

Stadt Brake (Unterweser)



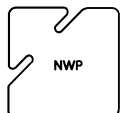
Begründung zum

Bebauungsplan Nr. 74

„Östlich Bahnhofstraße – südlich Braker Sieltief“

nach § 13a BauGB

Dezember 2014



NWP •

Planungsgesellschaft mbH
Escherweg 1
Postfach 3867
Telefon 0441/9 71 74-0
www.nwp-ol.de

• Gesellschaft für räumliche Planung und Forschung
• 26121 Oldenburg
• 26028 Oldenburg
• Telefax 0441/9 71 74-73
• info@nwp-ol.de

**INHALT**

0.	Vorbemerkungen	3
1.	Einleitung	3
1.1	Anlass der Planung.....	3
1.2	Rechtsgrundlagen.....	3
1.3	Geltungsbereich der Planung.....	3
1.4	Beschreibung des Plangebietes.....	4
1.5	Planungsrahmenbedingungen	5
2.	Planungsziele.....	6
3.	Wesentliche Auswirkungen der Planung: Grundlagen und Ergebnisse der Abwägung	7
3.1	Ergebnisse der Beteiligungsverfahren	7
3.1.1	Ergebnisse der parallel zur öffentlichen Auslegung durchgeführten Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange.....	7
3.1.2	Ergebnisse der öffentlichen Auslegung	9
3.2	Relevante Abwägungsbelange	9
3.2.1	Belange von Natur und Landschaft.....	9
3.2.2	Verkehrliche Belange.....	13
3.2.3	Belange des Immissionsschutzes	14
3.2.4	Belange der Oberflächenentwässerung	18
3.2.5	Belange der Wasserwirtschaft	18
3.2.6	Belange der Ver- und Entsorgung, Leitungen	18
3.2.7	Belange der Bahn.....	19
3.2.8	Belange des Geflügelzuchtvereins.....	20
4.	Inhalte des Bebauungsplanes	20
4.1	Art der baulichen Nutzung.....	20
4.2	Maß der baulichen Nutzung	21
4.3	Überbaubare und nicht überbaubare Grundstücksflächen	22
4.4	Verkehrsflächen.....	22
4.5	Immissionsschutzrechtliche Festsetzungen	22
5.	Ergänzende Angaben	23
5.1	Städtebauliche Flächenbilanz	23
5.2	Daten zum Verfahrensablauf	23

Anlage 1: Kontrolle der Hauptschulgebäude Klippkanne auf Fledermausquartiere, Stadt Brake, Bahnhofstraße; August 2014

Anlage 2: ITAP: Schalltechnisches Gutachten zur Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 74 „Östlich Bahnhofstraße – südlich Braker Sieltief“ in 26919 Brake, Oldenburg, 24.11.2014

0. Vorbemerkungen

Der Bebauungsplan Nr. 74 wird nach § 13 a BauGB aufgestellt. Dabei handelt es sich um einen Bebauungsplan für die Wiedernutzbarmachung von Flächen, die Nachverdichtung oder andere Maßnahmen der Innenentwicklung.

Die Voraussetzung für die Anwendung des § 13a BauGB sind im vorliegenden Fall erfüllt: Das Plangebiet liegt innerhalb des Siedlungszusammenhanges von Brake. Der Planbereich ist zu allen Seiten von Siedlungsnutzungen umgeben. Auch das Plangebiet selber ist überwiegend bebaut. Es handelt sich um die Gebäude der ehemaligen Hauptschule „Klippkanne“, die Gebäude stehen derzeit leer. Mit der Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 74 bzw. durch die Ausweisung von Mischgebieten und Allgemeinen Wohngebieten sollen Folgenutzungen (u.a. Neubau von Büro-/ Dienstleistungsgebäuden im Mischgebiet) planungsrechtlich abgesichert werden.

1. Einleitung

1.1 Anlass der Planung

Mit der Ausweisung des Mischgebietes im westlichen Plangebiet soll der Neubau bzw. die innerstädtische Verlagerung der Zentrale der Braker Landessparkasse (LZO) in das Plangebiet hinein planungsrechtlich abgesichert werden. Im östlichen Teil des Plangebietes wird zudem ein Allgemeines Wohngebiet ausgewiesen. Hier werden die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Errichtung von Einzel- und Doppelhäusern oder maximal zweigeschossigen Mehrfamilienhäusern geschaffen. Der bestehende Geflügelzuchtverein wird planungsrechtlich abgesichert. Außerdem werden mit der Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 74 die äußere verkehrliche Anbindung des Plangebietes und des südlich angrenzenden Kindergartens sowie die innere Erschließung des Plangebietes neu geordnet.

1.2 Rechtsgrundlagen

Rechtsgrundlagen für diesen Bebauungsplan Nr. 74 der Stadt Brake sind das Baugesetzbuch (BauGB), die Baunutzungsverordnung (BauNVO), die Planzeichenverordnung (PlanzVO 1990), sowie das Niedersächsische Kommunalverfassungsgesetz, jeweils in der geltenden Fassung.

1.3 Geltungsbereich der Planung

Der Bebauungsplan Nr. 74 befindet sich im zentralen Teil der Stadt Brake, östlich der Bahnhofstraße und umfasst zu wesentlichen Teilen das Gelände der ehemaligen Hauptschule „Klippkanne“. Der Geltungsbereich wird im Norden durch die Parzelle des Braker Sieltiefs (Flurstück

44) und im Osten durch die Böschungsflächen der Bahnlinie begrenzt. Die südliche Grenze wird durch den Kindergarten (Flurstück 55/1) sowie die Flurstücke 55/3 und 55/8 gebildet. Unmittelbar westlich grenzt die Bahnhofstraße an das Plangebiet an. Am südöstlichen Rand des Plangebietes wird ein schmaler Streifen des Flurstückes 55/1 in den Geltungsbereich einbezogen.

Der genaue Geltungsbereich ist aus der Planzeichnung des Bebauungsplanes zu entnehmen. Die Lage innerhalb des Stadtgebietes ergibt sich aus dem Übersichtsplan.

1.4 Beschreibung des Plangebietes

Das Plangebiet umfasst u.a. das Gelände und die Gebäude der ehemaligen Hauptschule „Klippkanne“ sowie die im östlichen Plangebiet gelegene Turnhalle der Schule. Die ehemaligen Schulgebäude sind ein- bis zweigeschossig, sie stehen derzeit leer. Die Freiflächen bzw. die Schulhofflächen und eine Stellplatzanlage nördlich der Schule, die bis an die Parzelle des Sieltiefs reicht, sind zum überwiegenden Teil versiegelt. Auf den versiegelten Freiflächen hat bereits eine Entwicklung von Ruderalfluren eingesetzt. Das Plangebiet ist außerdem durch zahlreiche Einzelbäume bzw. Baumgruppen gekennzeichnet (Esche, Schwarz-Erle, Hänge-Birke und Weide). In der Nähe der Turnhalle sind mehrere Obstbäume vorhanden. Auf den unversiegelten Flächen befindet sich Scherrasen.

Am nordwestlichen Rand des Plangebietes sind ein älteres zweigeschossiges Mehrfamilienhaus und ein Doppelhaus vorhanden. Diese Gebäude werden über eine Zufahrtsstraße von Süden aus erschlossen. Weiterhin wird über diese Zufahrtsstraße ein am nördlichen Plangebietsrand stehendes eingeschossiges Gebäude erreicht, in dem ein Geflügelzuchtverein ansässig ist.

Angrenzende Nutzungen

Südlich an den Geltungsbereich grenzt ein Kindergarten/ Hort an. Er ist über eine schmale Zuwegung von der Bahnhofstraße aus erschlossen. Weiter südlich schließt ein Holzhandelsbetrieb mit Sägewerk an.

Westlich der Bahnhofstraße befindet sich ein Lebensmitteldiscounter, die Stellplätze des Discounters befinden sich direkt an der Bahnhofstraße, die Anlieferungszone liegt auf der westlichen Gebäudeseite. Nordwestlich des Plangebietes, westlich der Bahnhofstraße liegen Wohngebiete.

Nördlich des Plangebietes liegt das Braker Sieltief, ein Gewässer II. Ordnung. Nördlich des Sieltiefs schließen Wohngebäude und Sportplätze an. Östlich des Geltungsbereiches liegen bahnbegleitende Gehölze und die Bahnlinie Hude – Brake – Nordenham. Weiter östlich schließen die gewerblichen Nutzungen des Hafengeländes an.

Westlich grenzt die Bahnhofstraße an. Die Bahnhofstraße stellt eine innerstädtische, relativ stark befahrene Erschließungsstraße dar. Sie führt in südlicher Richtung zur Innenstadt und zum Bahnhof der Stadt Brake.

Nordöstlich des Plangebiets befindet sich eine Brücke über das Braker Sieltief. Sie stellt eine Verbindung zwischen den nördlich gelegenen Sportanlagen und dem Plangebiet her. Die

Sportler nutzen die Brücke, um die sanitären Anlagen/ Duschen auf dem Schulgelände zu erreichen.

