprungsfassung Bebauungsplan Nr. 211 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.

Mit der 1. Änderung werden dieses Konzept und die damals angeordneten Festsetzungen vom Grundsatz her übernommen. Dies gilt insbesondere für die Festsetzungen zum flächenbezogenen Schallleistungspegel.

Die Entwicklung eines Gewerbegebietes für ein Autohof zum 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 aus und bietet schon von vornherein sehr gute Betriebs- und Ansiedlungsvoraussetzungen. Dies ist in den ergänzenden Gutachten dargestellt (siehe Kapitel 2.4.6).

Mit der Festsetzung des Sondergebietes soll der Charakter eines Industriegebietes auch im Hinblick auf den in diesem Gebiet hinzunehmenden Störungsgrad unverändert bleiben. Der Immissionsschutz und die Störanfälligkeit des Sondergebietes sind mit einem Industriegebiet gleichzusetzen. Es werden allerdings zusätzliche Nutzungen für planungsrechtlich zulässig erklärt, die sich mit dem Charakter eines Industriegebietes nicht vertragen, sodass diese neue Nutzungsmischung in der Form der Ausweisung eines Sondergebietes erfolgt. Die einzelnen Nutzungen im Sondergebiet sind grundsätzlich auch in einem Industriegebiet zulässig.<sup>11</sup>

### **3.3.1. Verkehrslärm**

In den ergänzenden Gutachten ist auch belegt, dass sich keine erheblichen Änderungen in den Verkehrslärmauswirkungen ergeben.

#### Schienenverkehrslärm

Nach den Ausführungen im Umweltbericht (Kapitel 1.1.2, Ursprungsfassung) 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. An dieser Einschätzung ändert sich im Rahmen des Verfahrens der 1. Änderung des Bebauungsplans nichts.

### **3.3.2. Gewerbelärm**

Die grundsätzliche Vollziehbarkeit der Planung einschließlich der betrieblichen Auswirkungen wurde bereits auf der Ebene der Flächennutzungsplanung bereits dargelegt. Insoweit kann auf die Begründung des Bebauungsplans in seiner Ursprungsfassung verwiesen werden. Die 1. Änderung ist mit keinen zusätzlichen oder anders gelagerten Auswirkungen im Hinblick auf den Gewerbelärm verbunden. Hierzu kann auf die vorliegenden Gutachten verwiesen werden.

---

<sup>11</sup> Eingefügt nach § 4 Abs. 2 BauGB (Stellungnahme der Regierungsvertretung Oldenburg). In dieser Stellungnahme wird die nur durch eine Bebauungsplanänderung bewirkte Sondergebietsausweisung hinsichtlich des grundsätzlichen Immissionsschutzes für problematisch gehalten. Durch die Änderung werden eben auch Nutzungen zulässig sein, die nicht allgemein den Gebieten vorbehalten sind, die mit der 55. F-Planänderung Industrie- und Gewerbegebieten vorbehalten sind.

Nach Aussage des Gutachters werden bei der Planumsetzung der 1. Änderung zum Bebauungsplan Nr. 211 die Schallemissionen sich nicht erheblich beeinträchtigend auf die Lebensverhältnisse der maßgeblichen Vogelarten im Naturschutzgebiet Voslapper Groden-Süd auszuwirken.

Als Hinweis wurde auf die Planurkunde aufgenommen, dass für die vorgesehenen schutzwürdigen Wohn- und Aufenthaltsräume (z.B. Motel) Maßnahmen des passiven Schallschutzes (z.B. Schallschutzfenster und Lüftungstechnische Anlagen) vorzuschreiben sind, die nachweislich einen hinreichenden Schutz der Nutzer vor schädlichen Umwelteinwirkungen gewährleisten und dem in der vorgesehenen Konstellation hoch anzusetzenden Stand der Technik genügen.<sup>12</sup>

### 3.3.3. Luftschadstoffe

Die Auswirkungen der im Planänderungsbereich zugelassenen Nutzungen im Hinblick auf Luftschadstoffe ist nochmals untersucht worden. Es haben sich aus der fachgutachterlichen Sicht keine zusätzlichen Auswirkungen von Luftschadstoffen ergeben.

Der Ursprungsbebauungsplan Nr. 211 setzt für die mögliche gewerbliche bzw. industrielle Entwicklung der Fläche des Hafengrodens einen Rahmen. Konkrete Anlagen werden damit nicht festgelegt. Hinsichtlich der zu erwartenden Belastung durch Luftschadstoffe kann auf Grundlage der Festsetzungen des Bebauungsplanes Nr. 211 keine abschließende Beurteilung gegeben werden, da mit dem Bebauungsplan auch keine Kontingentierung der Emissionen, wie etwa beim Gewerbelärm, erfolgt. Eine Beurteilung der Auswirkungen der Planung auf die lufthygienische Situation kann im Bebauungsplan damit nur aufgrund plausibler Annahmen vorgenommen werden. Eine Prüfung der grundsätzlichen Machbarkeit der im Bereich des Bebauungsplanes Nr. 211 derzeit vorgesehenen Vorhaben wurde im Hinblick auf Luftschadstoffe bereits im Rahmen der Flächennutzungsplanung vorgenommen.

Zur Prüfung der Machbarkeit der im Bereich des Hafengrodens vorgesehenen Vorhaben (Logistikzone / Güterverkehrszentrum) wurde im Rahmen der vorbereitenden Bauleitplanung die Machbarkeitsstudie FNP Luftreinhalte herangezogen. In dieser Machbarkeitsstudie wurden auch die Auswirkungen der derzeit insgesamt auf den Grodenflächen vorhandenen, genehmigten und der konkret geplanten Vorhaben (für Rhenus Midgard: 5 Lager Kohle, 1 Lager Petrolkoks und Baustoffe) eingestellt. Auch wenn es sich dabei um eine Gesamtbetrachtung handelt, können die Ergebnisse für eine Prüfung der Machbarkeit der im Bereich des Bebauungsplanes Nr. 211 vorgesehenen Anlagen genutzt werden. Das gilt insbesondere, soweit, selbst bei einer derartigen Gesamtbetrachtung, keine erheblichen Konflikte festgestellt werden.

