



**Thalen
Consult**

Thalen Consult GmbH

Urwaldstraße 39 | 26340 Neuenburg

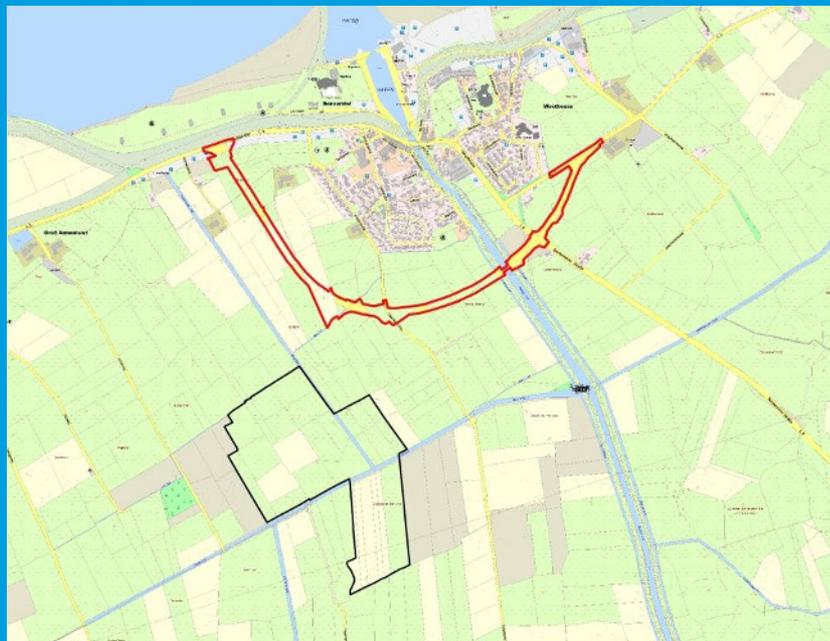
T 04452 916-0 | F 04452 916-101

E-Mail info@thalen.de | www.thalen.de

INGENIEURE - ARCHITEKTEN - STADTPLANER

BEBAUUNGSPLAN NR. 89 „KOMMUNALE ENTLASTUNGSSTRASSE BENSERSIEL“ Begründung - Entwurf

Stadt Esens



PROJ.NR. 9495 | 12.09.2017

INHALTSVERZEICHNIS

1.	Anlass und Ziele der Planung	5
2.	Grundlagen der Planung	6
2.1.	Aufstellungsbeschluss	6
2.2.	Rechtsgrundlagen	6
2.3.	Räumlicher Geltungsbereich	6
2.4.	Landschaftspflegerischer Begleitplan	9
3.	Planerische Vorgaben	10
3.1.	Landesplanung und Raumordnung	10
3.2.	Parallele Flächennutzungsplanänderung.....	12
3.3.	Landschaftsplanung.....	13
3.4.	Belange des Küstenschutzes	13
4.	Bestand	13
4.1.	Teilgeltungsbereich I.....	13
4.2.	Teilgeltungsbereich II	14
5.	Konzept	14
5.1.	Zwecke und Ausführung der kommunalen Entlastungsstraße	14
5.2.	Straßenrechtliche Aspekte.....	17
5.3.	Technische Eigenschaften der kommunalen Entlastungsstraße.....	17
5.4.	Wasserbauliche Maßnahmen.....	18
5.5.	Berücksichtigung der Belange des Küstenschutzes	19
5.6.	Grundeigentumsrechtliche Aspekte und Belange der Landwirtschaft	19
5.7.	Alternative Planungsmöglichkeiten.....	22
5.8.	Umbau der Ortsdurchfahrt.....	22
6.	Inhalt des Bebauungsplans	23
6.1.	Teilgeltungsbereich I.....	23
6.1.1.	Verkehrsflächen.....	23
6.1.2.	Grünflächen.....	24
6.1.3.	Leitungsrechte.....	24
6.2.	Teilgeltungsbereich II	25

6.2.1.	Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft.....	25
6.2.2.	Leitungsrechte.....	25
7.	Umweltbericht	25
8.	FFH-Verträglichkeitsprüfung.....	26
9.	Artenschutzrechtliche Prüfung.....	28
10.	Flächenbilanz	29
11.	Nachrichtliche Übernahmen	29
11.1.	Wasserflächen und Flächen für die Wasserwirtschaft, den Hochwasserschutz und die Regelung des Wasserabflusses	29
11.1.1.	Wasserflächen	29
11.1.2.	Flächen für Hochwasserschutzanlagen	30
11.1.3.	Deichschutzzone	30
11.1.4.	Gewässerrandstreifen.....	30
11.1.5.	Räumuferzone.....	30
11.2.	Leitungen.....	31
11.3.	Schutzgebiete und -objekte gemäß Naturschutzrecht.....	31
12.	Hinweise	31
12.1.	Baunutzungsverordnung.....	31
12.2.	Bodenfunde.....	31
12.3.	Schädliche Bodenveränderungen / Altlasten.....	32
12.4.	Bodenschutz	32
12.5.	Kampfmittel	32
12.6.	Maßnahmen an Gewässern	32
12.7.	Ungenauere Lage der Leitungen	32
12.8.	Arbeiten im Nahbereich der Hochspannungsleitung	32
12.9.	Einsichtnahme in technische Vorschriften	32
13.	Verfahrensvermerke.....	33
14.	Zusammenfassende Erklärung	33
14.1.	Ziel der Planaufstellung.....	33
14.2.	Beurteilung der Umweltbelange.....	33
14.3.	Planungsalternativen	33
14.4.	Abwägungsvorgang	33

1. Anlass und Ziele der Planung

Anlass für die Aufstellung des vorliegenden Bebauungsplanes (B-Plan) ist nicht die Planung einer noch zu errichtenden Straße, sondern die Notwendigkeit, für die bereits bestehende kommunale Entlastungsstraße wirksames Baurecht zu schaffen. Dies ergibt sich aus der Problematik, dass die Umgebung Bensorsiels nach den Kriterien der Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie (FFH-Richtlinie¹) für die Avifauna bedeutsam und daher gemäß europäischem Recht zu schützen ist. Dies führte zu rechtlichen Auseinandersetzungen, in deren Verlauf die B-Pläne Nr. 67 und Nr. 72 (einschließlich seiner 1. Änderung) für unwirksam erklärt wurden. Für eine ausführliche Darstellung der planerischen Vorgeschichte wird auf die Begründung zur parallel aufgestellten 126. Änderung des Flächennutzungsplanes (FNP) der Samtgemeinde Esens verwiesen.

In den Unterlagen zur vorbereitenden Bauleitplanung wird das Erfordernis der kommunalen Entlastungsstraße begründet. Im Hinblick hierauf ist zusammenfassend festzustellen, dass der Bestand der kommunalen Entlastungsstraße die Voraussetzung für die lokale Sicherung und Entwicklung des Fremdenverkehrs ist. Der Tourismus ist als Wirtschaftsfaktor für den gesamten Landkreis und darüber hinaus von hoher Bedeutung, da die Region der ostfriesischen Nordseeküste im Allgemeinen und der Landkreis Wittmund im Besonderen von einer peripheren Lage und strukturschwacher Wirtschaft geprägt ist. Dies wird auch von der Regionalplanung so gesehen und im Regionalen Raumordnungsprogramm (RROP) berücksichtigt. Zudem sind im Zusammenhang mit der Entlastungsstraße auch die Erfordernisse des Küstenschutzes (vgl. Kap. 3.4 und 5.5) zu beachten.

Über die verkehrstechnische Sinnhaftigkeit der kommunalen Entlastungsstraße in der zwischenzeitlich realisierten Form bestand Einigkeit zwischen dem Straßenbauamt Aurich, dem Straßenverkehrsamt des Landkreises Wittmund, der Polizei und dem Rat der Stadt Esens, bevor mit der Errichtung der Straße begonnen wurde. Auch die Zuständigkeit von Samtgemeinde und Stadt Esens für die Planung wurde geklärt.

Die vorliegende verbindliche Bauleitplanung baut auf die parallel durchgeführte vorbereitende Bauleitplanung auf. Es wird ausführlich auf die Zwecke der Entlastungsstraße eingegangen sowie auf ihre Eigenschaften, die sie zur Erfüllung dieses Zwecks befähigt.

Mit dem B-Plan Nr. 89 „Kommunale Entlastungsstraße Bensorsiel“ verfolgt die Stadt Esens das Ziel, durch Ausweisung der entsprechenden Flächen dauerhaftes Planungsrecht für die kommunale Entlastungsstraße im Ortsteil Bensorsiel zu schaffen.

Die vorliegende verbindliche Bauleitplanung dient auch dem weiteren Ziel, die Flächen für die Kompensationsmaßnahmen zum Ausgleich der mit dem Bau und der Anlage der kommunalen Entlastungsstraße verbundenen Eingriffe in Natur und

¹ Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 21. Mai 1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen

Landschaft vorzuhalten und sie ebenfalls dauerhaft für diesen Zweck zu sichern. Zudem soll auch die tatsächliche Durchführung der Kompensationsmaßnahmen dauerhaft gewährleistet werden.

2. Grundlagen der Planung

2.1. Aufstellungsbeschluss

Auf Grundlage des § 1 Absatz 3 des Baugesetzbuches (BauGB) in Verbindung mit § 58 des Niedersächsischen Kommunalverfassungsgesetzes (NKomVG) hat der Rat der Stadt Esens in seiner Sitzung am 26. 09. 2016 die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 89 beschlossen.

Der Aufstellungsbeschluss wurde am ortsüblich bekannt gemacht.