1.5 Planungsrahmenbedingungen

Landesraumordnungsprogramm

Im Landesraumordnungsprogramm Niedersachsen wird die Stadt Brake als Mittelzentrum eingeordnet. In den zentralen Orten ist eine Entwicklung anzustreben, die die Leistungsfähigkeit der Orte entsprechend ihrer Bedeutung für die Versorgung der Bevölkerung und die Wirtschaft sichert und verbessert.

Regionales Raumordnungsprogramm

Im Regionalen Raumordnungsprogramm (RROP) des Landkreises Wesermarsch 2003 sind für das Mittelzentrum Brake die Schwerpunktaufgaben „Sicherung und Entwicklung von Arbeits- und Wohnstätten“ vorgesehen. In der zeichnerischen Darstellung werden für den Geltungsbe- reich keine Darstellungen getroffen.

Flächennutzungsplan

Der wirksame Flächennutzungsplan der Stadt Brake stellt das Plangebiet als Gemeinbedarfs- fläche mit den Zweckbestimmungen „Schule“ und „Kindergarten“ dar. Der Flächennutzungsplan soll daher gemäß § 13a (2) BauGB im Wege der Berichtigung angepasst werden.

Die Darstellungen auf den angrenzenden Flächen können dem nachstehenden Ausschnitt ent- nommen werden.



Abb.: Ausschnitt aus dem rechtswirksamen Flächennutzungsplan der Stadt Brake

Bebauungspläne

Für das Plangebiet und die direkt angrenzenden Flächen liegt kein rechtskräftiger Bebauungsplan vor.

2. Planungsziele

Das Plangebiet umfasst zum großen Teil das Gelände und die Gebäude der ehemaligen Hauptschule „Klippkanne“. Die Gebäude stehen derzeit leer und werden von der Stadt Brake nicht mehr benötigt. Sie sollen abgerissen werden. Die Stadt Brake beabsichtigt, das Plangebiet durch die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 74 neu zu beordnen und aufzuwerten.

Mit der Aufstellung dieses Bebauungsplanes Nr. 74 wird zum einen der Neubau der Zentrale der Landessparkasse (LZO) durch die Ausweisung eines Mischgebietes planungsrechtlich abgesichert. Es handelt sich dabei um eine Standortverlagerung innerhalb des Stadtgebietes. Das Gebäude soll im westlichen Teil des Plangebietes, an der Bahnhofstraße neu errichtet werden. Die im nördlichen Teil des Plangebietes gelegenen Wohnhäuser werden durch den Einbezug in die Ausweisung des Mischgebietes planungsrechtlich abgesichert.

Zum anderen sollen Planungsrechte für ein knapp 1 ha großes Neubaugebiet durch die Ausweisung eines Allgemeinen Wohngebiets geschaffen werden. Damit kann die vorhandene Nachfrage nach innerstädtisch gelegenen, gut erschlossenen Grundstücken bedient werden. Zulässig sollen parallel zum Sieltief eingeschossige Einfamilien- und Doppelhäuser sein. Im zentralen und östlichen Teil des Plangebietes sollen sowohl Einfamilien- und Doppelhäuser als auch Mehrfamilienhäuser mit maximal zwei Vollgeschossen zulässig sein. Das am nördlichen Rand vorhandene Gebäude, in dem der Geflügelzuchtverein untergebracht ist, wird in die Ausweisung des Allgemeinen Wohngebiets einbezogen und damit planungsrechtlich abgesichert.

Die Erschließung sowohl des Allgemeinen Wohngebietes als auch des Mischgebiets erfolgt durch eine neue Erschließungsstraße von der Bahnhofstraße aus. Die Erschließungsstraße mündet in einer Wendeanlage. Auch der südlich des Plangebietes gelegene Kindergarten/ Hort wird über diese Erschließungsstraße neu erschlossen. Die bisherige Erschließung des Kindergartens über eine separate Zufahrt von der Bahnhofstraße soll perspektivisch aufgegeben werden.

Das Plangebiet ist über die Bahnhofstraße sehr gut an das örtliche und überörtliche Verkehrsnetz angebunden. Aufgrund der guten Erschließung und der innerörtlichen Lage eignet sich das Plangebiet besonders für die Errichtung von Mischgebieten und Wohngebieten. Ein besonderer Abwägungsbelang stellt dabei der Immissionsschutz dar. Das Plangebiet liegt im Einwirkungsbereich von verkehrlichen Immissionen durch die Bahnhofstraße und die Bahnlinie. Zudem befinden sich gewerbliche Nutzungen und Sportplätze in räumlicher Nähe zum Plangebiet. Es wurde daher ein Immissionsschutzgutachten erstellt. Zur Sicherung einer konfliktfreien Gebietsentwicklung werden im Plangebiet auf Grundlage des Immissionsschutzgutachtens flächenbezogene Schallleistungspegel und eine Lärmschutzwand am östlichen Plangebietsrand sowie Festsetzungen zum Freiraumschutz getroffen.

Die Stadt Brake steht der Nutzung regenerativer Energien positiv gegenüber. Regenerative Energiequellen gelten, neben höherer Energieeffizienz, als wichtigste Säule einer nachhaltigen Energiepolitik und der Energiewende. Auch das Erneuerbare-Energien-Wärmegesetz sieht bereits die Nutzung von erneuerbaren Energien für Neubauten vor. Die Stadt Brake empfiehlt daher bei der Errichtung von Gebäuden die Installation von Maßnahmen für die Erzeugung, Nutzung und Speicherung von Strom, Wärme und Kälte (Klimaanlagen) aus erneuerbaren Energien, z.B. die Installation von Solaranlagen. Zudem empfiehlt sie im Rahmen der Erschließungsplanung zu prüfen, inwieweit Anlagen zur Kraft-Wärme-Kopplung sinnvoll und machbar sind.

3. Wesentliche Auswirkungen der Planung: Grundlagen und Ergebnisse der Abwägung

3.1 Ergebnisse der Beteiligungsverfahren

Um die konkurrierenden privaten und öffentlichen Belange fach- und sachgerecht in die Abwägung gemäß § 1 (7) BauGB einstellen zu können, sind gemäß §§ 3 und 4 BauGB Beteiligungsverfahren durchgeführt worden.

3.1.1 Ergebnisse der parallel zur öffentlichen Auslegung durchgeführten Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange

- Der Landkreis Wesermarsch hat angeregt, die textliche Festsetzung zur Lärmschutzwand gemäß Lärmschutzgutachten zu ergänzen.

Der Anregung wurde nachgekommen.

- Das Staatl. Gewerbeaufsichtsamt Oldenburg hat kritisiert, dass in dem Schallgutachten die gewerbliche Vorbelastung durch die Firma Behrens Holzhandlung und Sägewerk und das Hafengelände aufgrund angenommener flächenbezogener Schalleistungsspiegel für Gewerbegebiete ermittelt worden ist. Die Ergebnisse der Schallimmissionsprognose seien um ergänzende Vorbelastungsermittlungen durch Schallpegelmessungen vor Ort gutachterlich absichern.

Bezüglich der gewerblichen Vorbelastung durch die Firma Behrens Holzhandlung und Sägewerk wurden sehr konservative Ansätze gewählt, da sich der Betrieb innerhalb eines Mischgebietes (MI) befindet, für welches üblicherweise ein Ansatz von 60 dB(A) gewählt werden könnte. Die Schallgutachter sind in ihrem Gutachten aber von 65 dB(A) ausgegangen, so dass sie deutlich auf der sicheren Seite liegen und weitere ergänzende Vorbelastungsermittlungen für die Holzhandlung aus Sicht der Stadt Brake nicht erforderlich sind. Bezüglich des Hafengeländes wurde das Schallgutachten überarbeitet. Von der Festlegung eines pauschalen flächenbezogenen Emissionsansatz wurde abgesehen und stattdessen ein Schallgutachten aus dem Jahr 2011 der Bonk Maire Hoppmann GbR (BMH) berücksichtigt. Mit den gutachterlichen Ausführungen bzw. Überarbeitungen wurde der Nachweis erbracht, dass auch bei Berücksichtigung von Geräuschemissionsdaten aus dem Hafengebiet keine immissionschutzrechtlichen

Bedenken gegen den Bebauungsplan Nr. 74 bestehen. Die Begründung wurde um das überarbeitete Schallgutachten redaktionell überarbeitet.

- Die Deutsche Telekom AG, die EWE Netz GmbH und Kabel Deutschland haben Hinweise zur Ausbauplanung vorgebracht.
- Der OOWV hat Hinweise zur Trinkwasserversorgung, zur Ausbauplanung und zum Brandschutz vorgebracht. Eine Pflicht zur vollständigen oder teilweisen Sicherstellung der Löschwasserversorgung über das öffentliche Wasserversorgungsnetz (leitungsgelungen) bestehe durch den OOWV nicht. Um Eintragung von Unterflurhydranten in den Bebauungsplan wird gebeten. Zudem wurde ein Leitungsplan der Stellungnahme beigelegt.