Daher sieht der Plangeber eine Aktualisierung der „Stellungnahme zur Luftreinhalte“ für nicht erforderlich.<sup>13</sup>

<sup>12</sup> Eingefügt nach § 4 Abs. 2 BauGB (Stellungnahme des Staatlichen Gewerbeaufsichtsamtes Oldenburg).

<sup>13</sup> Eingefügt nach § 4 Abs. 2 BauGB (Stellungnahme des Staatlichen Gewerbeaufsichtsamtes Oldenburg) die beinhaltet, dass aufgrund der mittlerweile erfolgten Anlagenzulassungen insbesondere bei den Firmen Rhenus Midgard und Eurogate bzw. der demnächst zur erwartenden Bescheide zur Erweiterung der Kapazitäten auf dem Kohle-Umschlagsplatz in Rüstersiel und auf der Niedersachsenbrücke die v.g. "Stellungnahme zur Luftreinhalte" aktualisiert werden sollte.

### **3.3.4. Löschwasser / Brandschutz**

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

## **3.4. Ver- und Entsorgung<sup>14</sup>**

### **3.4.1. Schmutz- und Oberflächenwasser**

Es ist beabsichtigt, dass die geplanten Einrichtungen zur Schmutz- und Oberflächenentwässerung, die innerhalb der beiden Erschließungsstraßen herzustellen sind, an die Stadt Wilhelmshaven übergeben werden. Die Schmutzwasserableitung für die vorgesehenen Grundstücksnutzungen innerhalb des Plangebiets kann durch die in den beiden Erschließungsstraßen herzustellende Schmutzwasserkanalisation als gesichert angesehen werden. Die Entwässerung der geplanten Einzelgrundstücke in das Kanalnetz hat den Einleitungsbedingungen der Technischen Betriebe Wilhelmshaven zu genügen.

Die Oberflächenentwässerung für die vorgesehenen Grundstücksnutzungen innerhalb des Plangebiets kann ebenfalls durch die in den beiden Erschließungsstraßen herzustellende Regenwasserkanalisation als gesichert angesehen werden. Für die Entwässerungsplanung der Einzelgrundstückstücke ist eine Verträglichkeitsuntersuchung gemäß DWA-Merkblatt M 153 "Handlungsempfehlungen zum Umgang mit Regenwasser" anzufertigen und dem Entwässerungsantrag beizufügen. Hierbei ist nachzuweisen, dass von den anzuschließenden Einzelgrundstücken eine Belastungspunktzahl von maximal 29 Punkten nicht überschritten wird.

Der Hinweis über die Verträglichkeitsuntersuchung bei der Entwässerungsplanung für die Einzelgrundstücke betrifft die Ausführungsplanung und wird an den Grundstückseigentümer weitergegeben.

### **3.4.2. Verwertbarer Abfall**

Abfall in festen Behältern oder Sperrmüll darf nur abgeholt werden, wenn die Zufahrt zu Standplätzen so angelegt ist, dass ein Rückwärtsfahren nicht erforderlich ist.

Straßen müssen bauliche Voraussetzungen erfüllen, damit für die Abfallentsorgung kein Rückwärtsfahren erforderlich ist. Fahrzeuge dürfen nur auf Fahrwegen oder in Bereichen

betrieben werden, die ein sicheres Fahren ermöglichen. Die Zuwegung für ein Sammelfahrzeug zum Grundstück muss mindestens 3,55 m breit und so befestigt sein, dass die Zuwegung von einem Sammelfahrzeug mit einer maximalen Fahrzeuggesamtmasse bis zu 26 t dauerhaft benutzt werden kann. Für Durchfahrten ist ein Lichtraumprofil von 4,20 m erforderlich. Des Weiteren ist zwischen dem Sammelfahrzeug (2,55 m) und festen Bauwerken oder abgestellten Gegenständen, z. B. Kraftfahrzeugen zu beiden Seiten des Sammelfahrzeuges ein Sicherheitsabstand von mindestens 0,5 m einzuhalten.

Sackgassen dürfen nur befahren werden, wenn eine Wendemöglichkeit mit einem Durchmesser von mindestens 22 m vorhanden ist und dieser durch haltende oder parkende Fahrzeuge nicht eingeschränkt ist. Wendekreise sind geeignet, wenn sie einen Minstdurchmesser von 22,00 m einschließlich der Überhänge haben. Wen-

---

<sup>14</sup> Kapitel eingefügt nach §4 Abs. 2 BauGB (Stellungnahme der Technischen Betriebe Wilhelmshaven).

deschleifen: Bei Errichtung von Grüninseln in der Wendeanlage ist ein Plattformdurchmesser von mindestens 25,00 m erforderlich. Dabei darf die Grüninsel einen Durchmesser von 6,00 m nicht überschreiten (RA St 06).

Wendehämmer: Da in der Praxis der Platzbedarf für Wendekreise mit 22,00 m oft nicht zu realisieren ist, sind auch andere Bauformen wie zum Beispiel Wendehämmer möglich.

Wichtige Voraussetzung dabei ist, dass ein Wenden mit ein bis höchstens zweimaligem Zurückstoßen möglich ist. Ein ein- bis zweimaliges Zurückstoßen gilt nicht als Rückwärtsfahren im Sinne der UW. Wendehämmer sind geeignet, wenn sie den Bauformen der Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RA St 06) entsprechen. Bei der Anlage von Straßen und Wendekreisen sollten außerdem folgende Hinweise berücksichtigt werden:

Kurvenbereiche und Wendepfadenränder müssen frei von Hindernissen wie Verkehrszeichen, Steinen, Schaltschänken, Telekommunikationsanlagen, Lichtmasten und sonstige Einrichtungen von Elektrizitätsversorgern, Steinen, usw. sein. Die Freihaltezone muss einen Meter betragen. Als Bepflanzung im Bereich der Fahrzeugüberhänge dürfen nur niedrigwachsende Gewächse eingesetzt werden. Bäume und Büsche müssen regelmäßig zurückgeschnitten werden. Bei der Anlage von Beeten sollte eine Fläche zur Aufstellung der Abfallbehälter berücksichtigt werden.