2.2. Rechtsgrundlagen

Die vorliegende Planung basiert auf den folgenden Rechtsgrundlagen:

- a) Niedersächsisches Kommunalverfassungsgesetz (NKomVG),
- b) Baugesetzbuch (BauGB),
- c) Baunutzungsverordnung (BauNVO) – Verordnung über die bauliche Nutzung der Grundstücke,
- d) Planzeichenverordnung (PlanzV) – Verordnung über die Ausarbeitung der Bauleitpläne und die Darstellung des Planinhaltes,
- e) Niedersächsische Bauordnung (NBauO),
- f) Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) - Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege,
- g) Niedersächsisches Ausführungsgesetz zum Bundesnaturschutzgesetz (NAGBNatSchG),
- h) Wasserhaushaltsgesetz (WHG),
- i) Niedersächsisches Wassergesetz (NWG),
- j) Niedersächsisches Denkmalschutzgesetz (NDSchG)
- k) Niedersächsisches Landes-Raumordnungsprogramm (LROP),
- l) Regionales Raumordnungsprogramm (RROP) des Landkreises Wittmund,

jeweils in der zurzeit gültigen Fassung.

2.3. Räumlicher Geltungsbereich

Das Plangebiet liegt südlich der Ortslage Bensorsiel. Der Geltungsbereich des Bebauungsplans ist in zwei Teilbereiche aufgeteilt (Teilgeltungsbereich I und II). Beide liegen in der Gemarkung Bensorsiel.

Teilgeltungsbereich I beinhaltet den Trassenverlauf der kommunalen Entlastungsstraße. Im Bebauungsplan werden die technischen Einzelheiten nicht dargestellt. Ausgehend von dem technischen Fachplan wird eine Verkehrsfläche ausgewiesen, die die eigentliche Straßenfläche sowie die notwendigen Nebenanlagen (Berme, Böschung und Straßenrandgraben) erfasst. Angrenzend hieran liegen öffentliche Grünflächen, in denen die straßennahen landschaftspflegerischen Maßnahmen liegen.

Teilgeltungsbereich I hat einen schmalen, sehr langgestreckten Zuschnitt, der in einem Halbkreis um die Ortslage herumführt. Er umfasst rund 9,3 ha und erstreckt sich über mehrere Flure der Gemarkung Bensorsiel. Die zahlreichen hier befindlichen Flurstücke werden entweder teilweise oder ganz in Anspruch genommen. Dies wird in der nachfolgenden Tabelle dargestellt.

Flur 3		Flur 4		Flur 5		Flur 6	
Flurstück	Inanspruchnahme	Flurstück	Inanspruchnahme	Flurstück	Inanspruchnahme	Flurstück	Inanspruchnahme
6	teilw.	35/2	teilw.	7/20	vollst.	33/2	teilw.
7	teilw.	35/3	teilw.	7/21	vollst.	34/1	vollst.
8	teilw.	36/2	teilw.	7/23	vollst.	40/4	vollst.
9	teilw.	36/7	vollst.	7/24	vollst.	40/7	teilw.
10	teilw.	36/8	teilw.	7/27	vollst.	42/1	vollst.
11/1	vollst.	123/39	teilw.	7/30	vollst.	43/2	vollst.
52/2	vollst.	123/40	teilw.	7/33	teilw.	44/2	vollst.
52/3	vollst.	127/4	teilw.	10/12	teilw.	47/1	vollst.
52/4	vollst.			38/2	teilw.	121/33	teilw.
53/1	teilw.			38/4	vollst.		
53/2	vollst.			40	teilw.		
59	teilw.			41	teilw.		
92/5	vollst.			43/1	vollst.		
92/6	teilw.			44	teilw.		
				45	teilw.		
				56/1	teilw.		
				57/14	teilw.		

Teilgeltungsbereich II liegt südlich von Bensorsiel in der Umgebung des Zusammenflusses von Oldendorfer Tief und Neuer Diltf am Oldendorfer Hammer und soll die Kompensationsflächen planerisch sichern. Er umfasst rund 33,8 ha, erstreckt sich ebenfalls über mehrere Flure der Gemarkung Bensorsiel und nimmt zahlreiche Flurstücke in Anspruch, die meisten davon vollständig. Dies wird in der nachfolgenden Tabelle dargestellt.

Flur 2		Flur 3	
Flurstück	Inanspruchnahme	Flurstück	Inanspruchnahme
54	vollst.	15/4	teilw.
55	vollst.	25	vollst.
56	vollst.	26	vollst.
57/1	vollst.	27/1	vollst.
58/1	vollst.	28/1	vollst.
59	vollst.	29/1	vollst.
		30	vollst.
		31	vollst.
		32	vollst.
		33/1	vollst.
		34/1	vollst.
		35/1	vollst.
		36/1	vollst.
		37/1	vollst.
		38	vollst.
		39	vollst.
		40/1	vollst.
		73/4	teilw.
		79/1	vollst.
		80/1	vollst.

	81/1	vollst.
	82/1	vollst.
	83/1	vollst.
	84/1	vollst.
	90/3	teilw.

Der gesamte Geltungsbereich hat eine Größe von rund 43,1 ha.

2.4. Landschaftspflegerischer Begleitplan

Da der vorliegende B-Plan keine Gebietsfestsetzungen trifft, sondern der Anlage einer öffentlichen Straße dient, sind im Unterschied zu „üblichen“ B-Plänen bestimmte rechtliche Besonderheiten zu beachten.

Gemäß § 38 Absatz 1 des Niedersächsischen Straßengesetzes (NStrG) sind Bau bzw. Änderung einer Gemeindestraße planfeststellungspflichtig, wenn hierfür eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) durchzuführen ist. Im Fall der kommunalen Entlastungsstraße liegt eindeutig die Pflicht zur UVP vor, was auch vom Landkreis Wittmund bestätigt wurde. Damit handelt es sich beim B-Plan Nr. 89 um einen sog. planfeststellungersetzenden B-Plan, der als Fachplan gilt.

Für die Aufstellung eines Fachplans ist ein Verfahren gemäß § 17 BNatSchG durchzuführen. Dieser legt in Absatz 4 fest, dass in einem nach Art und Umfang des Eingriffs angemessenen Umfang die für die Beurteilung des Eingriffs erforderlichen Angaben zu machen, insbesondere über

1. Ort, Art, Umfang und zeitlichen Ablauf des Eingriffs sowie
2. die vorgesehenen Maßnahmen zur Vermeidung, zum Ausgleich und zum Ersatz der Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft einschließlich Angaben zur tatsächlichen und rechtlichen Verfügbarkeit der für Ausgleich und Ersatz benötigten Flächen.

Der Träger des Vorhabens hat dabei die Wahl, ob er diese Angaben unmittelbar im Fachplan selbst oder in einem Landschaftspflegerischen Begleitplan darstellt, wobei der Begleitplan als Bestandteil des Fachplans gilt.

Im vorliegenden Fall wird von der Möglichkeit Gebrauch gemacht, einen Landschaftspflegerischen Begleitplan zu erstellen, um den naturschutzrechtlichen Anforderungen an die Planung zu genügen. Dieser basiert auf dem Grünordnungsplan, der im Rahmen der Planungen vor der Errichtung der kommunalen Entlastungsstraße erstellt wurde. Er stellt die erforderlichen Angaben in Text und Planwerken dar. Zudem enthält er auch Angaben zu den Kohärenzmaßnahmen, die bedingt durch den Eingriff in ein EU-Vogelschutzgebiet erforderlich werden (vgl. Kap. 7).