Die Löschwasserversorgung wird im Rahmen der Erschließungsplanung gesichert. Eine Abstimmung über Einzelheiten der Löschwasserversorgung sind auf Ebene des Bebauungsplanes nicht sinnvoll und nicht möglich, da sie von den einzelnen Firmenansiedlungen und Grundstückszuschnitten abhängig sind. Die Einzelheiten der Löschwasserversorgung werden daher auf Ebene der Erschließungsplanung geregelt. Eine Eintragung von Unterflurhydranten in den rechtskräftigen Bebauungsplan ist nicht möglich.

Die Hauptversorgungsleitungen befinden sich innerhalb der Parzelle der Bahnhofstraße. Die Bahnhofstraße liegt außerhalb des Geltungsbereiches. Innerhalb des Bebauungsplangebietes liegen lediglich Hausanschlussleitungen. Die Eintragung der Hausanschlussleitungen in den Bebauungsplan ist nicht erforderlich.

- Die Deutsche Bahn AG hat darauf hingewiesen, dass die Sicherheit und der Betrieb des Eisenbahnverkehrs auf der angrenzenden Bahnstrecke 1503 nicht gefährdet oder gestört werden dürfen. Zudem seien grundsätzlich nur DB zugelassene Lärmschutzmaßnahmen innerhalb des Abstandsflächenbereiches zur DB Grundstücksgrenze erlaubt. Falls der Grundstückseigentümer seine Zustimmung zur Grenzbebauung gibt, müsse ein kostenpflichtiger Gestattungsvertrag rechtzeitig mit der DB Immobilien geschlossen werden. Ansonsten seien die Abstandsflächen gemäß LBO sowie sonstige baurechtliche und nachbarrechtliche Bestimmungen einzuhalten.

Außerdem hat die Deutsche Bahn AG ausgeführt, dass eine Erweiterung des Bebauungsplanes auf einen Teil der derzeit noch planfestgestellten und gewidmeten Bahnflächen vorstellbar sei und eine Versetzung der Lärmschutzwand an die östliche Grenze wünschenswert sei. Eine Festsetzung könne jedoch erst nach Freistellung der Flächen von Bahnbetriebszwecken, unabhängig von der Rechtskraft des Bebauungsplans erfolgen.

Weitere Hinweise wurden zu von der Bahnlinie ausgehenden Emissionen, zu Pflanzmaßnahmen entlang Bahnstrecken und zur Einfriedung der Grundstücke im Plangebiet vorgebracht.

Die Begründung wurde um Hinweise zu den von der Bahnlinie ausgehenden Emissionen, zu Pflanzmaßnahmen und zu Einfriedungen der Grundstücke im Plangebiet ergänzt.

Die Stadt Brake hat sich zwischenzeitlich mit der Deutschen Bahn AG über die Anforderungen bezüglich der Lärmschutzwand ins Benehmen gesetzt. Ein Gestattungsvertrag liegt der Stadt

vor. Die Stadt Brake geht davon aus, dass eine Einigkeit mit der Deutschen Bahn AG erzielt werden kann und daher die Abstandsanforderungen gemäß LBO nicht maßgeblich sind.

Der Bebauungsplan berücksichtigt die derzeitigen Eigentumsverhältnisse bzw. die Widmung der östlich angrenzenden Flächen als Bahnflächen. Die Lärmschutzwand ist daher auf dem Flurstück 54/4 (ehemaliges Schulgelände) festgesetzt. Es wurde gutachterlich der Nachweis gebracht, dass sich unter Berücksichtigung der Lärmschutzwand am östlichen Rand des Plangebietes nur in Teilbereichen des Allgemeinen Wohngebietes tagsüber geringe Überschreitungen der Orientierungswerte ergeben. Zur Nachtzeit sind die Überschreitungen größer, hier können jedoch durch passive Schallschutzmaßnahmen gesunde Lebensbedingungen geschaffen werden. Insofern besteht kein städtebauliches oder immissionsschutzrechtliches Erfordernis die Lärmschutzwand zu verschieben.

3.1.2 Ergebnisse der öffentlichen Auslegung

- Der im Plangebiet ansässige Geflügelzuchtverein hat nachgefragt, welche Parkmöglichkeiten für Besucher und Aussteller des Vereins bestehen und wie es sich mit den Übungsabenden des Spielmannzuges verhält. Weiterhin wurde nachgefragt, wie der Verein mit Versorgungsleitungen erschlossen wird und wie Veranstaltungen während des Bauvorhabens verkehrlich abgewickelt werden sollen.

Westlich des bestehenden Vereinsheimes sind im städtebaulichen Entwurf ca. 18 Stellplätze vorgesehen. Diese werden im Bebauungsplan als Allgemeines Wohngebiet festgesetzt. Eine bauordnungsrechtliche Überprüfung durch die Stadt Brake hat ergeben, dass die Anzahl von ca. 18 Stellplätzen ausreichend ist. Die bauordnungsrechtlichen Anforderungen an die Stellplatzversorgung können damit erfüllt werden. Für Zeiten mit erhöhtem Stellplatzbedarf stehen in der Umgebung des Plangebietes grundsätzlich weitere Stellplätze zur Verfügung. Die Einholung einer entsprechenden Nutzungserlaubnis müsste durch den Verein selber erfolgen.

Das Vereinsheim ist an den Spielmannzug vermietet. Eine Genehmigung für die Nutzung des Gebäudes durch den Spielmannzug liegt nicht vor. Sofern die maßgeblichen Immissionsgrenzwerte in der Nachbarschaft eingehalten werden, erkennt die Stadt Brake in einer Fortsetzung der Gebäudenutzung durch den Spielmannzug keine Probleme.

Die Versorgung des Plangebietes wird im Rahmen der Erschließungsplanung sichergestellt. Die Erschließung während der Bauphase ist nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens.

3.2 Relevante Abwägungsbelange

3.2.1 Belange von Natur und Landschaft

Das Plangebiet liegt zentral innerhalb des Stadtgebietes von Brake. Im Norden wird es vom Braker Sieltief, östlich von einem Siedlungsgehölz und den daran anschließenden Bahnanlagen begrenzt. Die westliche Grenze des Plangebietes bildet die relativ stark befahrene Bahnhofstraße. Südlich des Plangebietes besteht ein Kindergarten/ Hort.

Das Plangebiet ist derzeit zum überwiegenden Teil versiegelt. Die hohe Versiegelungsrate kommt zum einen durch die bestehenden Gebäude zustande, zum anderen nehmen gepflasterte und asphaltierte Flächen einen erheblichen Anteil ein. Auf den versiegelten Freiflächen hat bereits eine Entwicklung in Richtung von Ruderalfluren trockener Standorte (URT) eingesetzt. Die Entwicklung ist jedoch noch nicht weit fortgeschritten, so dass die Vegetation noch keine hohen Deckungsgrade erreicht. Das Artenspektrum setzt sich aus für den Biotoptyp typischen und häufig vorkommenden Arten wie Liebesgras (*Eragrostis species*), Kanadischem Berufkraut (*Conyza canadensis*), Breit-Wegerich (*Plantago major*), Sumpf-Ruhrkraut (*Gnaphalium uliginosum*) und Vogel-Knöterich (*Polygonum aviculare*) zusammen. Teilweise kommt Jungwuchs von Hänge-Birken (*Betula pendula*) und Weiden (*Salix species*) auf.

Die unversiegelten Flächen werden hauptsächlich durch den Biotoptyp Artenreicher Scherrasen (GRR) charakterisiert. Die trotz der Nutzungsaufgabe weiterhin regelmäßig gemähten Flächen werden unter anderen durch die Arten Rot-Schwingel (*Festuca rubra* agg.), Gewöhnliches Wiesen-Rispengras (*Poa pratensis*), Wiesen-Schafgarbe (*Achillea millefolium* agg.), Gänseblümchen (*Bellis perennis*), Spitz-Wegerich (*Plantago lanceolata*), Kleine Braunelle (*Prunella vulgaris*), Gundermann (*Glechoma hederacea*) und Kriechender Günsel (*Ajuga reptans*) geprägt.

Als weiterer Biotoptyp der unversiegelten Flächen kommen Ziergebüsche (BZ) vor, die in Folge der vernachlässigten Pflege durchgewachsen und verwildert sind. Die Gebüsche sind insgesamt von einem hohen Anteil von Ziergehölzen geprägt, als häufigste einheimische Arten sind Gewöhnliche Esche (*Fraxinus excelsior*), Feld-Ahorn (*Acer campestre*), Hänge-Birke (*Betula pendula*) und Weißdorn (*Crataegus species*) in die Gebüsche eingebettet. Insgesamt nur geringe Flächenanteile lassen sich aufgrund der vernachlässigten Pflege dem Biotoptyp der Halbruderalen Gras-und Staudenflur mittlerer Standorte (UHM) zuordnen.