Eine Abfallentsorgung aus Straßen, die nicht entsprechend den o. g. Angaben gestaltet sind, kann nicht durchgeführt werden. Die Abfallbehälter und Sperrmüll müssen durch die Anwohner zur nächsten, vom Entsorgungsfahrzeug anfahrbaren Straße gebracht werden.

Die Hinweise zur Abfallentsorgung betreffen die Ausführungsplanung und werden ebenfalls an den Grundstückseigentümer weitergegeben.

### **3.5. Flächen für die Wasserwirtschaft / Deiche**

Flächen für die Wasserwirtschaft / Deiche sind im Plangebiet nicht vorhanden.

### **3.6. Grünordnerische Festsetzungen**

Grünordnerische Festsetzung sind nicht erforderlich.

## **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 durch die 1. Änderung des Bebauungsplan zu erwartenden Umweltfolgen geprüft, mit dem Ergebnis, dass die Planänderung keine zusätzlichen Auswirkungen hervorruft.

Unter Pkt. 3.3 wurde zusammenfassend dargelegt, dass, resultierend aus den Umweltbericht, keine erheblichen Umweltbeeinträchtigungen stattfinden. Weiterhin wird



auf das Kapitel 3 des Umweltberichtes verwiesen, wonach ebenfalls keine erheblichen Auswirkungen zu erwarten sind.

Zur Prüfung der naturschutzrechtlichen Belange wurde ein Gutachten in Auftrag gegeben, wobei mit Hilfe einer orientierenden Ausbreitungsrechnung der aus dem Geltungsbereich der 1. Änderung hervorgerufene zusätzliche Stickstoffeintrag in das Vogelschutzgebiet im Voslapper Groden Süd abgeschätzt werden sollte.

Hierbei wurden die Emissionen aus dem gesamten Plangebiet des Bebauungsplans Nr. 211 mit 5.250 Kfz/Tag (davon 1.250 Lkw/Tag) betrachtet. Der Plangeber geht davon aus, dass im ungünstigsten Fall alle Fahrzeuge die Zufahrt von Süden nehmen und so das Plangebiet der 1. Änderung durchfahren. Ein Teil der Fahrzeuge wird außerdem in die Flächen des geplanten Truck-Service-Centers und des Dienstleistungszentrums fahren.

Abschließend wurde festgestellt, dass für das Vogelschutzgebiet keine messbaren Werte für eine aus dem Plangebiet generierte Zusatzbelastung festzustellen sind.

Daher werden im Rahmen der 1. Änderung zum Bebauungsplan Nr. 211 keine hinausgehenden Eingriffsfolgen prognostiziert, die durch externe Kompensationsmaßnahmen auszugleichen wären.

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 bereits im Bebauungsplanverfahren gem. § 1 a Abs. 3 Satz 1 BauGB in der Abwägung nach § 1 Abs. 7 BauGB berücksichtigt worden. Mit der 1. Änderung des Bebauungsplans sind keine zusätzlichen Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft verbunden.

## **4.3. Natura 2000-Gebiete**

Erhebliche Beeinträchtigungen von Natura-2000-Gebieten wurden bereits im Verfahren der Aufstellung des Bebauungsplans in seiner Ursprungsfassung geprüft. Auf der Grundlage der diesbezüglichen Ergebnisse konnten erhebliche von der Planung ausgehende Beeinträchtigungen ausgeschlossen werden. Auf die entsprechenden Ausführungen in Teil II der Begründung des Ursprungsbebauungsplans (Umweltbericht) kann Bezug genommen. Der Umweltbericht ist hier auf die durch die 1. Änderung bewirkten Auswirkungen aktualisiert.

## **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. Das gilt auch für die 1. Änderung.



## 4.5. Monitoring

Da mit der vorliegenden Planung keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen verbunden sind, sind Maßnahmen zum Monitoring gemäß § 4c BauGB zur Überwachung erheblicher Umweltauswirkungen daher nicht erforderlich.

Unter Berücksichtigung, dass die Entwicklung und industrielle Nutzung des Plangebiets zeitlich gestaffelt erfolgen soll, ist von Müller-BBM gutachtlich untersucht worden (Notiz Nr. M74 383/13), bis zu welcher Ausbaustufe auch ohne Errichtung einer Lärmschutzeinrichtung die Nichterheblichkeit der Schallauswirkungen auf das EU-Vogelschutzgebiet Voslapper Groden Süd sicher gewährleistet ist.

Als Ergebnis dieser Untersuchung wird die Lärmschutzeinrichtung errichtet, bis der Vorhabenträger oder ein in sonstiger Weise Berechtigter den Betrieb gewerblicher Anlagen im räumlichen Umgriff der Ausbaustufe 2 aufnimmt.

Mittels eines vor dem Satzungsbeschluss mit dem Vorhabenträger abgeschlossenen städtebaulichen Vertrags wird die Herstellung der Lärmschutzeinrichtung in einer Weise gesichert, die Gewähr dafür bietet, dass keine Verlärmung der Flächen des Schutzgebietes erfolgen kann, die sich beeinträchtigend auf die dort geschützten Vogelarten auswirkt.<sup>15</sup>

## 5. Flächenbilanzierung

Art der Nutzung	Flächengröße in ca. ha	Anteil der Gesamt- fläche in %
Sondergebiet	19,86	100%
Davon überbaubare Grundstücksfläche	19,86	

GESAMTFLÄCHE: 19,86 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.

## 7. Bodenordnende Maßnahmen

Bodenordnende Maßnahmen sind nicht erforderlich.

<sup>15</sup> Eingefügt nach § 4 Abs. 2 BauGB (Stellungnahme der Unteren Naturschutzbehörde, 36-01).

## **8. Verfahrensvermerke**

### **8.1. RECHTSGRUNDLAGEN**

Rechtsgrundlage des vorliegenden Bebauungsplans ist das Baugesetzbuch in der Fassung der Bekanntmachung vom 23.09.2004 (BGBl. I, S. 2414), zuletzt geändert durch Art. 1 des Gesetzes vom 22.07.2011 (BGBl. I, S. 1509).