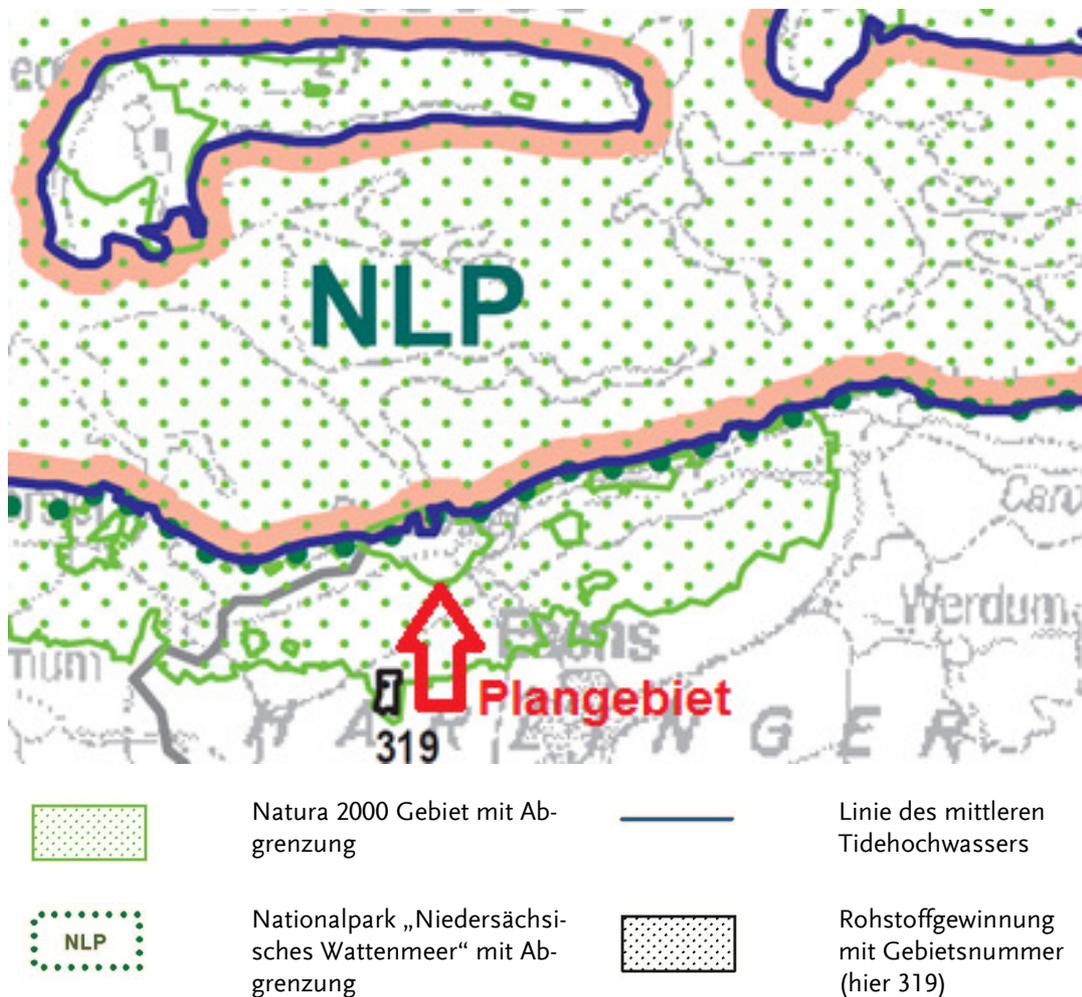
3. Planerische Vorgaben

3.1. Landesplanung und Raumordnung

Das Niedersächsische Landes-Raumordnungsprogramm (LROP) in der geänderten Fassung vom 03.10.2012 stellt für die Umgebung Bensorsiels ein Vorranggebiet für Natura 2000-Gebiete und für die Rohstoffgewinnung (Gebietsnummer 319) dar.

Die LROP-Verordnung wurde am 06.10.2017 neu bekannt gemacht. Hierin werden die Natura 2000-Gebiete in der Umgebung des Plangebiets zusätzlich als Vorranggebiet für den Biotopverbund dargestellt.

Abb. 01: Ausschnitt aus dem LROP Niedersachsen 2012 mit Legende



Da die Straßentrasse außerhalb des Vorranggebietes für Natura 2000-Gebiete liegt (siehe Kennzeichnung des Plangebietes in der Abbildung) und im Vorranggebiet die Festsetzung von Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft erfolgt, ist von der Raumverträglichkeit der Planung gegenüber dem LROP auszugehen.

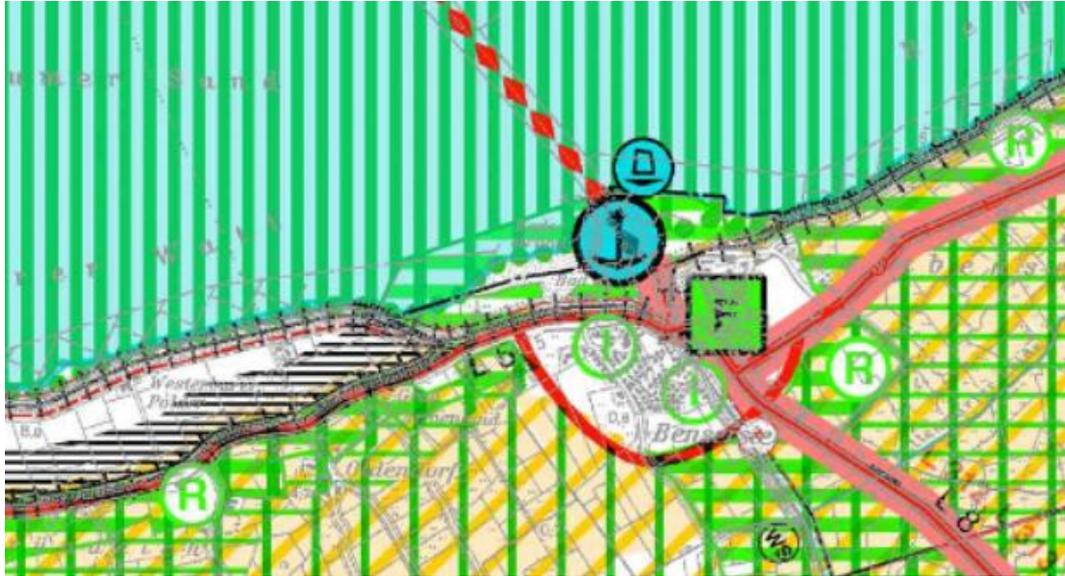
Das **Regionale Raumordnungsprogramm (RROP)** des Landkreises Wittmund wurde am 28.04.2006 erstmals bekannt gemacht und hatte von da an eine Gültigkeit von 10 Jahren. Durch die Bekanntgabe der allgemeinen Planungsabsichten vom 21.12.2015 wird gewährleistet, dass das vorliegende RROP maximal weiter 10 Jahre Gültigkeit behält. Hierin wird die Trasse der kommunalen Entlastungsstraße entsprechend der vorliegenden Verkehrsplanung dargestellt. Benersiel selbst wird als Standort mit der besonderen Entwicklungsaufgabe Fremdenverkehr, als Hafen und Sportboothafen sowie als Vorranggebiet für Erholung mit starker Inanspruchnahme durch die Bevölkerung dargestellt.

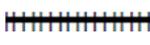
Das Benser Tief wird als für den Wassersport bedeutend gekennzeichnet, parallel dazu verläuft ein regional bedeutsamer Fuß- und Radwanderweg nach Benersiel hinein.

Weiterhin werden südwestlich, südlich und südöstlich der kommunalen Entlastungsstraße flächendeckend Vorsorgegebiete für Grünlandbewirtschaftung, -pflege und -entwicklung sowie Vorsorgegebiete für die Landwirtschaft auf Grund hohen, natürlichen landwirtschaftlichen Ertragspotenzials sowie auf Grund besonderer Funktionen der Landwirtschaft dargestellt. Westlich von Benersiel wird für einen Streifen von ca. 250 m Breite südlich der L 5 ein Vorranggebiet für Natur und Landschaft dargestellt. Diese Flächen werden zudem als Vorranggebiet für ruhige Erholung in Natur und Landschaft dargestellt. Letztere Darstellung erfolgt auch auf den Flächen südlich zwischen Oldendorfer Weg und dem östlichen Ende der Entlastungsstraße.

Da sich die Straßentrasse in Teiländerungsbereich I in Übereinstimmung mit der zeichnerischen Darstellung des RROP befindet und die Festsetzung von Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft in Teilgeltungsbereich II innerhalb der v. g. Vorrang- und Vorsorgegebiete ist von der Raumverträglichkeit der Planung im Hinblick auf das RROP auszugehen.

Abb. 02: Ausschnitt aus dem RROP des Landkreises Wittmund mit Legende



	Standort besondere Entwicklungsaufgabe Fremdenverkehr		Hauptverkehrsstraße
	Vorranggebiet Natur und Landschaft		... mit regional bedeutsamem Busverkehr
	Vorranggebiet ruhige Erholung in Natur und Landschaft		Vorranggebiet Fährverbindung
	Vorranggebiet Erholung mit starker Inanspruchnahme durch die Bevölkerung		Vorranggebiet Deich
	Vorsorgegebiet Grünlandbewirtschaftung, -pflege und -entwicklung		Hafen
	Vorsorgegebiet Landwirtschaft -auf Grund hohen Ertragspotenzials		Sportboothafen
	Vorsorgegebiet Landwirtschaft -auf Grund besonderer Funktionen		Grenze - Planungsraum
	Vorranggebiet regional bedeutsame Sportanlage; Wassersport		

3.2. Parallele Flächennutzungsplanänderung

Zwar war die den o. g. B-Plänen der Stadt Esens zugrunde liegende 83. Änderung des FNPs der Samtgemeinde nicht explizit Gegenstand der o. g. Rechtsprechung; es ist jedoch von einer Unwirksamkeit dieser Darstellung auszugehen. Da auch die

Samtgemeinde die Kommunale Entlastungsstraße Bensorsiel weiterhin befürwortet und die entsprechende Darstellung in ihrem FNP die Voraussetzung für die Aufstellung eines B-Plans der Stadt Esens ist, wird die 126. Änderung des FNP der Samtgemeinde Esens im Parallelverfahren nach § 8 BauGB durchgeführt.

Der geänderte FNP der Samtgemeinde Esens stellt Teilgeltungsbereich I als Verkehrsfläche und Teilgeltungsbereich II als Fläche für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft dar.

3.3. Landschaftsplanung

Im **Landschaftsrahmenplan** des Landkreises Wittmund wird die Bedeutung der Landschaft um Bensorsiel für das Vorhandensein von Brut-, Rast- und Lebensraum für Wiesenvögel bedingt durch die großflächigen Grünlandareale betont.

Im Zielkonzept werden daher v. a. Maßnahmen zum Erhalt und zur Entwicklung des Grünlands aufgeführt. Besondere Beachtung finden dabei die Verbindungen von Rast-, Brut- und Nahrungsräumen für Wiesenvögel nach Norden (Wattenmeer) und nach Osten. Darüber hinaus wird die Eingrünung des Ortsrandes von Bensorsiel als zu begrüßende Maßnahme genannt.

Die Samtgemeinde Esens verfügt über keinen **Landschaftsplan**.

3.4. Belange des Küstenschutzes

Die Deichacht Esens ist Träger des Küstenschutzes auf dem Gebiet der Samtgemeinde Esens und damit für die Unterhaltung und den Ausbau der Deiche zuständig.