Das Plangebiet ist außerdem durch Einzelbäume bzw. Baumgruppen unterschiedlicher Altersklassen und Arten gekennzeichnet. Häufig sind zum Beispiel Gewöhnliche Esche (*Fraxinus excelsior*), Schwarz-Erle (*Alnus glutinosa*), Hänge-Birke (*Betula pendula*) und Weide (*Salix species*). Regelmäßig kommen auch nicht heimische bzw. nicht standortgerechte Arten wie Rot-Eiche (*Quercus rubra*) und Eßkastanie (*Castanea sativa*) vor. In der Nähe der Turnhalle kommen mehrere Obstbäume mittleren Alters vor. Innerhalb des Böschungsbereiches des Braker Sieltiefs bestehen einige Einzelbäume, die durch jüngere Gehölze und Heckenstrukturen ergänzt werden.

Laut faunistischem Gutachten¹ kommen im Plangebiet derzeit keine besetzten Fledermausquartiere vor. Bei den beiden dem Gutachten zu Grunde liegenden Abendkontrollen traten einzelne Breitflügel- und Zwergfledermäuse jagend auf dem Schulgelände auf. Insgesamt kommt das Gutachten zu dem Ergebnis, dass artenschutzrechtliche Gründe dem im Zusammenhang mit der Bauleitplanung stehenden kurzfristigen Abriss der Gebäude und Räumung des Geländes nicht entgegenstehen, da aktuell keine Funktionen als Fledermausquartier festgestellt wurden.

¹ Kontrolle der Hauptschulgebäude Klippkanne auf Fledermausquartiere, Stadt Brake, Bahnhofstraße; August 2014; siehe Anlage 1

Auswirkungen auf Natur und Landschaft, Eingriffsregelung

Bei Umsetzung der Planung ist mit einer relativ großflächigen Versiegelung sowie der Beseitigung eines Großteils der bestehenden Gehölze und einem damit einhergehenden Verlust der Lebensraumfunktionen zu rechnen. Gegenüber der bestehenden Versiegelung dürfte es aber voraussichtlich zu keiner zusätzlichen Versiegelung kommen. Somit sind Eingriffe in den Boden-, Wasser- oder Klimahaushalt nicht zu prognostizieren.

Im Plangebiet kommen ausschließlich Biotoptypen von geringer Bedeutung für Arten und Lebensgemeinschaften vor. Einzig die Fällung von Gehölzen stellt im Hinblick auf die Vegetationsbestände einen Eingriff dar. Die Bäume weisen teilweise Stammdurchmesser von bis zu 75 cm auf. Allerdings ist eine besondere faunistische Bedeutung bei der Erhebung der örtlichen Fledermausvorkommen nicht festgestellt worden. Der Baumbestand entlang des Braker Sieltiefs kann voraussichtlich erhalten werden.

Durch die Planung sind Beeinträchtigungen des Landschafts- bzw. Ortsbildes durch die Entnahme der Gehölzbestände zu erwarten. Gleichzeitig bietet sich durch die Planung die Möglichkeit eine derzeit brachliegende Fläche mit verfallenden Gebäuden neu zu gestalten. Es ergeben sich insgesamt keine erheblichen Beeinträchtigungen für das Landschafts- bzw. Ortsbild.

Zusammenfassend beschränken sich die eingriffsrelevanten Auswirkungen der Planung auf die Verluste von Gehölzen (Schutzgut Arten und Lebensgemeinschaften: Vegetation). Erhebliche Beeinträchtigungen der Fauna, des Bodens, des Wasser- und Klimahaushaltes sowie des Landschafts-/ Ortsbildes werden nicht vorbereitet. Ausgleichsmaßnahmen im Rahmen der Eingriffsregelung werden nicht erforderlich. Dies gilt bei Bebauungsplänen der Innenentwicklung grundsätzlich, da entsprechend § 13 a Abs. 2 Nr. 4 BauGB Eingriffe als vor der planerischen Entscheidung erfolgt oder zulässig gelten.

Naturschutzrechtliche Schutzgebiete und Schutzobjekte

Nach Naturschutzrecht ausgewiesene Schutzgebiete oder Schutzobjekte sind von der Planung nicht direkt betroffen. Etwa 600 m östlich liegt das FFH-Gebiet „Unterweser“. Daran schließt sich das EU-Vogelschutzgebiet „Unterweser (ohne Luneplatte)“ an, dieses ist etwa 1.000 m vom Plangebiet entfernt. Die zwischen Plangebiet und europäischen Schutzgebieten bestehenden Nutzungen als Gewerbegebiet bzw. Hafen sowie die vormals bestehende Nutzung lassen keine Auswirkungen auf Schutzzweck und Erhaltungsziele der Schutzgebiete erwarten.

Weiter im Westen, in etwa 1.500 m Entfernung zum Plangebiet, wird das Braker Sieltief als FFH-Gebiet „Dornebbe, Braker Sieltief und Colmarer Tief“ ausgewiesen. Negative Auswirkungen der Planung auf dieses Schutzgebiet sind nicht erkennbar.

Besonderer Artenschutz

Die Bestimmungen zum besonderen Artenschutz gemäß § 44 Abs. 1 BNatSchG untersagen konkret schädigende Handlungen für besonders geschützte Tier- und Pflanzenarten. Die Verbote werden durch die Bauleitplanung nicht unmittelbar berührt. Im Rahmen der Planung ist jedoch zu prüfen, ob die artenschutzrechtlichen Bestimmungen die Realisierung der Planung dauerhaft hindern könnten und somit eine Nichtigkeit des Bauleitplans bewirken würden.

Zur Umsetzung der Planung sind voraussichtlich umfangreiche Abriss- und Planiermaßnahmen sowie Gehölzentfernungen durchzuführen. Die bestehenden Gehölzstrukturen weisen eine Habitatfunktion für Brutvögel und Fledermäuse auf. Gleichzeitig bilden die bestehenden Gebäudestrukturen mögliche Quartiere für Fledermäuse oder Niststätten gebäudebrütender Vögel. Betroffenheiten weiterer artenschutzrechtlich relevanter Tier- oder Pflanzenarten sind auf Grund der Biotopstruktur im Plangebiet nicht zu erwarten.

Für die Artengruppe der Fledermäuse wurde im August 2014 ein auf drei Begehungen im Juli basierendes Gutachten erstellt.² Das Gutachten kommt zu dem Ergebnis, dass derzeit keine besetzten Fledermausquartiere (dies gilt sowohl für die Bäume als auch für die Gebäude) im Plangebiet existieren. Bei einem zeitnahen Abriss der Gebäude bzw. einer zeitnahen Fällung von Gehölzen sind Fledermäuse demnach nicht direkt betroffen. Die bestehenden Gebäude bieten dem Gutachten zufolge keine Winterquartiere. Sollte sich der Abriss verzögern, müssten die Untersuchungen je nach Jahreszeit ggf. wiederholt werden.

Nachfolgend wird für die Artengruppe Brutvögel geprüft, ob die artenschutzrechtlichen Verbote durch die Entnahme der Gehölze berührt werden (können). Auf Grund der Biotopausstattung des Plangebietes können von der Planung voraussichtlich nur gehölz- bzw. gebäudebrütende und siedlungstolerante Vogelarten betroffen sein.

- 1.) Verbot der Verletzung oder Tötung von Tieren sowie Naturentnahme, Beschädigung oder Zerstörung ihrer Entwicklungsformen

Bei der Fällung von Bäumen oder Entfernung von Gebüsch ist die Verletzung oder Tötung von nicht flüggen Jungvögeln sowie die Zerstörung von Vogeleiern denkbar, sofern zu dem Zeitpunkt besetzte Vogel-Brutplätze in dem Baum bzw. Strauch vorhanden sind. Ebenso ist eine Tötung von gebäudebrütenden Vögeln beim Abriss möglich.

Die Erfüllung des Verbotstatbestandes ist jedoch vermeidbar, indem die Gehölzfällung außerhalb der Vogelbrutzeit durchgeführt wird (sofern überhaupt besetzte Brutplätze betroffen sind). Das Gleiche gilt für gebäudebrütende Vogelarten. Aufgrund dieser Vermeidungsmöglichkeit ist das Tötungsverbot nicht geeignet, die Umsetzung der Planung dauerhaft zu hindern.

- 2.) Verbot der erheblichen Störung von Tieren während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten

Im artenschutzrechtlichen Sinne erheblich sind Störungen dann, wenn hierdurch die Verschlechterung des Erhaltungszustands der lokalen Population zu befürchten steht. So geartete Störungen sind bei Umsetzung der Planung nicht zu erwarten, da die Fläche auch in der Vergangenheit stark in Anspruch genommen wurde. Außerdem bestehen im Anschluss Siedlungsstrukturen, die von der Störwirkung (insbesondere Beunruhigung von Tieren durch die Anwesenheit von Menschen) der geplanten Nutzung entspricht. Störepfindliche Tierarten sind deshalb im betrachteten Bereich nicht zu erwarten.