Eine weitere gesetzliche Grundlage 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 Verordnung über die Ausarbeitung der Bauleitpläne und die Darstellung des Planinhalts (Planzeichenverordnung – PlanZV) vom 18.12.1990 (BGBl. 1991 I S. 58), zuletzt geändert durch Art. 2 des Gesetzes vom 22.07.2011 (BGBl. I, S. 1509) aufgrund von § 9a Nr.4 BauGB.

### **8.2. VERFAHRENSÜBERSICHT**

Das Planverfahren wurde durch den Aufstellungsbeschluss (Vorlagen-Nr. 349/2011) vom 21. Dezember 2011 eingeleitet.

Unter den amtlichen Bekanntmachungen der örtlichen Tagespresse wurde der Aufstellungsbeschluss zum o.g. Bebauungsplan am 23.06.2012 örtlich bekannt gemacht.

Der Rat der Stadt hat in seiner Sitzung am 20.06.2012 den o.g. Bebauungsplan mit Begründung vom 30.05.2012 als Entwurf (Vorlagen-Nr. 19/2012) beschlossen.

Der Rat der Stadt hat in seiner Sitzung am 19.09.2012 den o.g. Bebauungsplan gemäß Vorlage (Vorlagen-Nr. 217/2011) nach Behandlung der Stellungnahmen zur Satzung beschlossen, der am 10.11.2012 rechtskräftig geworden ist.

### **8.3. BETEILIGUNG DER ÖFFENTLICHKEIT**

Von einer frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung konnte Abstand genommen werden, da es sich nur um einzelne Änderungen handelt, zu denen im Rahmen einer förmlichen Öffentlichkeitsbeteiligung ausreichend Stellung genommen werden kann.

Unter den amtlichen Bekanntmachungen der örtlichen Tagespresse wurde der Entwurf zum o.g. Bebauungsplan am 23.06.2012 örtlich bekannt gemacht. Die Auslegung fand vom 02.07. bis einschließlich 03.08.2012 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 29.06.2012 wurden die betroffenen Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange im Rahmen der Beteiligung gemäß § 4 Abs. 2 BauGB aufgefordert eine Stellungnahme abzugeben. Diese Beteiligung fand vom 02.07. bis einschließlich 03.08.2012 statt. Den Betroffenen wurde somit ausreichend Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben.

Wilhelmshaven, den 20.09.2012  
Fachbereich Stadtplanung und Stadterneuerung  
Im Auftrage

---

gez. Witt  
Städt. Baudirektor

gez. Klebba  
Dipl.-Ing.

Baudezernat

---

gez. Kottek  
Stadtbaurat

STADT WILHELMSHAVEN

---

gez. Wagner  
Oberbürgermeister

**INHALTSVERZEICHNIS:****BEGRÜNDUNG Teil II Umweltbericht**

<b>1. AUSGANGSSITUATION.....</b>	<b>25</b>
1.1. BEBAUUNGSPLAN NR. 211 - HAFENGRODEN .....	25
1.2. 1. ÄNDERUNG DES BEBAUUNGSPLAN NR. 211 .....	25
<b>2. UMFANG UND DETAILLIERUNGSGRAD DER UMWELTPRÜFUNG ZUR 1. Ä. DES BP NR. 211 .....</b>	<b>26</b>
2.1 UMWELTPRÜFUNG IM BEBAUUNGSPLAN NR. 211 - HAFENGRODEN .....	26
2.2 UMWELTPRÜFUNG ZUR 1. ÄNDERUNG DES BEBAUUNGSPLAN NR. 211 .....	27
<b>3. PRÜFUNG DER VERTRÄGLICHKEIT DER 1. Ä. DES BP NR. 211 MIT DEN ERHALTUNGSZIELEN DES EU-VOGELSCHUTZGE-BIETES VOSSLAPPER GRODEN-SÜD .....</b>	<b>28</b>
3.1 AUSGANGSSITUATION UND SCREENING (FFH-VORPRÜFUNG) .....	28
3.2 VERTRÄGLICHKEITSPRÜFUNG .....	28
3.2.1 PRÜFUNG DER AUSWIRKUNGEN DES STICKSTOFFAUSSTOSSES: .....	29
3.2.2 PRÜFUNG DER AUSWIRKUNGEN VON LÄRMEMISSIONEN .....	32
3.2.3 ZUSAMMENFASSUNG .....	33
LITERATUR.....	34

## TEIL II UMWELTBERICHT

### 1. AUSGANGSSITUATION

#### 1.1. BEBAUUNGSPLAN NR. 211 - HAFENGRODEN

Im Bebauungsplan Nr. 211 wurde für den größten Flächenanteil des Geltungsbereiches ein Industriegebiet (GI) festgesetzt, welches hinsichtlich der Art der Betriebe und Anlagen durch immissionswirksame flächenbezogene Schallleistungspegel (IFSP) gegliedert wurde. Der zulässige immissionswirksame flächenbezogene Schallleistungspegel (IFSP) wurde für den östlichen und nördlichen Teil des Industriegebietes mit 68/60 dB(A) / qm und für den südwestlichen Teil mit 65/57 dB(A) / qm (tags / nachts) festgesetzt.

Der Bebauungsplan Nr. 211, der am 16.01.2010 Rechtskraft erlangte, stellt eine sogenannte Angebotsplanung dar, wobei insbesondere von der Ansiedlung von Umschlag- und Logistikbetrieben ausgegangen wurde, die in ihrem Zusammenwirken die Funktion eines Güterverkehrszentrums / Logistikzone (GVZ) erfüllen.

Für die Umweltprüfung wurden - von einem entsprechenden Branchenmix ausgehend - im Hinblick auf die Umweltauswirkungen bzw. Emissionen folgende Annahmen zugrunde gelegt:

- Aktualisierte Verkehrsprognose auf Grundlage des angenommenen Branchenmix sowie neuer Verkehrsgutachten
- Kontingentierung der durch das Industriegebiet maximal zu erwartenden Lärmemissionen durch flächenbezogene Schallleistungspegel
- Ermittlung der zu erwartenden Belastung durch Luftschadstoffe in Fachgutachten unter Zugrundelegung des angenommenen Branchenmix.