Die Erfordernisse des Küstenschutzes entfalten direkte Auswirkungen auf die vorliegende Planung (vgl. Kap. 5.5).

4. Bestand

4.1. Teilgeltungsbereich I

Der Bestand im Teilgeltungsbereich I ist die bereits fertiggestellte kommunale Entlastungsstraße. Diese ist ein Verbindungsstück zwischen der L 5 im Westen der Ortschaft Bensorsiel bei Straßenkilometer 6,674, der L 8 im Süden bei Straßenkilometer 3,530 und der L 5 im Osten bei Straßenkilometer 7,976. Beginnend im Westen ist die kommunale Entlastungsstraße über einen Kreisverkehrsplatz an die L 5 angebunden. Danach führt die Trasse in einem Bogen um die Ortslage Bensorsiel herum, wobei der Abstand zum Siedlungsrand 200 - 250 m beträgt. Unmittelbar südlich der L 5 kreuzt die Trasse das Oldendorfer Tief, nach etwa 850 m die Alte Dilt. Nach etwa 1.000 m quert die geplante Straße den Oldendorfer Weg. Anschließend kreuzt die Trasse das Benser Tief samt der westlichen und östlichen Ringschloote und führt weiter in östliche Richtung bis zur L 8. Unter dieser Brücke wird eine Fuß-/Radwegverbindung in östlicher Richtung bis zur L 8 geführt, die die Deichwege entlang des Benser Tiefs mit dem straßenbegleitenden Radweg an der L 8 verknüpft. Der Ostfriesland-Wanderweg wird somit unter der kommunalen Entlastungsstraße hindurchgeführt. Der Knotenpunkt der Trasse mit der L 8 („Benser-

sieler Straße“) ist als Kreisverkehrsplatz gestaltet. Östlich davon knüpft die Entlastungsstraße an die L 5 Richtung Neuharlingersiel an. Die Länge der kommunalen Entlastungsstraße Bensorsiel beträgt somit 2.140,5 m.

4.2. Teilgeltungsbereich II

Die Flächen in Teilgeltungsbereich II werden landwirtschaftlich als Grünland oder Acker genutzt. Hier wurden und werden die mit dem Bau der kommunalen Entlastungsstraße verbundenen Kompensationsmaßnahmen durchgeführt. Sie beinhalten sowohl landschaftsbauliche Maßnahmen (u. a. Anlage von Blänken und Grüppen) als auch auf den Naturschutz ausgerichtete Nutzungsauflagen (insbesondere extensive Grünlandnutzung). Erstere wurden bereits vor einigen Jahren ausgeführt, letztere sind in Kraft sollen dauerhaft beibehalten werden (vgl. Umweltbericht Kap. 0).

5. Konzept

5.1. Zwecke und Ausführung der kommunalen Entlastungsstraße

Die Anbindung Bensorsiels an das regionale und überregionale Verkehrsnetz erfolgt durch die Landesstraßen L 5 und L 8. Die L 5 ist Teil einer küstenparallel verlaufenden Straßenverbindung, die in der Regel in Sichtweite der Hauptdeichlinie verläuft. Von Westen aus Richtung Dornumersiel kommend führt sie direkt am Deich bis zum Bensorsieler Hafen, wo sie nach Überquerung des Benser Tiefs nach Süden verschwenkt. Am Ortsausgang Bensorsiel stößt sie auf die Landesstraße L 8, die Verkehre aus Richtung Wittmund/Aurich über Esens nach Bensorsiel führt. Die L 5 knickt hier Richtung Osten ab und verläuft weiter die Küste entlang in Richtung Neuharlingersiel bzw. Carolinensiel.

Im Zusammenhang mit diesen Hauptverkehrsverbindungen und der Lage unmittelbar an der Küste hat sich auch die Siedlungsstruktur des Ortsteils Bensorsiel entwickelt. Die Ortslage ist ungefähr halbkreisförmig um den Hafen angeordnet, wobei das Benser Tief eine Trennung in eine westliche und östliche Hälfte erzeugt.

Ein großer Teil der Beherbergungsmöglichkeiten und der Gastronomiebetriebe sowie der Zugang zum Strandbereich mit dem Meerwasserwellenbad sowie dem Campingplatz befinden sich auf der westlichen Seite des Benser Tiefs. Während Strandbereich und Campingplatz außendeichs unmittelbar nördlich der L 5 „Hauptstraße“ liegen, wird der Bereich südlich davon über drei Ortsstraßen („Friesenstraße“, „Schmiedeweg“/„Taddigshörn“ und „Am Kajedeich“) sichergestellt, die von der L 5 abzweigen. Der „Kajedeich“ ist allerdings aufgrund der ungünstigen Einmündungssituation in die L 5 verkehrstechnisch nur von untergeordneter Bedeutung.

Östlich des Benser Tiefs befinden sich u. a. der Kurpark, die Nordseetherme und die Mutter-Kind-Kurklinik. Von der L 5 „Hauptstraße“ abzweigende Erschließungsstraßen in diesem Bereich sind die Ortsstraßen „Seestraße“ und „Lammertshörn“ / „Oll Deep“. Die Ortsstraße „Am Hafen“ mündet unmittelbar östlich des Benser Tiefs in die L 5 ein, was für die Leitung von Kraftverkehr aber weniger wichtig ist, da der Hafenbereich und insbesondere die im nordöstlichen Bereich der

Ortslage gelegenen Parkplätze für Besucher der Nordseeinsel Langeoog (die sog. Inselfparkplätze) vom Osten aus über die L 5 „Westbense“ und die Ortsstraße „Rotzmense“ direkt erreichbar sind.

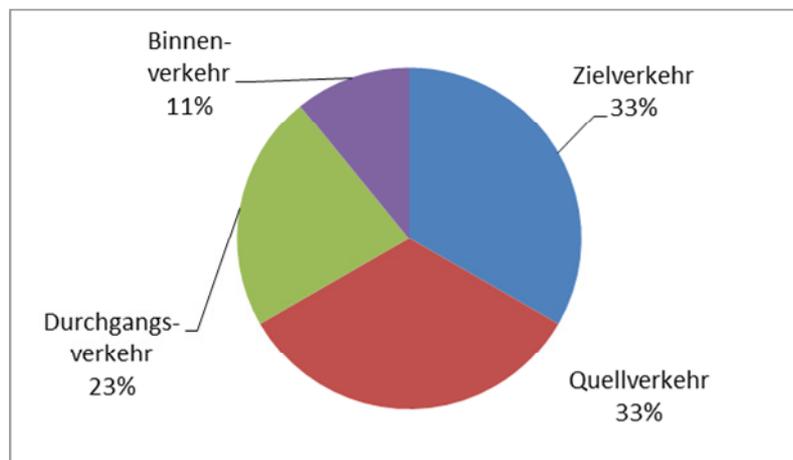
Die Funktionen als Urlaubsort und stark frequentierter Fährhafen führen in Bengersiel in den Sommermonaten zu einer hohen Verkehrsbelastung. Vor der Inbetriebnahme der kommunalen Entlastungsstraße wurden sowohl der Durchgangsverkehr (vor allem auch der Ausflugsverkehr zu den östlich und westlich von Bengersiel gelegenen Siel- und Badeorten) als auch die Ziel- und Quellverkehre, die den Fähranleger bzw. die Inselfparkplätze im Osten sowie die Strandbereiche im Westen ansteuern, durch das Ortszentrum geleitet.

Die Stadt Esens hat im Jahr 1998 eine Verkehrsuntersuchung für die Ortschaft Bengersiel beim Ingenieurbüro Thalen Consult GmbH, Neuenburg, in Auftrag gegeben.² Hierbei wurde die quantitative und qualitative Verkehrsbelastung in den Sommermonaten, also während der Feriensaison, untersucht. Neben einer Verkehrsmengenzählung wurden auch Knotenstromerhebungen und Befragungen über die Motivation der Fahrt vorgenommen.

In Teilabschnitten der Landesstraße L 5 im Bereich des Ortskerns wurden in der Ferienzeit bis zu 11.450 Kfz/24 h gezählt.³

Da eine allein quantitative Betrachtung für eine aussagekräftige Analyse nicht ausreicht, wurde eine Aufschlüsselung nach Verkehrsarten vorgenommen, die folgende Verteilung ergab:⁴

Abb. 03: Anteil der Verkehrsarten am Verkehrsaufkommen in Bengersiel



Bei der Befragung nach der Motivation der Fahrt gaben 65 % der Befragten an, aus Freizeitgründen unterwegs zu sein. 21 % gaben Wohnung bzw. Heimfahrt als Fahrtzweck an, während 7 % Versorgungsfahrten unternahmen. Nur 4 % waren Be-

² Thalen Consult GmbH (1998): Verkehrsuntersuchung für eine kommunale Entlastungsstraße Bengersiel. – Neuenburg, Dezember 1998

³ Vgl. ebenda, S. 9

⁴ Vgl. ebenda, S. 7

rufs- und Ausbildungspendler und 3 % gaben geschäftliche Fahrtgründe an.⁵

Zur Ermittlung aktueller Verkehrsdaten wurde im Jahr 2015 eine weitere Verkehrsuntersuchung durchgeführt, in der die Einwohnerzahl von Bensorsiel, die vorhandenen Stellplatzzahlen, Daten des Tourismusbetriebs zur Anzahl der Übernachtungen u. a. m. berücksichtigt wurden.⁶

Der Vergleich der Analysebelastungen von 1998 und 2015 im Ferienverkehr zeigt, dass die Verkehrsbelastungen 2015 im Mittel um etwa ein Siebtel geringer waren als 1998. Dies resultiert aus einem insgesamt geringeren Verkehrsaufkommen. Die Verhältnisse der einzelnen Belastungen zueinander sind allerdings gleich geblieben.