² Kontrolle der Hauptschulgebäude Klippkante auf Fledermausquartiere, Stadt Brake, Bahnhofstraße; August 2014; siehe Anlage 1

3.) Verbot der Naturentnahme, Beschädigung oder Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten von Tieren

Die Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten ist im Zuge der Baumfällung oder der Abrissarbeiten möglich. Allerdings kommt das Verbot der Zerstörung von Lebensstätten für zulässige Vorhaben innerhalb von Bebauungsplänen nicht zur Anwendung, soweit die ökologische Funktion der betroffenen Lebensstätte im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird (§ 44 Abs. 5 BNatSchG). Dies ist hier gegeben, da in der unmittelbaren Umgebung weitere, vergleichbare Gehölzbestände und Gebäudestrukturen vorhanden sind. So ziehen sich ähnliche Gehölzstrukturen beidseitig des Braker Sieltiefs entlang. Zahlreiche Einzelgehölze und Baumreihen befinden sich innerhalb der angrenzenden Siedlungsnutzungen.

Fazit: Die gesetzlichen Vorgaben des besonderen Artenschutzes sind nicht geeignet, die Umsetzung der Planung dauerhaft zu hindern. Allerdings sind auf der Umsetzungsebene möglicherweise bestimmte Vermeidungsmaßnahmen erforderlich.

Darstellungen des Landschaftsrahmenplans

Der Landschaftsrahmenplan des Landkreises Wesermarsch (1992) formuliert für das Plangebiet bzw. seine Umgebung keine Ziele und Maßnahmen.

3.2.2 Verkehrliche Belange

Das gesamte Plangebiet wird über eine neue Erschließungsstraße von der Bahnhofstraße aus erschlossen. Die Erschließungsstraße wird als öffentliche Verkehrsfläche im Bebauungsplan festgesetzt und verläuft südlich der bestehenden Zufahrtsstraße zu den Häusern Bahnhofstraße Nr. 80/82 und 76 (Geflügelzuchtverein). Die Einmündung der geplanten Erschließungsstraße liegt an einer gerade Strecke der Bahnhofstraße, so dass die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf der Bahnhofstraße nicht beeinträchtigt wird. Bei der Bahnhofstraße handelt es sich um eine leistungsfähige Erschließungsstraße, die geeignet ist, den zusätzlichen Verkehr aufzunehmen.

Die Parzelle der Zufahrtsstraße wird im Bebauungsplan im Einmündungsbereich in einer Breite von 7 m und im weiteren Verlauf in einer Breite von 6 m festgesetzt. Sie wird damit ausreichend dimensioniert. Die Aufteilung der Verkehrsfläche bleibt der Ausbauplanung vorbehalten. Die Erschließungsstraße mündet in einer Wendeanlage mit einem Durchmesser von 20,0 m, so dass eine Befahrbarkeit mit dem Müllfahrzeug möglich ist. Von der geplanten Erschließungsstraße zweigt in südliche Richtung eine 2,5 m breite öffentliche Verkehrsfläche ab. Über diese Verkehrsfläche ist der südlich an das Plangebiet angrenzende Kindergarten / Hort erreichbar. Die bisherige Erschließung des Kindergartens über eine Zuwegung direkt von der Bahnhofstraße ist schmal und soll perspektivisch aufgehoben werden. Die erforderlichen Stellplätze für die Eltern der Kindergartenkinder sollen im nördlichen Teil des Plangebietes im Bereich der bestehenden Stellplätze westlich des Geflügelzuchtvereins bereitgestellt werden. Von dort aus besteht dann eine direkte und ungefährliche fußläufige Verbindung zum Kindergarten.

Die bestehenden Stellplätze westlich des Gebäudes des Geflügelzuchtvereins werden im Bebauungsplan nicht separat ausgewiesen, sie können im Rahmen der Nutzung des Geflügelzuchtvereins sowie für den Kindergarten/ Hort genutzt werden. Die erforderlichen Stellplätze

der LZO werden ebenfalls nicht separat im Bebauungsplan ausgewiesen, um die Ausbau- und Hochbauplanung möglichst flexibel gestalten zu können. Sie sind im Mischgebiet allgemein zulässig.

Die nordöstlich des Plangebietes vorhandene Brücke soll zukünftig entfallen. Die nördlich des Plangebietes befindlichen Sportanlagen sollen neue sanitäre Anlagen/ Duschen erhalten, so dass eine Verbindung zu den sanitären Einrichtungen/ Duschen auf dem ehemaligen Schulgelände nicht mehr erforderlich ist.

ÖPNV

Westlich des Plangebietes, an der Bahnhofstraße befindet sich die Haltestelle Klippkanne. Sie wird von mehreren Linien bedient, die Verbindungen nach Golzwarden, Schmalenfleth und den Bahnhof Brake herstellen. Außerdem liegt der Bahnhof Brake in einer Entfernung von nur 400 m zum Plangebiet. Das Plangebiet ist damit auf kurzem Weg an den öffentlichen Personennahverkehr angebunden.

3.2.3 Belange des Immissionsschutzes

Die im Geltungsbereich gelegenen Flächen liegen im Einwirkungsbereich von verkehrlichen und gewerblichen Schallimmissionen. Auch von den nördlich gelegenen Sportanlagen gehen weitere Schallemissionen aus, die sich auch auf das Plangebiet auswirken können. Zur immissionsschutzrechtlichen Beurteilung dieser Situation wurde im Rahmen des Bebauungsplanes Nr. 74 ein schalltechnisches Gutachten erstellt.³ Darin wurde u.a. ermittelt, in wie weit aktive und/ oder passive Schallschutzmaßnahmen festzusetzen sind, um den Schallschutz sicher zu stellen. Die Beurteilung erfolgte unter Beachtung der DIN 18005 und der DIN 45691. Das Plangebiet wurde mit dem Schutzanspruch eines Mischgebiets bzw. eines Allgemeinen Wohngebietes berücksichtigt.

3.2.3.1 Verkehrslärmimmissionen

Die Schallgutachter haben den Verkehrslärm der Bahnhofstraße und des Schienenverkehrs durch die örtlich verlaufende Strecke Nordenham – Hude betrachtet. Die Emissionsdaten für die Bahnhofstraße ergaben sich durch den Verkehrsentwicklungsplan, der die Verkehrsmengen von 2010 und Prognosedaten für 2020 enthält. Als Prognosejahr wurde für diese Lärmuntersuchung das Jahr 2029 in Ansatz gebracht. Es wurden 11.222 DTV für die Bahnhofstraße berücksichtigt. Die Schienenverkehrszahlen wurden von der Deutschen Bahn für das Jahr 2025 mitgeteilt. Für das Prognosejahr sind demnach tags 46 Züge und nachts 12 Züge anzusetzen.

Die Beurteilung der verkehrlichen Geräuschbelastung im Plangebiet erfolgte auf der Basis der schalltechnischen Orientierungswerte gemäß DIN 18005. Sie betragen bei Verkehrslärm:

Mischgebiet:	60 dB(A) tags	50 dB(A) nachts
Allgemeines Wohngebiet	55 dB(A) tags	45 dB(A) nachts

³ ITAP: Schalltechnisches Gutachten zur Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 74 „Östlich Bahnhofstraße – südlich Braker Sieltief“ in 26919 Brake, Oldenburg, 24.11.2014, s. Anlage 2

Schalltechnische Voruntersuchungen haben ergeben, dass die Entwicklung eines Allgemeinen Wohngebietes nur realisierbar ist, wenn entlang der östlichen Plangebietsgrenze ein aktiver Lärmschutz errichtet wird. Die Gutachter haben daher eine Lärmschutzwand mit einer von 4,0 m Höhe und ca. 148 m Länge in Ansatz gebracht. Im Norden knickt die Wand in Richtung Westen mit einer Länge von ca. 13 m ab. Die Berechnungen erfolgten ohne den sogenannten Schienenbonus, der zum 01.01.2015 abgeschafft werden soll.

Die Berechnungen der Schallgutachter haben zusammenfassend gezeigt, dass die Entwicklung eines Allgemeinen Wohngebietes möglich ist. Die Orientierungswerte im Nahbereich zur Wand werden tagsüber eingehalten und im zentralen Bereich des Wohngebietes um höchstens 3 dB(A) überschritten. Zur Nachtzeit wurden geringe Überschreitungen im gesamten Wohngebiet im Erdgeschoss festgestellt. Im Obergeschoss treten zur Nachtzeit deutliche Überschreitungen von bis zu 10 dB(A) auf.

Im Bereich des geplanten Mischgebietes treten deutliche Überschreitungen der Orientierungswerte im Erd- und Obergeschoss, zur Tag- und Nachtzeit auf.

Die Schallgutachter haben daher Lärmpegelbereiche berechnet. Entlang der Bahnhofstraße ergeben sich die Lärmpegelbereiche V bis III in beiden Geschossen, im östlichen Bereich des Plangebietes der Lärmpegelbereich III im Obergeschoss (bei Berücksichtigung der Lärmschutzwand). Aufgrund der Überschreitungen haben die Schallgutachter zudem schalldämmte Lüftungssysteme angeregt und empfohlen, eine Festsetzung zum Schutz der Außenwohnbereiche in den Lärmpegelbereichen III, IV und V zu treffen.

Umsetzung der gutachterlichen Ergebnisse durch die Stadt Brake:

Die Stadt Brake hat die gutachterlichen Ergebnisse zum Verkehrslärm nachvollzogen und für plausibel befunden sowie im Bebauungsplan umgesetzt. Am östlichen Rand des Plangebietes wird entsprechend eine Fläche für Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzwand) festgesetzt. Die Wand muss eine absolute Höhe von 4,0 m und eine Länge von 148 m aufweisen und absorbierend (≥ 4 dB) ausgeführt werden.