#### 1.2. 1. ÄNDERUNG DES BEBAUUNGSPLAN NR. 211

Mit der 1. Änderung des Bebauungsplans Nr. 211 sollen durch die Festsetzung eines Sondergebietes die planungsrechtlichen Voraussetzungen für eine zukünftige Sporthallennutzung geschaffen werden. Außerdem wird die zukünftige Nutzung in diesem Teilbereich (rund 20 ha) des Hafengrodens dahingehend konkretisiert, dass hier ein Autohof und ein Dienstleistungszentrum errichtet werden sollen.

Angesichts dieser Konkretisierungen der zukünftigen Nutzungen wird der Umweltbericht aktualisiert.

## **2. UMFANG UND DETAILLIERUNGSGRAD DER UMWELTPRÜFUNG ZUR 1. Ä. DES BP NR. 211**

Die Umweltprüfung in einem Bauleitplan muss seinem Inhalt und Detaillierungsgrad entsprechend in angemessener Weise erfolgen. Dazu ist gem. § 2 Abs. 4 BauGB der Umfang und Detaillierungsgrad der zu ermittelnden Belange von der Gemeinde fest zu legen. Zur Vermeidung von Doppelprüfungen eröffnet § 2 Abs. 4 Satz 5 BauGB die Möglichkeit der Abschtichung, bei der in nachfolgenden Verfahren eine Prüfung auf andere oder zusätzliche Auswirkungen beschränkt werden kann.

### **2.1 UMWELTPRÜFUNG IM BEBAUUNGSPLAN NR. 211 - HAFENGRODEN**

Der Umfang und Detaillierungsgrad der Umweltprüfung im Rahmen des Bebauungsplanes Nr. 211 wurde seinerzeit durch die zu erwartenden Auswirkungen bestimmt, die aufgrund der konkreten Festsetzungen ausgelöst werden könnten.

Folgende Betrachtungsgegenstände gingen in die Umweltprüfung im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 211 ein:

- Festsetzungen über die Art der baulichen Nutzungen hinsichtlich ihres Störgrades, z.B. über Lärmauswirkungen und stoffliche Emissionen.
- Festsetzungen über das zulässige Maß der baulichen Nutzung hinsichtlich der Bodenversiegelung und der Baukörpervolumen.

Außerdem wurde geprüft,

- ob der Umsetzung des Bebauungsplanes dauerhaft artenschutzrechtliche Bestimmungen entgegenstehen.
- ob ein Gebiet von gemeinschaftlicher Bedeutung oder ein Europäisches Vogelschutzgebiet im Sinne des Bundesnaturschutzgesetzes (§ 33 BNatSchG) in seinen für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen erheblich beeinträchtigt werden kann.
- Die naturschutzrechtliche Eingriffsregelung wurde abschließend abgearbeitet.

Im Rahmen der Umweltprüfung zum Bebauungsplan Nr. 211 erfolgte auch eine Betrachtung der Auswirkungen, die im Zusammenwirken mit anderen Planungen entstehen können, soweit diese einen ausreichenden Konkretisierungsgrad erreicht hatten.



## **2.2 UMWELTPRÜFUNG ZUR 1. ÄNDERUNG DES BEBAUUNGSPLAN NR. 211**

Für die 1. Änderung des Bebauungsplans Nr. 211 können folgende Feststellungen getroffen werden:

- in bezug auf das Maß der baulichen Nutzung (betrifft insbesondere den Grad der Bodenversiegelung sowie die Höhe der baulichen Anlagen) ändert sich nichts,
- in bezug auf die Art der Nutzung sind keine andersartigen Auswirkungen zu erwarten, da auch bisher gleichartige Nutzungen erlaubt waren und insbesondere die festgesetzten IFSP's nicht berührt werden.
- Durch die geplante Nutzung werden keine zusätzlichen Verkehre verursacht.

Insofern ergeben sich durch die 1. Änderung des BP Nr. 211 keine anderen oder zusätzlichen Umweltauswirkungen bzw. Eingriffe, die über das hinausgehen, was nach dem bestehenden Bebauungsplan Nr. 211 Bestandskraft hat.

Eine neuerliche Prüfung der Umweltauswirkungen auf die Schutzgüter nach § 1 (7) a, c, d BauGB ist daher nicht erforderlich.

Nach neuerer Rechtsprechung des EuGH <sup>1</sup> entfaltet sich eine solche Bestandskraft bestehender Bebauungspläne nicht für das europäische Schutzgebietssystem Natura 2000. Vielmehr sind bei jedem Eingriff die aktuellen Erfordernisse des europäischen Gebietsschutzes zu beachten.

Bei jeder Änderung eines Bauleitplanes ist daher eine Aktualisierung der Verträglichkeitsprüfung für Natura 2000-Gebiete vorzunehmen.

Eine komplette Neuerarbeitung ist jedoch auch hier nicht erforderlich. Es kann nur um eine sich aufdrängende Aktualisierung und Fortschreibung der bereits im Bauleitverfahren des Bebauungsplanes Nr. 211 durchgeführten Verträglichkeitsprüfung gehen.

Aufgrund der unmittelbaren Nachbarschaft des Planbereichs der 1. Änderung zum Vogelschutzgebiet Voslapper Groden-Süd (Natura 2000-Gebiet) wird daher die Prüfung der Verträglichkeit gem. § 34 Abs. 1 bis 5 BNatSchG aktualisiert und fortgeschrieben.