Aufgrund der unveränderten Lage und Funktion der einzelnen Siedlungsbereiche, touristisch bedeutsamen Standorte und Parkplätze kann davon ausgegangen werden, dass auch die oben beschriebene Verteilung der Verkehrsarten weiterhin zutrifft.

Als wesentliche Aussage der Gutachten ist also festzuhalten, dass weniger die überörtlichen Durchgangsverkehre für die Verkehrsbelastung des Ortszentrums verantwortlich sind, sondern die Ziel- und Quellverkehre (hier insbesondere die Verkehre zum Fährhafen und zu den Inselparkplätzen im Osten bzw. zu den Strandarealen und zum Campingplatz sowie den dortigen Stellplätzen im Westen).

Daraus geht hervor, dass der verkehrstechnische Zweck der kommunalen Entlastungsstraße darin liegt die Verkehre, die den Großteil der Belastung des Ortszentrums verursachen, um Bensorsiel herumzuführen. So wird der aus Westen (Dornumersiel), Osten (Neuharlingersiel) bzw. Süden (Esens) anführende Zielverkehr über die Entlastungsstraße frühzeitig an seine Zielorte geleitet, ohne die Ortschaft durchqueren zu müssen. Gleiches gilt für den abfließenden Quellverkehr.

Im Zuge von Planung und Ausführung der Entlastungsstraße waren und sind eine Reihe von Belangen zu berücksichtigen (Details hierzu siehe Kap. 5.2 bis 5.6). Da das Erfordernis der Straße feststeht und es zur bereits realisierten Ausführung keine zumutbaren Alternativen gibt (siehe Kap 5.7), war und ist die Stadt Esens bestrebt, die mit Bau, Anlage und Betrieb einhergehenden negativen Wirkungen so weit wie möglich zu minimieren bzw. auszugleichen. So wurde die Straße zur Minderung der Lärmimmissionen in die Wohngebiete und das Vogelschutzgebiet mit einem offenporigen Asphalt („Flüsterasphalt“) versehen, der eine dauerhafte Lärminderungswirkung von 3 - 5 dB(A) hat. Bei der Anlage der Trasse und des Brückenbauwerks wurde darauf geachtet, den Zusammenhang und die ökologische Durchlässigkeit des Gewässersystems im Rahmen des Möglichen zu erhalten. Der notwendige Grunderwerb durch die Stadt wurde über ein Flurbereinigungsverfahren mit der Beseitigung agrarstruktureller Mängel verbunden.

Im Hinblick auf die notwendigen Ausgleichsmaßnahmen für die Eingriffe in Natur und Landschaft können bereits praktische Erfolge vorgewiesen werden. Die Kom-

⁵ Vgl. ebenda

⁶ Ingenieurgemeinschaft Dr.-Ing. Schubert (2016): Stadt Esens. Verkehrsuntersuchung Bensorsiel. – Hannover, 27.10.2016

pensationsflächen am Oldendorfer Hammer haben sich durch die vorgegebene Bewirtschaftung gut entwickelt und bieten nun Lebensraum v. a. für Wiesenvögel. Art und Umfang dieser Kompensationsmaßnahmen haben bereits einer rechtlichen Überprüfung standgehalten. Daher ist die Stadt Esens zuversichtlich, dass auch die für den Eingriff ins Vogelschutzgebiet durchzuführenden Maßnahmen erfolgreich sein und den geforderten Beitrag zur Erfüllung der Schutzzwecke leisten werden.

Zur Verdeutlichung der langfristigen Zielsetzung wird in dieser Begründung auch auf den geplanten Umbau der Ortsdurchfahrt eingegangen (siehe Kap. 5.8). Er ist nicht Gegenstand der vorliegenden Bauleitplanung, spielt aber für die städtebauliche und wirtschaftliche Entwicklung Bensorsiels eine entscheidende Rolle, da er zum einen der zweite Schritt zur Umleitung des Verkehrs ist und zum anderen die Attraktivitätssteigerung des Ortszentrums ein eigenständiges und wichtiges Ziel darstellt.

Insgesamt ist festzustellen, dass die Stadt Esens alle zu berücksichtigenden Belange in angemessener Weise gewürdigt und damit auf die Minderung bzw. Vermeidung der unvermeidlichen Konflikte hingewirkt hat, soweit das auf der Ebene der verbindlichen Bauleitplanung möglich ist. So wurde eine gerechte Abwägung zwischen den öffentlichen Interessen, denen der Vorrang eingeräumt wurde, und den betroffenen Einzelinteressen vorgenommen.

5.2. Straßenrechtliche Aspekte

Hinsichtlich des Verbindungsstücks der Entlastungsstraße zwischen der L 8 und der L 5 östlich von Bensorsiel und der damit verbundenen Aufhebung eines Teilstücks der L 5 hat die Stadt Esens bezüglich der Übernahme der Straßenbaulast eine Vereinbarung mit dem Straßenbauamt Aurich getroffen.

5.3. Technische Eigenschaften der kommunalen Entlastungsstraße

Die kommunale Entlastungsstraße wurde als reine Verkehrsverbindung für Kfz geplant. Um eine entlastende Wirkung der kommunalen Entlastungsstraße zu erreichen, muss diese zügig zu befahren sein. Für die bestehende Entlastungsstraße wurde die Entwurfsklasse 3 gemäß der Richtlinien für die Anlage von Landesstraße RAL, Ausgabe 2012, gewählt.

Die Trasse ist überwiegend als anbaufreie Straße mit einem Straßenquerschnitt von 9,50 m (RQ 9,5 gem. RAS-Q 96) ausgeführt (je Fahrtrichtung jeweils 3,25 m Breite, mit Asphalt befestigte Fahrstreifen und 1,50 m unbefestigte Seitenstreifen). Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 70 km/h. Die Straße liegt ca. 70 - 100 cm über dem vorhandenen Gelände und besitzt eine einseitige Neigung.

Die folgende Grafik veranschaulicht die Abmessungen der Straße:

ca. ≥ 0,50 m	9,50 m						ca. ≥ 0,50 m
	6,50 m						
	1,50 m	0,25 m	3,00 m	3,00 m	0,25 m	1,50 m	
Graben/ Böschungen	Fahrbahn						Graben/ Böschun- gen
	Bankett	Rand streifen	Fahr streifen	Fahr streifen	Rand streifen	Bankett	

An die 9,50 m Gesamtbreite der Straße schließen seitlich noch maximal 3,00 m breite Böschungen sowie Straßengräben an; ihre Breite hängt von der jeweiligen Höhe und Lage der Straße und den Wasserverhältnissen (notwendige Breite der Gräben) ab. Die Bankette sind mit Schotter hergestellt und verdichtet. Anschließend ist eine dünne Mutterbodenschicht aufgetragen und ein Schotterrasen ange-sät worden.

Die Straße liegt durchweg ca. 70 – 100 cm über dem vorhandenen Gelände und be-sitzt eine einseitige Neigung. Die Kreisverkehrsplätze, die als Anschlüsse dienen, haben einen Außendurchmesser von 36,00 m und eine Kreisfahrbahnbreite von 6,50 m.

Die Querung des Oldendorfer Tiefs ist als Rohrdurchlass, die der Alten Dilft und der Ringschloote am Benser Tief als Rahmendurchlass ausgebildet. In den Durch-lass auf der Ostseite des Benser Tiefs ist ein Fahrrad- und Fußgängertunnel inte-griert.

Das Benser Tief wird mit einer 3-Feld-Brücke gekreuzt. Da das Tief als Hochkanal verläuft, muss die Straße mindestens auf der Höhe der Dämme liegen. Sie steigt daher westlich des Benser Tiefs auf einer Länge von 170 m an, östlich des Tiefs auf einer Länge von 100 m und erreicht eine Höhe von 3,58 m ü. NN, d. h. max. 2,61 m über Gelände.

Der Oldendorfer Weg ist plangleich als Gemeindestraße angebunden.

Das anfallende Oberflächenwasser wird hauptsächlich in den Straßenseitengraben gesammelt und in die angrenzenden Vorfluter (Gewässer II. und III. Ordnung) ge-leitet.

Es wurde bewusst auf einen Fuß- oder Radweg entlang der Entlastungsstraße ver-zichtet. Fußgänger und Radfahrer werden weiterhin durch die Ortslage Bensorsiel geleitet.

Im April 2009 wurde mit dem Bau der kommunalen Entlastungsstraße begonnen. Die Bauarbeiten wurden vom 23.09.2009 bis zum 14.02.2010 aufgrund eines vom OVG Lüneburg verhängten Planungsstopps unterbrochen. Die Inbetriebnahme er-folgte im Frühjahr 2011.