Auch bei Errichtung der Lärmschutzwand ergeben sich in Teilbereichen des Allgemeinen Wohngebietes geringe Überschreitungen der Orientierungswerte um bis zu 3 dB(A). Entlang der Bahnhofstraße wurden deutliche Überschreitungen der Orientierungswerte in den Mischgebieten festgestellt.

Das Mischgebiet an der Bahnhofstraße ist bereits seit langem bebaut. Es handelt sich dabei um eine historisch gewachsene Situation. Auf den südlichen Mischgebietsflächen sollen die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Neuerrichtung der LZO Zentrale geschaffen werden. Das Plangebiet liegt im innenstadtnahen Bereich. Insofern sind aus Sicht der Stadt Brake die Orientierungswertüberschreitungen vertretbar. Lärmschutzwände parallel zur Bahnhofstraße sind aufgrund der Bestandssituation und aufgrund des Stadtbildes nicht empfehlenswert.

Im Bereich der geplanten Allgemeinen Wohngebiete werden die Orientierungswerte nur gering (um bis zu 3 dB(A)) überschritten. In Anbetracht der zentralen Lage und der Geringfügigkeit der Überschreitung erkennt die Stadt Brake keine immissionsschutzrechtlichen Konflikte. Sie stellt dabei auch in die Abwägung ein, dass es sich um einen innerstädtischen Bereich handelt, der bereits zu allen Seiten von Wohnnutzungen umgeben ist und der sich aufgrund der angrenzen-

den Wohnbebauung und der guten Erschließungsmöglichkeiten gut für die Errichtung eines Wohngebietes eignet.

Weiterhin hat die Stadt Brake die vorgeschlagenen Lärmpegelbereiche und die vorgeschlagene Festsetzung zum Schutz der Außenwohnbereiche in den Lärmpegelbereichen III bis V umgesetzt. Außerdem hat sie festgesetzt, dass zur Nachtzeit in den Bereichen mit einem Beurteilungspegel von ≥ 45 dB(A) in besonders schutzbedürftigen Wohnräumen (Schlafräume und Kinderzimmer) die erforderliche Gesamtschalldämmung der Außenfassaden auch im Lüftungszustand (z.B. durch schalldämmte Lüftungssysteme) sichergestellt werden muss.

3.2.3.2 Gewerbelärmimmissionen

Es wurden die im Umfeld vorhandenen gewerblich genutzten Flächen betrachtet. Es wurde die Situation mit Lärmschutzwand, die aufgrund der Verkehrsimmissionen erforderlich ist, in Ansatz gebracht.

Die Richtwerte für die Nutzungen im Plangebiet betragen nach TA Lärm:

- | | | |
|--------------------------|---------------|-----------------|
| - Mischgebiet: | 60 dB(A) tags | 45 dB(A) nachts |
| - Allgemeines Wohngebiet | 55 dB(A) tags | 40 dB(A) nachts |

Die Immissionsrichtwerte gelten auch dann als überschritten, wenn einzelne Geräuschspitzen im Tagzeitraum mehr als 30 dB(A) und im Nachtzeitraum mehr als 20 dB(A) über den Richtwerten liegen.

Die gewerbliche Geräuschbelastung ergibt sich aus den folgenden Belastungen:

- Discounter auf der westlichen Seite der Bahnhofstraße (Beurteilungsrelevante Geräusche ergeben sich im Wesentlichen durch die Pkw-Bewegungen auf dem Kundenparkplatz, die Warenanlieferung auf der westliche Seite des Markgebäudes konnte vernachlässigt werden)
- Holzhandel mit integriertem Sägewerk (Neustadtstraße, südlich des Plangebietes)

Bezüglich der gewerblichen Vorbelastung durch die Firma Behrens Holzhandlung und Sägewerk wurden sehr konservative Ansätze gewählt, da sich der Betrieb innerhalb eines Mischgebietes (MI) befindet, für welches üblicherweise ein Ansatz von 60 dB(A) gewählt werden könnte. Bei den Berechnungen wurde aber von 65 dB(A) ausgegangen, so dass die Berechnungen deutlich auf der sicheren Seite liegen.

- Hafengelände (östlich des Plangebietes)

Es wurde ein Schallgutachten aus dem Jahr 2011 der Bonk Maire Hoppmann GbR (BMH) berücksichtigt. In dem Gutachten von BMH wurden die Geräuschimmissionen durch den Hafenbereich ermittelt. Die für den relevanten Bereich ermittelten Geräuschemissionsdaten wurden übernommen. Im BMH Gutachten wurden der Schiffumschlagplatz (Anlieferung von Schüttgütern durch Schiffe), die Entladung der Schüttgüter mithilfe mobiler Löschergeräte sowie der Radlader, der nach der Entladung die Schüttgüter in die westlich des Anlegers befindlichen Hallen bringt, berücksichtigt. Zusätzlich wurden LKW-Fahrten auf dem Gelände in Ansatz gebracht.

Im BMH-Gutachten wurden für die Entladungsarbeiten mit einem Radlader ein Schallleistungspegel von $L_{WA} = 108$ dB(A) und für ein Förderband ein Schallleistungspegel von $L_{WA} = 74,7$ dB(A) ermittelt. Für die Fahrt eines Lkws wurde ein längen- und stundenbezogener Schallleistungspegel von $L_{WA,1h} = 63,0$ dB(A) pro m und Stunde angesetzt. Die Quellen wirken unter einem konservativen Betrachtungsansatz 16 Stunden im Tagzeitraum sowie innerhalb der lautesten Nachtstunde nach TA Lärm. Die Arbeiten mit einem Radlader gingen als Flächenschallquelle, das Förderband als Punktschallquelle und der Lkw-Fahrweg als Linienschallquelle ins Prognosemodell ein.

- Parkplatz des Geflügelzuchtvereins (im nördlichen Plangebiet) – Belegung des Parkplatzes im Wesentlichen sonntags bei Hausmessen

Die Schallgutachter sind zu dem Ergebnis gekommen, dass der Richtwert von 55 dB(A) für Allgemeine Wohngebiete innerhalb des Plangebietes zur Tagzeit in den Erdgeschosszonen eingehalten wird. Auch zur Nachtzeit ergeben sich in den Erdgeschosszonen keine Überschreitungen des Richtwertes von 40 dB(A). Im 1. Obergeschoss wurden zur Tagzeit keine Überschreitungen festgestellt, zur Nachtzeit ergab sich im 1. OG eine geringe Überschreitung von 1,2 dB(A) am östlichen Randbereich des Plangebietes. Im Hinblick auf Spitzenpegel erzeugende Geräuscheignisse haben die Neuberechnungen ergeben, dass die Richtwerte von 85 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts jeweils eingehalten bzw. unterschritten werden. Zusammenfassend beurteilen die Gutachter die Geräuschesituation im Plangebiet aufgrund der umliegenden gewerblichen Anlagen als immissionsschutzrechtlich unkritisch. Insbesondere die Ansätze bzgl. der Emissionsdaten für den Holzverarbeitenden Betrieb und das Hafengebiet werden als konservativ betrachtet.

Mit der Einhaltung der Immissionsrichtwerte für WA-Gebiete ist damit auch die Einhaltung des 5 dB(A) höheren Richtwertes für MI-Gebiete nachgewiesen.

Umsetzung der gutachterlichen Ergebnisse durch die Stadt Brake: Die Stadt Brake hat die gutachterlichen Ergebnisse zum Gewerbelärm nachvollzogen und für plausibel befunden. Mit den gutachterlichen Ausführungen wurde der Nachweis erbracht, dass auch bei Berücksichtigung von Geräuschemissionsdaten aus dem Hafenbereich keine immissionsschutzrechtlichen Bedenken gegen den Bebauungsplan Nr. 74 bestehen. Die Überschreitung von 1,2 dB(A) im Obergeschoss zur Nachtzeit ist mit 1,2 dB(A) gering und relativ kleinflächig. Aufgrund des Gewerbelärms werden keine immissionsschutzrechtlichen Konflikte erwartet.

3.2.3.3 Sportlärm

Die Schallgutachter haben eine überschlägige Aussage zur zukünftigen Geräuschbelastung durch die nördlich gelegene Sportanlage gemacht. Hierbei wurden Emissionsdaten für einen Spielbetrieb an Sonntagen herangezogen. Eine Abschirmung durch die vorhandene Bebauung wurde nicht berücksichtigt. Gemäß der 18. BImSchV (Sportanlagenlärmschutzverordnung) sind Sportanlagen so zu errichten und zu betreiben, dass folgende Immissionsrichtwerte nicht überschritten werden:

WA	tagsüber außerhalb der Ruhezeiten:	55 dB(A)
WA	tagsüber innerhalb der Ruhezeiten:	50 dB(A)

WA nachts 40 dB(A)

Falls einzelne kurzzeitige Geräuschspitzen auftreten, sollen diese die Richtwerte tagsüber um nicht mehr als 30 dB(A) sowie nachts um nicht mehr als 20 dB(A) überschreiten.