---

<sup>1</sup> EuGH, 2. K: Urteil vom 14.01.2010 - C - 226/08 (Ems-Unterhaltung)

### **3. PRÜFUNG DER VERTRÄGLICHKEIT DER 1. Ä. DES BP NR. 211 MIT DEN ERHALTUNGSZIELEN DES EU-VOGELSCHUTZGE- BIETES VOSSLAPPER GRODEN-SÜD**

#### **3.1 AUSGANGSSITUATION UND SCREENING (FFH-VORPRÜFUNG)**

Mit der 1. Änderung zum Bebauungsplan Nr. 211 wird die zukünftige Nutzung dieses Teilbereiches (rund 20 ha) des Hafengrodens spezifiziert. Es soll ein Autohof und ein Dienstleistungszentrum errichtet werden. Im Rahmen des Screenings wurden daher speziell diejenigen möglichen Auswirkungen auf das Vogelschutzgebiet in den Focus genommen, die sich aus der Errichtung des Autohofes mit seiner Konzentration an LKW-Verkehren in diesem Abschnitt ergeben können. Im Screening konnte nicht zweifelsfrei entschieden werden, dass es infolge der Errichtung des Autohofes zu keinen erheblichen Beeinträchtigungen des Vogelschutzgebietes kommen kann. Unsicherheiten bestanden zum einen hinsichtlich des Stickstoffausstoßes durch den KFZ-Betrieb und damit möglicherweise einhergehender zusätzlicher Stickstoffeinträge in das Vogelschutzgebiet, zum anderen hinsichtlich einer von hier ausgehenden möglichen höheren Lärmbelastung im Vogelschutzgebiet.

#### **3.2 VERTRÄGLICHKEITSPRÜFUNG**

Das Vogelschutzgebiet „Voslapper Groden Süd“ (Meldenummer DE2414-431) ist mit Verordnung vom 24.05.2006 zum Naturschutzgebiet „Voslapper Groden-Süd“ erklärt worden.

Schutzgegenstand sind die in § 2 (2), Lit. 1 und 2 der Naturschutzverordnung genannten wertbestimmenden Vogelarten Rohrdommel (*Botaurus stellaris*), Tüpfelsumpfhuhn (*Porzana porzana*) und Blaukehlchen (*Luscinia svecica*) (Arten nach Anhang I der Richtlinie 79/409/EWG) sowie die Arten Rohrschwirl (*Locustella luscinioides*), Schilfrohrsänger (*Acrocephalus schoenobaenus*) und Wasserralle (*Rallus aquaticus*) (Arten nach Artikel 4 Abs. 2 der Richtlinie 79/409/EWG).

Schutzzweck (Erhaltungsziel) ist es, die Funktionen als Brut- und Rastgebiet für die oben genannten wertbestimmenden Arten zu erhalten.

Die wesentliche, die Erhaltungsziele betreffende Vorschrift der Naturschutz-VO (§2 Abs. 3 Pkt. 1 - 5), die hier zu berücksichtigen ist, wird unter Pkt. 5 (§2 Abs. 3 der VO) genannt: "Vermeidung von Verschmutzungen und Verschlechterungen der Brut-, Nahrungs- und Rasthabitate der in Abs. 2 genannten Vogelarten sowie Störungen, die sich auf die Lebensverhältnisse dieser Arten erheblich beeinträchtigend auswirken".

### 3.2.1 PRÜFUNG DER AUSWIRKUNGEN DES STICKSTOFFAUSSTOSSES:

#### **- Mögliche Auswirkungen der Stickstoffdeposition:**

Der KFZ-Verkehr ist eine der Hauptquellen für den Ausstoß von Stickstoff. Da es im Bereich des zukünftigen Autohofes mit ca. 300 Stellplätzen zu einer Konzentration von LKW / PKW-Verkehr kommen kann, wurde überprüft, in welchem Maße der daraus resultierende Stickstoffausstoß zu zusätzlichen Stickstoffeinträgen (Stickstoffdeposition) im benachbarten Naturschutzgebiet Voslapper Groden-Süd führt.

Die Stickstoffdepositionen können durch ihre eutrophierende oder ihre versauernde Wirkung zur Verschmutzung bzw. Verschlechterung der Brut-, Nahrungs- und Rasthabitate beitragen und damit die Erhaltungsziele erheblich beeinträchtigen. Beide Wirkungen können sich negativ auf die wesentlichen Habitatbestandteile der maßgeblichen Vogelarten auswirken, insbesondere auf die Schilfröhrichte und die Gewässer.

Auf eutrophierten Standorten entwickeln sich mastige, sehr dichte Röhrichte mit geringer Bruch- und Knickfestigkeit. In derartigen Röhrichten wird die Fortbewegung von Vögeln wie Rohrdommel und Tüpfelsumpfhuhn behindert, außerdem wird die Nahrungssuche in den überstauten Röhrichten erschwert, da die Nahrungstiere in sehr dichtem Schilf kaum zu erkennen sind. Durch Algenwatten kann sich auch eine direkte schädigende Wirkung auf das Schilfröhricht ergeben. Die Sicht in Nahrungsgewässern wird ebenfalls durch übermäßigen Krautbewuchs und Algenentwicklung behindert.

Entsprechende Eutrophierungserscheinungen sind in den maßgeblichen Habitatstrukturen im Vogelschutzgebiet Voslapper Groden Süd zur Zeit nicht zu beobachten.

Die versauernde Wirkung der Stickstoffdeposition kann im Ergebnis ebenfalls zu einer Verschlechterung der maßgeblichen Habitatstrukturen führen. Die im Boden befindlichen Puffersysteme neutralisieren zunächst die eingetragenen Säuren, verlieren dabei aber auf Dauer an Substanz. Mit zunehmender Versauerung nehmen Säurezeiger zu und verdrängen an basische bzw. neutrale Verhältnisse angepasste Arten wie Schilf und andere Röhrichtpflanzen. Die freigesetzten Ionen behindern außerdem die Aufnahme von Kationen durch die Pflanzen und es entstehen - trotz potentieller Eutrophierung - Mangelzustände, wodurch die Vitalität der Pflanzen entsprechend sinkt.

Eine erhebliche Zunahme von Säurezeigern (Torfmoose und andere) ist in den letzten fünf bis zehn Jahren im Vogelschutzgebiet Voslapper Groden-Süd festzustellen.

## - Ermittlung und Bewertung des möglichen zusätzlichen Stickstoffeintrags

Zur Ermittlung und Beurteilung der aus dem KFZ-Verkehr am geplanten Autohof resultierenden zusätzlichen Stickstoffdeposition im Vogelschutzgebiet wurde von Müller BBM eine orientierende Ausbreitungsberechnung des aus dem Geltungsbereich der überplanten Fläche (B-Plan Nr. 211, 1. Ä) zu erwartenden Stickstoffausstoßes durchgeführt<sup>2</sup>.