5.4. Wasserbauliche Maßnahmen

Mit der Querung des Benser Tiefs kreuzt die kommunale Entlastungsstraße ein Gewässer, dessen wasserwirtschaftliche Bedeutung über das Gebiet der Stadt Esens hinausreicht. Das Benser Tief dient als Vorfluter ausgedehnter Flächen

südlich von Esens und leitet das Oberflächenwasser über ein Sielwerk in die Nordsee. Dadurch greift in diesem Bereich der Fachplanungsvorbehalt des § 38 BauGB, der die kommunale Bauleitplanung in denjenigen Bereichen einer Zurückhaltung unterwirft, in denen sie Vorhaben mit überörtlicher Bedeutung tangiert. Überörtlichkeit wird auch dann angenommen, *„wenn das Vorhaben selbst zwar auf das Gebiet einer Gemeinde beschränkt ist, aber auf andere Gemeinden ausstrahlt und einen gemeindeübergreifenden Koordinierungs- und Planungsbedarf auslöst.“*⁷ Diesen überörtlichen Planungs- und Koordinierungsbedarf sieht die Stadt Esens bei der Querung des Benser Tiefs mit seinen Deichanlagen und Ringschloten als gegeben an.

Die Schaffung von Baurecht für die Brücke und die Genehmigung der weiteren mit dem Bau der kommunalen Entlastungsstraße verbundenen wasserbaulichen Maßnahmen wurden im Rahmen eines wasserrechtlichen Planfeststellungsverfahrens vorgenommen, das im Jahr 2006 abgeschlossen wurde.

5.5. Berücksichtigung der Belange des Küstenschutzes

Der Hauptdeich verläuft überwiegend innerorts parallel zur Ortsdurchfahrt und wird von zwei Deichscharten durchbrochen, die jeweils eine Zuwegung zum östlichen und westlichen Hafenbereich ermöglichen. Der östliche Hafenbereich ist wie oben erwähnt zusätzlich über die Ortsstraße „Rotzmense“ erschlossen.

Da nach bisherigem Planungsstand für die Zukunft nicht auszuschließen ist, dass die Deichscharte im Interesse des Küstenschutzes aufgegeben werden müssen, bedarf es alternativer Erschließungsmöglichkeiten insbesondere für den westlichen Hafenbereich. Diese ist sinnvollerweise nur am westlichen Ortsrand durch eine neu anzulegende Deichüberquerung denkbar. Es wäre zweckmäßig, an dieser Stelle den Fernverkehr „abzuholen“, ohne ihn durch den Ort zu leiten. Diese Möglichkeit besteht aber nur mit der kommunalen Entlastungsstraße.

5.6. Grundeigentumsrechtliche Aspekte und Belange der Landwirtschaft

Zu Beginn der Planungen verfügte die Stadt Esens zum größten Teil noch nicht über das Eigentum an den für die Errichtung der Entlastungsstraße erforderlichen Flächen. Der Erwerb dieser Flächen durch die Stadt und die Neuordnung der Eigentumsverhältnisse sollte ursprünglich im Rahmen eines Verfahrens zur Bereitstellung von Land in großem Umfang für Unternehmen (Unternehmensflurbereinigung) nach § 87 Flurbereinigungsgesetz (FlurbG) geregelt werden, das am 20.12.2002 eingeleitet wurde. Die Verfahrensfläche umfasste Teile der Stadt Esens und der Mitgliedsgemeinde Holtgast. Das Flurbereinigungsverfahren wurde mit dem Ziel eingeleitet, *„die vom Straßenbau verursachten Nachteile für die allgemeine Landeskultur zu vermeiden, zumindest jedoch auf einen minimalen Umfang zu beschränken. Zeitgleich sollte die Flurbereinigung die im Verfahrensgebiet vorhandenen agrarstrukturellen Mängel beheben. Der Änderungsbeschluss zur Einleitung der Flurbereinigung vom 05.09.2006 berücksichtigte die Umstellung der Straßenplanung auf einen*

⁷ Battis, U.; Krautzberger, M.; Löhr, R. (1998): Baugesetzbuch – BauGB - München, § 38 RD. 30

Bebauungsplan. Durch die Anordnung nach § 8 FlurbG vom 18.03.2009 vergrößerte sich die Verfahrensfläche auf rund 1.215 ha.“¹⁰

Dieses Verfahren konnte allerdings nicht wie vorgesehen durchgeführt werden, da die Bauleitplanung zur kommunalen Entlastungsstraße rechtlich beanstandet wurde. Am 27.07.2005 wurde durch einen von der Straßenplanung enteignend betroffenen Grundeigentümer ein Normenkontrollantrag beim Oberverwaltungsgericht (OVG) Lüneburg gestellt. Dieser Schritt wurde mit Zweifeln an der Rechtfertigung der Planung und unzumutbarer Beeinträchtigung der Bewirtschaftung („Vernichtung“) des betroffenen Hofes begründet.

Der Normenkontrollantrag wurde durch Urteil vom 22.05.2008-1 KN 149/05- NuR 2008, 805 zurückgewiesen.

Im Hinblick auf die Rechtfertigung der Planung wurde vom OVG Lüneburg bestätigt, dass das Straßenbauvorhaben durch Gründe des Allgemeinwohls gerechtfertigt ist. Diese haben die Qualität, eine Enteignung zu rechtfertigen bzw. im Rahmen einer Flurbereinigung das Eigentum zu entziehen. Diese Qualität von Gemeinwohlgründen rechtfertigt zugleich auch einen Eingriff in artenschutzrechtliche Belange.¹¹ In der Urteilsbegründung bestätigte das OVG Lüneburg die in der Begründung der Planung dargelegten Vorhabeninteressen. Dies gilt auch für die hieraus resultierenden enteignungsrechtlichen Folgen. Für die Stadt Esens hat diese Folge der Planung vor dem Hintergrund der Eigentumsgarantie in Art. 14 Grundgesetz (GG) durchaus Gewicht. In der Abwägung mit den öffentlichen Interessen mussten sie jedoch hinter den Vorhabeninteressen zurückstehen.

Von einer Vernichtung des Hofes kann nach Auffassung der Stadt Esens nicht gesprochen werden. Zum einen ist die Bewirtschaftung der jenseits der Straßentrasse gelegenen Flächen im Eigentum des Einwenders weiterhin möglich, da sie über den Oldendorfer Weg und zwei Wirtschaftswege, die im Bebauungsplan festgesetzt wurden (bzw. werden), erreichbar sind. Zum anderen sollten im Zuge Flurbereinigungsverfahren die negativen Auswirkungen der Straßenplanung auf die Ländereien des Einwenders verringert werden. Durch das Flächentauschverfahren wurden eine Optimierung des Flächenzuschnitts für den landwirtschaftlichen Betrieb des Einwenders sowie ein Ausgleich für die von der Straßenplanung beanspruchte Fläche angestrebt.

Durch die Unwirksamkeit der B-Pläne Nr. 67 und 72 wurde der Abschluss des eingeleiteten Verfahrens unmöglich. Mit Datum vom 13.09.2016 hat das Amt für regionale Landesentwicklung Weser-Ems (ArL), Geschäftsstelle Aurich, eine öffentliche Bekanntmachung zur Flurbereinigung Bensorsiel veröffentlicht, die die Teileinstellung und Umstellung des Verfahrens betrifft. Dieser Schritt wird wie folgt begründet:

¹⁰ Amt für regionale Landesentwicklung Weser-Ems (ARL-WE) (2016): Öffentliche Bekanntmachung in der Flurbereinigung Bensorsiel. Anordnung zur Teileinstellung und Umstellung des Verfahrens. - http://www.arl-we.niedersachsen.de/startseite/foerderung_und_projekte/flurbereinigung/flurbereinigungsverfahren/oeffentliche-bekanntmachung-gem--27-a-vwvfg-131208.html, abgerufen am 07. 10. 2016

¹¹ vgl. BVerwG E 125, 116- Schönefeld

„Mit Urteil vom 25.02.2015 hat das Oberverwaltungsgericht (OVG) Lüneburg den Änderungsbeschluss zur Einleitung des Flurbereinigungsverfahrens Bensorsiel vom 05.09.2006 aufgrund Ermangelung einer rechtskräftigen Enteignungsgrundlage aufgehoben. Die Enteignungsgrundlage war entfallen, da das OVG Lüneburg den Bebauungsplan Nr. 72 und das Bundesverwaltungsgericht den Bebauungsplan Nr. 67 für unwirksam erklärt haben. In Folge des Urteils wird nunmehr für den Bereich des Verfahrensgebietes, der die Umgehungsstraße beinhaltet, die Einstellung des Verfahrens im Sinne von § 87 Abs. 3 Satz 1 FlurbG angeordnet. Das Flurbereinigungsverfahren wird auf einer Fläche von 111,8374 ha eingestellt. [...] In diesen Teilbereich sorgt die Flurbereinigungsbehörde nach § 9 FlurbG für die Herstellung eines geordneten Zustandes durch Aufstellung eines Abwicklungsplanes.

Für den überwiegenden restlichen Teil des Verfahrensgebietes wird im Sinne von § 87 Abs. 3 Satz 2 FlurbG die Umstellung von einem Verfahren nach § 87 FlurbG in eine vereinfachte Flurbereinigung nach § 86 Abs. 1 Nr. 1 FlurbG angeordnet. Damit sollen die geplanten Maßnahmen der Agrarstrukturverbesserung weiterhin ermöglicht werden. [...]“¹²

Für die anstehende Klärung der grundeigentumsrechtlichen Fragen führt das ArL folgendes aus:

„Mit dem Urteil des OVG Lüneburg vom 25.02.2015 können die benötigten Flächen für die kommunale Entlastungsstraße nicht mehr bereitgestellt werden, sofern nicht einvernehmliche Regelungen mit den Grundstückseigentümern erzielt wurden. Der Abwicklungsplan für den einzustellenden Teilbereich ermöglicht es, die einvernehmlichen Regelungen eigentumsrechtlich umzusetzen. Darüber hinaus ist für dieses Teilgebiet keine weitere Bodenordnung erforderlich. Weiterhin sind in dem einzustellenden Teilbereich weder Wirtschaftswege ausgebaut worden, noch ist ein Erfordernis für Wegebau oder sonstige Ausbaumaßnahmen vorhanden. Somit sind die Voraussetzungen gegeben, das Verfahren in diesem Teilgebiet im Sinne von § 87 Abs. 3 Satz 2 einzustellen.