Die Schallgutachter haben bei ihrer Berechnung die Emissionsdaten aus dem Schallgutachten zur Umgestaltung des Kultur- und Sportzentrums der ITAP von 2010 entnommen. Es wurden die Emissionen der Spieler, Zuschauer und Trainer eines Fußball-Punktspielbetriebes berücksichtigt. Die Berechnungen haben gezeigt, dass nur in einem kleinen Teilbereich im nördlichen Plangebiet eine Richtwertüberschreitung während der Ruhezeit (z.B. zwischen 13:00 und 15:00 Uhr) von bis zu 2 dB(A) zu erwarten ist. Außerhalb der Ruhezeit wird der Immissionsrichtwert von 55 dB(A) eingehalten.

Zusammenfassend haben die Schallgutachter die Immissionssituation aufgrund des Sportlärms als unkritisch beurteilt.

Umsetzung der gutachterlichen Ergebnisse durch die Stadt Brake: Die Stadt Brake hat die gutachterlichen Ergebnisse nachvollzogen und für plausibel befunden. In Anbetracht der geringen Überschreitungen und des eng umgrenzten Zeitraums der Überschreitung werden keine immissionsschutzrechtlichen Konflikte erwartet. Weitere Maßnahmen sind nicht erforderlich.

3.2.4 Belange der Oberflächenentwässerung

Derzeit wird das anfallende Oberflächenwasser direkt in das Braker Sieltief eingeleitet. Das bestehende System soll grundsätzlich erhalten bleiben. Aufgrund der festgesetzten Grundflächenzahlen von 0,4 bzw. 0,6 und einem daraus resultierenden maximal zulässigen Versiegelungsgrad von 60 bzw. 80 % wird zukünftig der Versiegelungsgrad voraussichtlich geringer sein als im heutigen Bestand. Daher geht die Stadt Brake davon aus, dass ein Rückhaltebecken im Plangebiet nicht erforderlich ist.

3.2.5 Belange der Wasserwirtschaft

Nördlich des Plangebietes befindet sich das Braker Sieltief. Es handelt sich dabei um ein Gewässer II. Ordnung. Am nördlichen Rand des Plangebietes wird ein 10 m breiter Gewässerrandstreifen (gemessen von der oberen Böschungskante) im Bereich der Baugebiete und der öffentlichen Grünfläche berücksichtigt. Der Entwässerungsverband kann in begründeten Einzelfällen über Ausnahmen entscheiden. Innerhalb des Gewässerrandstreifens sind bauliche Anlagen (Hochbauten), Einfriedungen und Anpflanzungen unzulässig. Eine Zuwegung zum Sieltief im Bereich der Wendeanlagen ist gegeben.

3.2.6 Belange der Ver- und Entsorgung, Leitungen

Gas- und Stromversorgung

Die Gasversorgung und die Versorgung mit elektrischer Energie kann durch den Anschluss an die Versorgernetze erfolgen.

Schmutz- und Abwasserentsorgung

Die Schmutzwasserentsorgung erfolgt durch Anschluss an die Kanalisation.

Wasserversorgung

Das ausgewiesene Planungsgebiet kann im Rahmen einer erforderlichen Rohrnetzerweiterung an die zentrale Trinkwasserversorgung des OOWV angeschlossen werden.

Abfallbeseitigung

Die Abfallentsorgung wird durch entsprechende Entsorgungsunternehmen durchgeführt.

Fernmeldetechnische Versorgung

Die fernmeldetechnische Versorgung des Plangebiets erfolgt über verschiedene Telekommunikationsanbieter.

Sonderabfälle

Sonderabfälle sind vom Abfallerzeuger einer ordnungsgemäßen Entsorgung zuzuführen.

Brandschutz

Im Rahmen der Straßenausbauplanung sind bei der inneren Verkehrserschließung die erforderlichen Bewegungsflächen für die Feuerwehr- und Rettungsfahrzeuge zu berücksichtigen. Es ist eine für die Auslastung und Nutzung des Gebietes ausreichende Löschwasserversorgung gem. DVGW Arbeitsblätter W 405 und W 331 sicherzustellen.

3.2.7 Belange der Bahn

Durch das Vorhaben dürfen die Sicherheit und der Betrieb des Eisenbahnverkehrs auf der angrenzenden Bahnstrecke 1503 nicht gefährdet oder gestört werden. Es sind grundsätzlich nur DB zugelassene Lärmschutzmaßnahmen innerhalb des Abstandsflächenbereiches zur DB Grundstücksgrenze erlaubt. Falls der Grundstückseigentümer seine Zustimmung zur Grenzbebauung gibt, muss ein kostenpflichtiger Gestattungsvertrag rechtzeitig mit der DB Immobilien geschlossen werden. Die Stadt Brake hat sich zwischenzeitlich mit der Deutschen Bahn AG über die Anforderungen bezüglich der Grenzbebauung mit der Lärmschutzwand ins Benehmen gesetzt. Ein Gestattungsvertrag liegt der Stadt vor. Die Stadt Brake geht davon aus, dass eine Einigkeit mit der Deutschen Bahn AG erzielt werden kann und daher die Abstandsanforderungen gemäß LBO nicht maßgeblich sind.

Es wird darauf hingewiesen, dass durch den Eisenbahnbetrieb und die Erhaltung der Bahnanlagen Immissionen und Emissionen (insbesondere Luft- und Körperschall, Erschütterungen, Abgase, Funkenflug, Bremsstaub, elektrische Beeinflussungen durch magnetische Felder etc.) entstehen.

Der Bauherr ist angehalten, das Grundstück im Interesse der öffentlichen Sicherheit und auch im Interesse der Sicherheit der auf seinem Grundstück verkehrenden Personen und Fahrzeuge derart einzufrieden, dass ein gewolltes oder ungewolltes Betreten und Befahren von Bahngelände oder sonstiges Hineingelangen in den Gefahrenbereich der Bahnanlagen verhindert wird. Die Einfriedung ist vom Bauherrn bzw. seinen Rechtsnachfolgern laufend instand zu halten und ggf. zu erneuern. Die anfallenden Kosten gehen zu Lasten des Bauherrn bzw. seiner Rechtsnachfolger.

Alle Neuanpflanzungen im Nachbarbereich von Bahnanlagen, insbesondere Gleisen, müssen den Belangen der Sicherheit des Eisenbahnbetriebes entsprechen. Zu den Mindestpflanzabständen ist die DB Richtlinie (Ril) 882 „Handbuch Landschaftsplanung und Vegetationskontrol-

le" zu beachten. Abstand und Art von Bepflanzungen müssen so gewählt werden, dass diese z. B. bei Windbruch nicht in die Gleisanlagen fallen können. Diese Abstände sind durch geeignete Maßnahmen Rückschnitt u. a. ständig zu gewährleisten. Der Pflanzabstand zum Bahnbetriebsgelände ist entsprechend der Endwuchshöhe zu wählen. Soweit von bestehenden Anpflanzungen Beeinträchtigungen des Eisenbahnbetriebes und der Verkehrssicherheit ausgehen können, müssen diese entsprechend angepasst oder beseitigt werden. Bei Gefahr in Verzug behält sich die Deutsche Bahn das Recht vor, die Bepflanzung auf Kosten des Eigentümers zurückzuschneiden bzw. zu entfernen.

3.2.8 Belange des Geflügelzuchtvereins

Der Rassegeflügelzuchtverein von 1896 Brake/ Unterweser hat sein Vereinsheim im nördlichen Teil des Plangebietes. Westlich des bestehenden Vereinsheimes sind im städtebaulichen Entwurf ca. 18 Stellplätze vorgesehen. Diese werden im Bebauungsplan als Allgemeines Wohngebiet festgesetzt. Eine bauordnungsrechtliche Überprüfung durch die Stadt Brake hat ergeben, dass die Anzahl von ca. 18 Stellplätzen ausreichend ist. Die bauordnungsrechtlichen Anforderungen an die Stellplatzversorgung können damit erfüllt werden. Für Zeiten mit erhöhtem Stellplatzbedarf stehen in der Umgebung des Plangebietes grundsätzlich weitere Stellplätze zur Verfügung. Die Einholung einer entsprechenden Nutzungserlaubnis müsste durch den Verein selber erfolgen.

Das Vereinsheim ist an den Spielmannzug vermietet. Eine Genehmigung für die Nutzung des Gebäudes durch den Spielmannzug liegt nicht vor. Sofern die maßgeblichen Immissionsgrenzwerte in der Nachbarschaft eingehalten werden, erkennt die Stadt Brake in einer Fortsetzung der Gebäudenutzung durch den Spielmannzug keine Probleme.

4. Inhalte des Bebauungsplanes

4.1 Art der baulichen Nutzung

Entsprechend der eingangs erläuterten Zielsetzung einen Neubau der LZO Zentrale und ein Allgemeines Wohngebiet planungsrechtlich abzusichern, wird der westliche Teil des Plangebietes als Mischgebiet gemäß § 6 BauNVO und der östliche Teil als Allgemeines Wohngebiet nach § 4 BauNVO festgesetzt.