Die Abbildung 8 und 9 des Gutachtens zeigen die Verteilung der Zusatzbelastung durch trockene und nasse Stickstoffdeposition im Rechengebiet.

Es geht deutlich hervor, dass der zusätzliche Stickstoffeintrag abhängig ist von der Entfernung zur Quelle. Die höchsten Belastungen mit überwiegend 1,0 bis 2,0 kg / (ha\*a) liegen im Plangebiet (im Bereich des Autohofes) selbst. Am Voslapper Seedeich werden Werte von 0,5 bis 0,3 kg / (ha\*a) erreicht, auf der abgewandten Seite des Voslapper Seedeichts werden Werte von 0,3 bis 0,1 kg / (ha\*a) erreicht. Im Vogelschutzgebiet beträgt die zusätzliche Stickstoffdeposition durch die KFZ-Bewegungen im Bereich der 1. Änderung des B-Planes Nr. 211 weniger als 0,1 kg / (ha\*a). Dieser Wert wird ausschließlich in einem kleinen Bereich im äußersten Südosten des Vogelschutzgebietes erreicht. Im Großteil des Gebietes geht der zusätzliche Eintrag gegen Null.

Die maßgeblichen Habitatbestandteile der relevanten Vogelarten, die Röhrichte und Gewässer liegen in einer Entfernung von mindestens 500 m, überwiegend in Entfernungen von über 700 m, von der Quelle (Autohof im Plangebiet). Es ist mit Sicherheit davon auszugehen, dass in diesen Bereichen **keine messbaren Werte** für eine aus dem Plangebiet generierte Zusatzbelastung festzustellen sind.

Die errechnete Zusatzbelastung von weniger als 0,1 kg / (ha\*a) im südöstlichen Teil des Vogelschutzgebietes betrifft keine maßgeblichen Habitatbestandteile der relevanten Vogelarten. Da die hier vorhandenen Habitattypen (Wald, Magerrasen, flachmoorartige Sumpfbiotope) auch den stickstoffempfindlichen Ökosystemen zuzurechnen sind, wird die Relevanz der Zusatzbelastung in diesem Bereich ebenfalls beurteilt.

Zugrunde gelegt wird das Konzept der Critical Loads (CL): Critical Loads sind Schwellenwerte von Schadstoffeinträgen, unterhalb derer nach gegenwärtigem Stand des Wissens keine signifikant schädlichen Wirkungen auf empfindliche Bestandteile der Umwelt auftreten. In der sogenannten Berner Liste wurden insbesondere für Stickstoffdepositionen die Critical Loads für empfindliche Ökosysteme festgelegt<sup>3</sup>. Nach der Berner Liste gelten für die hier auftretenden Habitattypen, insbesondere Laubwald und nährstoffärmere Flachmoore Critical Loads zwischen 10 und

<sup>2</sup> MÜLLER-BBM (2012): Bebauungsplan 211, 1. Änderung, Stadt Wilhelmshaven: Stickstoffeintrag durch Kfz-Verkehr. Bericht Nr. M97463/02

<sup>3</sup> BOBBINK, R., ASHMORE, M., BRAUN, S. u.a. (2002): Manual on methodologies and criteria for mapping Critical Levels / Loads and geographical areas where they are exceeded, Chapter 5.2

20 kg / (ha\*a). Angesichts der gebietsspezifisch geringen Pufferkapazität der Böden im Gebiet wird hier der untere Wert von 10 kg / (ha\*a) als Beurteilungswert herangezogen.

Gemäß Datensatz des UBA (2007) <sup>4</sup> überschreitet bereits die Vorbelastung diese CL-Werte um mehr als das Doppelte. Im Voslapper Groden-Süd beträgt die Vorbelastung für

- Laubwald 27 - 29 kg N / (ha\*a)
- Semi-natürliche Vegetation 24 - 25 kg N / (ha\*a)
- Gewässer 20 - 21 kg N / (ha\*a)

Mit einer errechneten Zusatzbelastung aus dem Bebauungsplangebiet von maximal 1 % der Critical Loads im südöstlichen Randbereich des Naturschutzgebietes liegt der zusätzliche Stickstoffeintrag damit erheblich unterhalb der Irrelevanzschwelle von 3 % <sup>5</sup> des jeweiligen CL-Wertes.

### **Fazit:**

Die maßgeblichen Habitatbestandteile der relevanten Vogelarten, die Röhrichte und Gewässer liegen mindestens 500 m von der Quelle (Autohof im Plangebiet) der Stickstoffemissionen entfernt. Es ist nicht zu erwarten, dass in diesen Bereichen messbare Werte für einen aus dem Plangebiet generierten zusätzlichen Stickstoffeintrag festzustellen sind.

Für die nicht maßgeblichen Habitatbestandteile im Südosten des Naturschutzgebietes (Laubwald, Magerrasen, Gebüsche etc.) liegt der aus dem Plangebiet generierte zusätzliche Stickstoffeintrag unter 1 % der Critical Loads. Bei einer Hintergrundbelastung um mehr als das Doppelte liegt er damit erheblich unterhalb der Irrelevanzschwelle von 3 %.

Durch die Umsetzung der 1. Ä. des Bebauungsplans Nr. 211 kommt es nicht zu zusätzlichen Stickstoffdepositionen im Naturschutzgebiet, die sich erheblich beeinträchtigend auf den Schutzzweck auswirken.

---

<sup>4</sup> UMWELTBUNDESAMT (UBA): Kartendienst Hintergrundbelastung Stickstoffdeposition 2007, [http://gis.uba.de/website/depo\\_gk3/index.htm](http://gis.uba.de/website/depo_gk3/index.htm)

<sup>5</sup> vergleiche auch BverwG: Urteil 9 A 5.08 vom 14.04.2010 zu A 44 Hessisch-Lichtenau-Ost

### 3.2.2 PRÜFUNG DER AUSWIRKUNGEN VON LÄRMEMISSIONEN

In der Verträglichkeitsprüfung im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 211 wurden auf der Basis des von Müller BBM erstellten Schallimmissionsgutachten<sup>6</sup> die Auswirkungen der Lärmimmissionen im Vogelschutzgebiet ermittelt und beurteilt.