Dagegen ist in dem nach § 86 FlurbG fortzuführenden Teilbereich eine teils starke Besitzersplitterung gegeben. Der schon ausgeführte Wirtschaftswegebau auf insgesamt rund 12 km hat eine Voraussetzung für die Zusammenlegung des ländlichen Grundbesitzes geschaffen. Zusammen mit einer optimierten Flächeneinteilung und Maßnahmen zur Herstellung der wertgleichen Abfindung können die ursprünglich verfolgten agrarstrukturellen Ziele des Verfahrens umfassend erreicht werden. In Anbetracht der schon investierten finanziellen Mittel ist es nicht hinnehmbar, auf diese möglichen Vorteile zu verzichten.

Die Abgrenzung des verbleibenden Verfahrensgebietes ist so gewählt, dass der erforderliche Rahmen für die notwendigen Bodenordnungsmaßnahmen vorhanden ist, um die o.

¹² Amt für regionale Landesentwicklung Weser-Ems (ARL-WE) (2016): Öffentliche Bekanntmachung in der Flurbereinigung Bensorsiel. Anordnung zur Teileinstellung und Umstellung des Verfahrens. - http://www.arl-we.niedersachsen.de/startseite/foerderung_und_projekte/flurbereinigung/flurbereinigungsverfahren/oeffentliche-bekanntmachung-gem--27-a-vwvfg-131208.html am 07. 10. 2016

a. Ziele des Verfahrens möglichst vollkommen zu erreichen.“¹³

Die Stadt Esens hatte bereits vor dem Bau der Entlastungsstraße sehr frühzeitig und über lange Zeit mit dem Grundeigentümer über einen Flächenerwerb verhandelt. Auch im Rahmen der vorliegenden Planung wird weiterhin angestrebt, eine einvernehmliche Lösung herbeizuführen.

5.7. Alternative Planungsmöglichkeiten

Zu den alternativen Planungsmöglichkeiten hinsichtlich des Trassenverlaufs wird auf die Ausführungen der vorbereitenden Bauleitplanung verwiesen. Als Ergebnis wird dort festgestellt, dass andere Varianten als die bereits realisierte keine zumutbaren Alternativen darstellen.

Die technischen Notwendigkeiten, denen ein Straßenbau unterworfen ist, lassen wenig Spielraum, wenn der Trassenverlauf festgelegt ist. In der vorliegenden Planung wurde wie oben ausgeführt darauf geachtet, alle gemäß geltenden rechtlichen Bestimmungen zu berücksichtigenden Belange gerecht gegeneinander abzuwägen und ggf. für Minderung von Beeinträchtigungen bzw. für deren Ausgleich zu sorgen. Belange so gering wie möglich zu halten. Andere Varianten der Ausführung wären unzumutbar bzw. nicht zumutbar (Eine ausführliche Diskussion und Bewertung von möglichen Ausführungsvarianten ist den Ausführungen zur Umweltprüfung der vorliegenden Bauleitplanung zu entnehmen.). Daher wird die kommunale Entlastungsstraße in ihrer bereits realisierten Form erhalten, wie sie in dieser Begründung beschrieben und in der Planzeichnung festgesetzt wird.

5.8. Umbau der Ortsdurchfahrt

Die Planungen zum Umbau der Ortsdurchfahrt sind bereits seit längerer Zeit ein wichtiges Thema. Die Stadt Esens hat sich im Jahr 2005 mit dem Konzept einer Dorfentwicklungsplanung für Bensorsiel erfolgreich um Fördermittel eines Dorferneuerungsprogramms beworben. In diesem Rahmen wurde bereits die Umgestaltung des Ortszentrums geplant.¹⁴ Hinsichtlich der konkreten Gestaltung des Rückbaus der L 5 „Hauptstraße“ wurden im Jahr 2014 umfangreiche Planungsüberlegungen angestellt.¹⁵

Laut Vorgabe des Niedersächsischen Landesamtes für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) muss in der Ortsdurchfahrt eine Regelbreite von 6,50 m erhalten bleiben. Die Umbaumaßnahmen sollen so angelegt werden, dass sie die gewünschten Wirkungen so weit wie möglich sofort erzielen und ggf. später mit geringen Investitionen ergänzt werden können. Langfristig soll das Fahrbahnprofil auf 4,70 m verschmälert werden (mit Ausnahme von Teilabschnitten, in denen sich größere Fahr-

¹³ ebenda

¹⁴ NWP Planungsgesellschaft mbH (2005): Stadt Esens - Dorferneuerungsplanung Bensorsiel. – Oldenburg/Esens, April 2005

¹⁵ NWP Planungsgesellschaft mbH; Thalen Consult GmbH (2014): Planfeststellungsverfahren für den Umbau der Hauptstraße (Landesstraße 5) in der der Ortsdurchfahrt von Bensorsiel Abschnitt 78 von Station 516 bis Station 1.072. Erläuterungsbericht. – Oldenburg/Neuenburg

zeuge begegnen können), um die angestrebte Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h auch straßengestalterisch zu unterstützen. In Teilbereichen soll die Geschwindigkeit auf 10 km/h reduziert werden. Zudem sollen Fahrradfahrer von den Seitenflächen auf die Fahrbahn „geholt“ werden, um damit das Gefährdungspotential sowohl für sie als auch für Fußgänger zu verringern. Die straßenbegleitenden Gehbereiche sollen konsequent den Fußgängern und Rad fahrenden Kindern überlassen werden; im Kernbereich ist allerdings eine Mitbenutzung der Fahrverkehrsflächen für Fußgänger vorgesehen (Mischflächencharakter). Im Einzelnen sind für den Umbau der Ortsdurchfahrt folgende Maßnahmen geplant:

- deutliche Absetzung des zentralen Bereiches von den hinführenden Abschnitten der Straße
- Schaffung eines Promenadencharakters
- Anlage von Minikreisverkehren am „Schmiedeweg“ und an der „Seestraße“
- Reduzierung von Hochborden
- Anlage von Hecken, Pflanzen von Bäumen
- Anlage von Grünflächen
- Anlage eines Stadtbalkons
- behindertengerechte Umgestaltungen und Einrichtungen

Langfristig wird unter der Voraussetzung der Übernahme der Straßenbaulast durch das Land Niedersachsen eine vollständige Sperrung der „Hauptstraße“ angestrebt.

6. Inhalt des Bebauungsplans

6.1. Teilgeltungsbereich I

6.1.1. Verkehrsflächen

Der Bebauungsplan setzt die gesamte Trasse der kommunalen Entlastungsstraße in Bensorsiel entsprechend ihrer künftigen Nutzung als öffentliche Straßenverkehrsfläche gemäß § 9 Absatz 1 Nummer 11 BauGB fest. Dazu gehören neben der eigentlichen Fahrbahnfläche auch die Böschungsbereiche und Straßengräben, die ebenfalls mit zum Straßenkörper zu zählen sind. Im Bereich der östlichen und westlichen Anknüpfungen an die Landesstraße L 5 sowie im Bereich der Querung der Landesstraße L 8 werden auf den planfestgestellten Flächen der Landesstraßen ebenfalls Straßenverkehrsflächen festgesetzt, die dem entsprechenden straßenverkehrlichen Fachplanungsrecht unterliegen. Gleiches gilt für die höhengleich angeschlossene kommunale Straßenverkehrsfläche des Oldendorfer Weges.

Weiterhin setzt der vorliegende Bebauungsplan gemäß § 9 Absatz 1 Nummer 11 BauGB auch Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung fest, wobei es sich um landwirtschaftliche Wege handelt. Wie bereits erwähnt wird der Oldendorfer Weg von der kommunalen Entlastungsstraße gequert. Zur Sicherstellung der Erreichbarkeit der nördlich und südlich angrenzenden landwirtschaftlichen Flächen war es erforderlich, im Zuge der Flächenneuordnung Wege anzulegen. Bei diesen handelt es

sich also nicht um allgemeine Straßenverkehrsflächen, sondern um spezielle, ausschließlich landwirtschaftlichen Zwecken dienende Wege.

6.1.2. Grünflächen

Der Bebauungsplan setzt in den unmittelbaren Trassenrandbereichen gemäß § 9 Absatz 1 Nummer 15 BauGB öffentliche Grünflächen fest.

Auf diesen Flächen wurden die im Zuge der Errichtung der kommunalen Entlastungsstraße die erforderlichen Kompensationsmaßnahmen am Eingriffsort durchgeführt. Dies wird im Landschaftspflegerischen Begleitplan, der Teil der vorliegenden Bauleitplanung ist, abgehandelt.

Die Festsetzung von öffentlichen Grünflächen mit einer Bindung als Flächen für Bepflanzungen und für die Erhaltung von Gewässern nach § 9 Absatz 1 Nummer 25 b BauGB dient der dauerhaften Erhaltung der Biotopstrukturen, die im Rahmen der Kompensationsmaßnahmen im Nahbereich der Straßentrasse angelegt wurden. Von der Festsetzung der Erhaltung von Gehölzen wird jedoch abgesehen, da es im Rahmen von Artenschutz und Landschaftspflege ggf. erforderlich ist, diese zu beschneiden oder ganz zu entfernen. Die erforderlichen Erhaltungs- und Pflegemaßnahmen werden textlich festgesetzt.