Unter Berücksichtigung der o.g. Zielsetzung und der rückwärtigen Lage der Flächen werden in den Allgemeinen Wohngebieten alle ausnahmsweise zulässigen Nutzungen nach § 4 (3) BauNVO von der Zulässigkeit ausgenommen.

In den Mischgebieten werden Gartenbaubetrieb, Tankstellen und Vergnügungssäten nach § 6 Abs. 2 Nr. 6 BauNVO und nach § 6 Abs. 3 BauNVO von der Zulässigkeit ausgenommen. Diese Nutzungen würden sich nicht in die Umgebung einfügen und zu einem unerwünscht hohen Verkehrsaufkommen führen. Außerdem werden in den Mischgebieten Wohnungsprostitution, Sexshops, Bordelle, bordellartige Betriebe etc. ausgeschlossen. Mit dem Ausschluss werden

negative Auswirkungen auf das Mischgebiet und seine Umgebung vermieden. Die genannten Nutzungen würden im Spannungsverhältnis zu den städtebaulichen Zielsetzungen stehen.

4.2 Maß der baulichen Nutzung

Allgemeine Wohngebiete

Die Allgemeinen Wohngebiete werden in WA 1 und WA 2 gegliedert. Das WA 1 umfasst den Baugebietsstreifen parallel zum Sieltief, bzw. die Eingangssituation in das Plangebiet. Das WA 2 beinhaltet die im östlichen, zentralen und südlichen Teil gelegenen Wohngebiete. Die WA 1 und WA 2 unterscheiden sich im Wesentlichen hinsichtlich der Zulässigkeit von Mehrfamilienhäusern und der zulässigen Gebäudehöhen/ Vollgeschosse. In den WA 2 werden kleinere, der Örtlichkeit angepasste Mehrfamilienhäuser zugelassen. Die Stadt Brake hat in Anbetracht der zentralen Lage des Plangebietes und der guten verkehrlichen Erschließung (nicht zuletzt auch mit öffentlichen Verkehrsmitteln) eine Eignung auch für Mehrfamilienhäuser erkannt.

In allen Allgemeinen Wohngebieten wird eine Grundflächenzahl von 0,4 festgesetzt. Diese Ausnutzungsziffer erreicht die Höchstgrenze des § 17 (1) BauNVO und berücksichtigt die innerstädtische Lage des Plangebietes.

Allgemeine Wohngebiete WA 1

In den WA 1 sind nur Einzel- und Doppelhäuser zulässig, hier wird zudem die Anzahl der zulässigen Wohneinheiten eingeschränkt. Bei Einzelhäusern sind je angefangene 500 qm Baugrundstück eine Wohneinheit und bei Doppelhäusern (je Haushälfte) je angefangene 350 qm eine Wohneinheit zulässig. Mit dieser Festsetzung wird das Ziel verfolgt, der Örtlichkeit angepasste, relativ große Grundstücke mit einem geringeren Maß der baulichen Nutzung zu schaffen, da sich diese direkt an der Uferzone zum Braker Sieltief befinden. In Anlehnung an die strukturprägende Umgebungsbebauung mit Einfamilienhäusern ist maximal ein Vollgeschoss zulässig. Außerdem wird die maximal zulässige Gebäudehöhe auf 11,30 m über NHN begrenzt. Oberer Bezugspunkt ist die Oberkante des Gebäudes. Die NHN von 11,30 m entspricht einer ungefähren absoluten Gebäudehöhe von maximal 9,50 m.

Es gilt die abweichende Bauweise. Grundsätzlich gilt die offene Bauweise gemäß § 22 (2) BauNVO. Abweichend sind bei Einzelhäusern nur Gebäudelängen (maßgeblich Außenwand) bis 20 m und bei Doppelhäusern nur Gebäudelängen (maßgeblich Außenwand) bis 12 m (je Doppelhaushälfte) zulässig. Damit werden unangemessen lange Gebäudekörper, die sich nicht in die Umgebung einfügen würden, vermieden.

Allgemeine Wohngebiete WA 2

In den WA 2 sind zwei Vollgeschosse zulässig. Außerdem wird die maximal zulässige Gebäudehöhe auf 13,0 m über NHN begrenzt. Oberer Bezugspunkt ist die Oberkante des Gebäudes. Die NHN von 13,0 m entspricht einer ungefähren absoluten Gebäudehöhe von maximal 11,20 m. Ergänzend wird die Traufhöhe von 10,0 m ü. NHN festgesetzt. Es wird eine offene Bauweise ausgewiesen. Mit den getroffenen Festsetzungen sind zusätzlich zu Einzel- und Doppelhäu-

sern kleinere Mehrfamilienhäuser zulässig. Aus Lärmschutzgründen sind im Dachgeschoss keine Büro-, Wohn- und Aufenthaltsräume zulässig.

Mischgebiete

Es werden eine Grundflächenzahl von 0,6 und eine Geschossflächenzahl von 1,2 festgesetzt. Diese Ausnutzungsziffer erreicht die Höchstgrenze des § 17 (1) BauNVO und berücksichtigt die innerstädtische Lage des Plangebietes. Unter Berücksichtigung des Bestandes innerhalb des Plangebietes und der entlang der Bahnhofstraße angrenzenden Bebauung werden zwei Vollgeschosse als Höchstgrenze und eine offene Bauweise festgesetzt.

Allgemeines Wohngebiet und Mischgebiet

Auf den nicht überbaubaren Grundstücksflächen zwischen der Baugrenze und den im Bebauungsplan festgesetzten angrenzenden öffentlichen Verkehrsflächen sind Garagen und überdachte Stellplätze (Carports) gem. § 12 BauNVO sowie Nebenanlagen in Form von Gebäuden gem. § 14 BauNVO nicht zulässig. Damit werden eine Gliederung und eine optische Verbreiterung des öffentlichen Straßenraumes erzielt.

4.3 Überbaubare und nicht überbaubare Grundstücksflächen

Die überbaubaren und nicht überbaubaren Grundstücksflächen werden im Bebauungsplan Nr. 74 durch die Festsetzung der Baugrenzen gemäß § 23 Abs. 1 BauNVO so dimensioniert, dass ein möglichst großer Gestaltungsspielraum für die künftigen Flächenansprüche und baulichen Anlagen bereitgestellt wird. Zu öffentlichen Verkehrsflächen halten die Baugrenzen einen Mindestabstand von 3,00 m ein, zum nördlich angrenzenden Sieltief wird für die noch unbebauten Flächen ein 10 m breiter Gewässerrandstreifen berücksichtigt.

4.4 Verkehrsflächen

Die geplante Erschließungsstraße wird als öffentliche Verkehrsfläche festgesetzt.

4.5 Immissionsschutzrechtliche Festsetzungen

Am östlichen Plangebietsrand ist eine Lärmschutzwand in einer absoluten Höhe von 4,0 m festgesetzt. Die Lärmschutzwand ist auf der der Schallquelle zugewandten östlichen Seite absorbierend mit ≥ 4 dB Reflexionsverlust auszuführen.

Zur Begrenzung der schalltechnischen Auswirkungen des Verkehrslärms werden flächenbezogene Schalleistungspegel festgesetzt. Zum Schutz der Außenwohnbereiche sind in den Lärmpegelbereichen III bis V Terrassen, Loggien und Balkone nur auf der zur Geräuschquelle angewandten Gebäudeseite im direkten Schallschatten des Hauses zulässig. Alternativ können die Außenwohnbereiche im Schallschatten von schallabschirmenden Maßnahmen (Lärmschutzwände, Nebengebäude) errichtet werden.

Zur Nachtzeit muss in den Bereichen mit einem Beurteilungspegel von ≥ 45 dB(A) in besonders schutzbedürftigen Wohnräumen (Schlafräume und Kinderzimmer) die erforderliche Ge-

samtschalldämmung der Außenfassaden auch im Lüftungszustand (z.B. durch schallgedämmte Lüftungssysteme) sichergestellt werden.

5. Ergänzende Angaben

5.1 Städtebauliche Flächenbilanz

Die Größe des gesamten Plangebietes beträgt ca. 17.850 m². Davon entfallen auf:

Mischgebiet	5.280 m ²
Allgemeines Wohngebiet	9.780 m ²
Verkehrsfläche	2.130 m ²
Verkehrsgrün	70 m ²
Gewässerrandstreifengrün	380 m ²
Lärmschutzwand	210 m ²

5.2 Daten zum Verfahrensablauf

Aufstellungsbeschluss	25.09.2014
Entwurfsbeschluss	25.09.2014
Bekanntmachung des Entwurfsbeschlusses	27.09.2014
Öffentliche Auslegung gem. § 3 (2) BauGB	06.10.2014 bis 07.11.2014
Beteiligung der Träger öffentlicher Belange nach § 4 (2) BauGB	
Schreiben vom 30.09.2014 mit der Bitte um Stellungnahme bis	07.11.2014
Satzungsbeschluss durch den Rat	11.12.2014

Brake, den

Der Bürgermeister