Im Gutachten wurden folgende kumulativ wirkende Schallquellen berücksichtigt:

- Bebauungsplan Nr. 211 - *Hafengroden* sowie weitere rechtskräftige und in Aufstellung befindliche Bebauungspläne (Nr. 210 - *JadeWeserPort/Terminal*, Nr. 212 - *Rüstersieler Groden Nord/Südlich Niedersachsenbrücke*, Nr. 220 - *Rüstersieler Groden Süd/Zum Kraftwerk* und Nr. 213 - *Geniusbank/Nördlich Niedersachsendamm*).
- Straßenverkehrsgeräusche - Prognosefall 2025-4-Logistik
- Schienenverkehrsgeräusche - Prognosefall 2025
- vorhandene und rechtsverbindlich genehmigte, aber noch nicht errichtete Anlagen (DFTG, INEOS Vinyls, Windenergieanlagen Sengwarder Land, WRG, Umschlaganlagen "Niedersachsenbrücke" der Rhenus Midgard, Bebauungspläne Nr. 87A - *Baugroden* und Nr. 94C - *Gewerbegebiet Niedersachsendamm*, INEOS Chloratlantik, Umspannwerk Maade,
- In dem Schallimmissionsgutachten wird außerdem die lärmmindernde Wirkung der 2 m hohen Schutzwand an der Straße "Am Tiefen Fahrwasser" berücksichtigt. Diese Schutzwand wird als Maßnahme zur Schadensbegrenzung notwendig, um eine erhebliche Beeinträchtigung der wertbestimmenden Vogelarten infolge der Schallimmissionen im Gebiet abzuwenden. Die Schutzwand ist im Bebauungsplan verbindlich festgesetzt; die Errichtung der Schutzwand ist durch einen städtebaulichen Vertrag sicher gestellt, der zwischen der JadeWeserPort RealisierungsGmbH & Co.KG und der Stadt Wilhelmshaven abgeschlossen wurde.

An den oben genannten Eingangsdaten ändert sich für die 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 211 grundsätzlich nichts. Im Zuge der Verträglichkeitsprüfung ist daher nur zu überprüfen, ob mit dem Betrieb des geplanten Autohofes die schalltechnischen Anforderungen des Bebauungsplanes (festgesetzte iFSP's) eingehalten werden.

Zur Ermittlung und Beurteilung, ob am geplanten Autohof die festgesetzten iFSP's eingehalten werden können, wurden durch Müller BBM auf der Grundlage der aktuellen Entwurfsplanung der verkehrlichen Infrastruktur der LogisticsZone I die resultierenden flächenbezogenen Schallleistungspegel rechnerisch prognostiziert und den

---

<sup>6</sup> Müller BBM (2009): Bebauungsplan Nr. 211 "Hafengroden" Kumulative Betrachtung der Schallimmissionen durch Industrie/Gewerbe und Verkehr im Bereich des NSG „Voslapper Groden Süd“, Bericht Nr. M74 383/10 vom 22.06.2009



im B-Plan festgesetzten Werten sowohl für die Tagzeit (06:00 - 22:00 Uhr) als auch für die Nachtzeit (22:00 - 06:00 Uhr) gegenübergestellt<sup>7</sup>.

Die Berechnungsergebnisse des Gutachtens zeigen, dass durch den Betrieb des Autohofes die schalltechnischen Anforderungen des Bebauungsplanes sowohl tags als auch nachts eingehalten werden.

Zu zusätzlichen Lärmimmissionen im Vogelschutzgebiet Voslapper Groden-Süd kommt es nicht.

### **3.2.3 ZUSAMMENFASSUNG**

Das Plangebiet der 1. Ä des Bebauungsplans Nr. 211 liegt außerhalb des Naturschutzgebietes Voslapper Groden-Süd. Direkte Einwirkungen auf die wertbestimmenden Arten und ihre Habitate, z.B. durch Inanspruchnahme von Habitatflächen oder Veränderungen der Habitatqualitäten sind auszuschließen. Soweit bei Umsetzung der 1. Ä. des Bebauungsplans Nr. 211 Auswirkungen durch stoffliche und Schallemissionen in das Naturschutzgebiet hineinreichen können, sind diese einzeln und im Zusammenwirken mit kumulativ wirkenden Plänen und Projekten nicht geeignet, sich erheblich beeinträchtigend auf die Lebensverhältnisse der maßgeblichen Vogelarten im Naturschutzgebiet Voslapper Groden-Süd auszuwirken.

---

<sup>7</sup> MÜLLER-BBM (2012): Erschließung LogisticsZone: Truck Service Center im GVZ-JadeWeserPort; Schallemissionen der geplanten LKW-Parkplätze. Notiz Nr. M101824/02

**LITERATUR:**

- BOBBINK, R., ASHMORE, M., BRAUN, S. u.a. (2002): Manual on methodologies and criteria for mapping Critical Levels / Loads and geographical areas where they are exceeded, Chapter 5.2
- BverwG: Urteil 9 A 5.08 vom 14.04.2010 zu A 44 Hessisch-Lichtenau-Ost
- EuGH, 2. K: Urteil vom 14.01.2010 - C - 226/08 (Ems-Unterhaltung)
- Müller BBM (2009): Bebauungsplan Nr. 211 "Hafengroden" Kumulative Betrachtung der Schallimmissionen durch Industrie/Gewerbe und Verkehr im Bereich des NSG „Voslapper Groden Süd“, Bericht Nr. M74 383/10 vom 22.06.2009
- MÜLLER-BBM (2012): Bebauungsplan 211, 1. Änderung, Stadt Wilhelmshaven: Stickstoffeintrag durch Kfz-Verkehr. Bericht Nr. M97463/02
- MÜLLER-BBM (2012): Erschließung LogisticsZone: Truck Service Center im GVZ-JadeWeserPort; Schallemissionen der geplanten LKW-Parkplätze. Notiz Nr. M101824/02
- UMWELTBUNDESAMT (UBA): Kartendienst Hintergrundbelastung Stickstoffdeposition 2007, [http://gis.uba.de/website/depo\\_gk3/index.htm](http://gis.uba.de/website/depo_gk3/index.htm)