Zudem werden Grünflächen festgesetzt, die als Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft gemäß § 9 Absatz 1 Nummer 20 BauGB ausgewiesen werden. Diese dienen dem Schutz und der Erhaltung des angrenzenden seggen- und binsenreichen Flutrasens, der ein gem. § 30 BNatSchG gesetzlich geschützter Biotop ist (vgl. Nachrichtliche Übernahme Kap. 11.3). Auch hier werden die erforderlichen Pflegemaßnahmen textlich festgesetzt.

6.1.3. Leitungsrechte

Es werden Leitungsrechte gemäß § 9 Absatz 1 Nummer 21 BauGB festgesetzt. Dies sind von Westen nach Osten:

- ein Streifen von 10 m Breite beidseitig entlang der kommunalen Entlastungsstraße etwa 140 m südöstlich der westlichen Anschlussstelle an die L 5 zugunsten des Betreibers der vorhandenen Elektroleitung
- eine Fläche von ca. 192 m² östlich angrenzend an den Kreisverkehrsplatz zur Querung der L 8 und eine Fläche von ca. 18 m² direkt nördlich daran angrenzend zugunsten des Betreibers der vorhandenen Elektroleitung und des Betreibers der vorhandenen Gasleitung
- ein Streifen am nördlichen Rand der kommunalen Entlastungsstraße etwa 150 m nordöstlich der Anschlussstelle an die L8 sowie südlich der L 5 etwa 210 m nordöstlich der Verschwenkung von Nordosten nach Nordwesten (Übergang der L 5 „Westbense“ zu L 5 „Hauptstraße“) zugunsten des Betreibers der vorhandenen Abwasserdruckrohrleitung.

6.2. Teilgeltungsbereich II

6.2.1. Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft

Fast die gesamte Fläche des Teilgeltungsbereichs II im Bereich des Oldendorfer Hammers wird als Fläche für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 20 BauGB festgesetzt. Damit wird der Bedarf nach Kompensationsmaßnahmen gedeckt, der nicht durch die Maßnahmen im unmittelbaren Umfeld der Trasse realisiert werden konnte bzw. kann. Insbesondere die Eingriffe in den Lebensraum von Brut- und Rastvögeln werden hier ausgeglichen.

Die Herrichtung der Flächen wird ebenfalls im Landschaftspflegerischen Begleitplan abgehandelt. Durch die Übernahme in den Bebauungsplan werden der Erhalt und die Entwicklung der Kompensationsflächen gesichert.

Zu den in Teilgeltungsbereich II festgesetzten Flächen werden textliche Festsetzungen getroffen, um sie dauerhaft als extensiv bewirtschaftetes, nicht drainiertes Grünland zu erhalten. Eine Vernässung der Flächen ist ausdrücklich gewünscht und wird durch die Anlage von Grüppen und Blänken gefördert. Die Nutzung der Flächen ist mit der zuständigen Unteren Naturschutzbehörde abzustimmen.

6.2.2. Leitungsrechte

Im südlichen Teil des Teilgeltungsbereichs II wird ein Leitungsrecht zugunsten des Betreibers der vorhandenen Hochspannungsfreileitung (110 kV) festgesetzt.

7. Umweltbericht

Zur 126. Änderung des FNP der Samtgemeinde Esens und der Aufstellung des B-Plans Nr. 89 liegt ein gemeinsamer Umweltbericht gesondert vor.

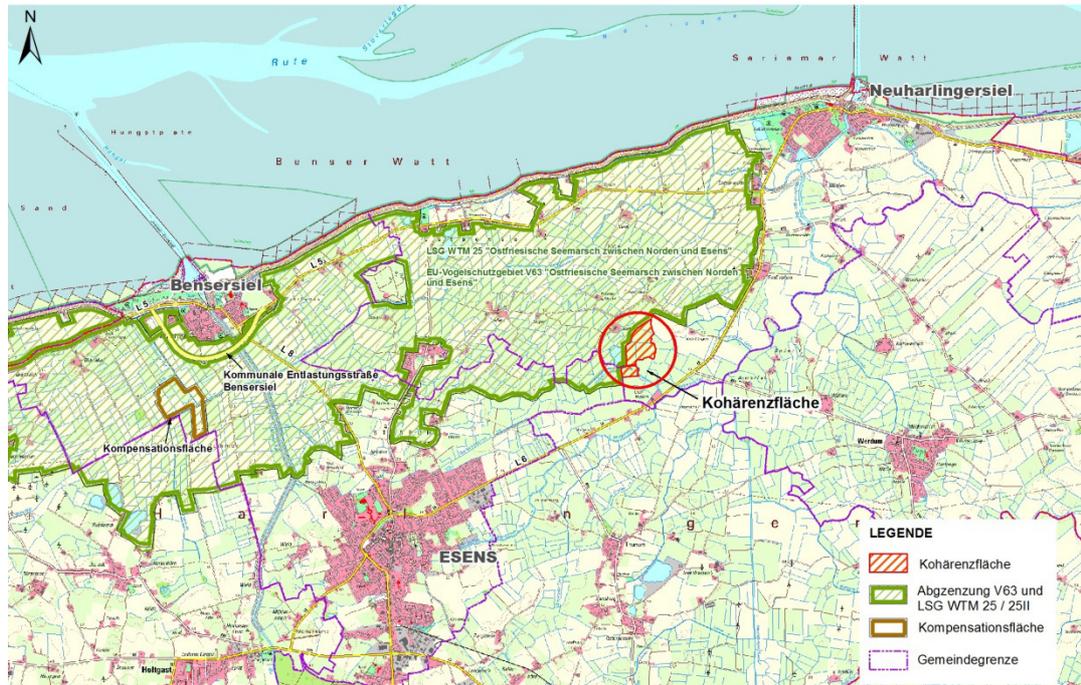
Hier werden die naturräumlichen Gegebenheiten und die rechtlichen Vorgaben dargestellt sowie die Auswirkungen von Bau, Anlage und Betrieb der Entlastungsstraße auf die Umwelt beschrieben und bewertet. Zudem wird auf Maßnahmen zur Vermeidung, Minimierung und Kompensations- bzw. Kohärenzmaßnahmen sowie auf Überlegungen zu alternativen Planungsmöglichkeiten eingegangen. Zudem wird ausführlich auf die Festlegungen des B-Plans in Zusammenhang mit den Kompensationsmaßnahmen sowie auf Auswahl, Eigenschaften und Größe der Kompensationsflächen einschließlich der durchzuführenden Aufwertungs- und Pflegemaßnahmen eingegangen. Abschließend werden die geplanten Kohärenzmaßnahmen ebenfalls ausführlich erörtert.

8. FFH-Verträglichkeitsprüfung

Da die vorliegende Planung einen Eingriff in das EU-Vogelschutzgebiet V 63 bedeutet, muss eine FFH-Verträglichkeitsprüfung durchgeführt werden. Für die ausführliche Darstellung wird auf Anlage 1 des gemeinsamen Umweltberichts verwiesen. Zusammenfassend ist festzustellen:

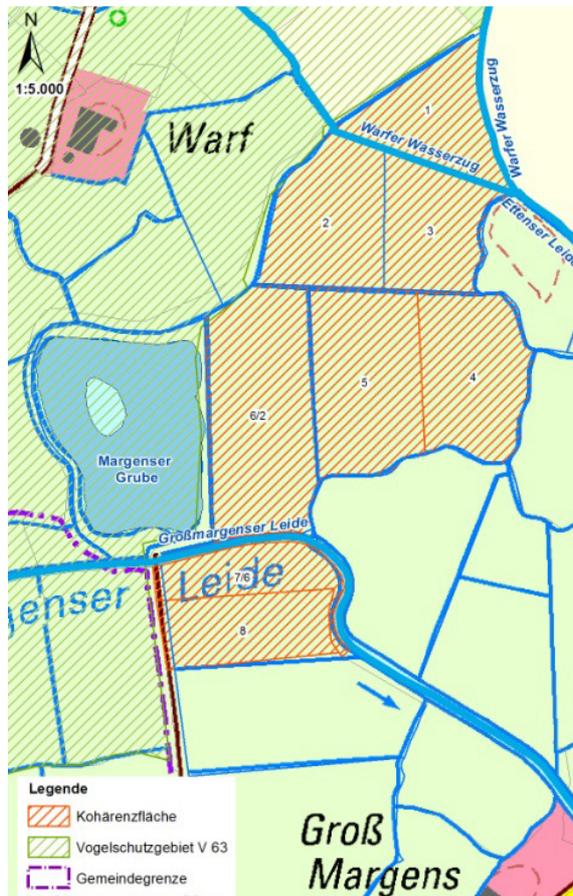
- Es liegt eine Beeinträchtigung des EU-Vogelschutzgebiets V 63 vor.
- Es sind keine zumutbaren Alternativen zur bestehenden Entlastungsstraße vorhanden.
- Es sind zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses gegeben, welche die Inanspruchnahme einer habitatschutzrechtlichen Ausnahme rechtfertigen. In der Hauptsache sind dies:
 - Die fremdenverkehrswirtschaftlichen Belange, die für die strukturschwache Küstenregion eine sehr hohe Bedeutung haben, was auch von der Regionalplanung anerkannt und im RROP berücksichtigt wird.
 - Die Vermeidung der nachteiligen ökologischen Wirkungen eines Rückbaus der bestehenden Entlastungsstraße (siehe dazu Anlage 3 des gemeinsamen Umweltberichts).
 - Gewichtsverstärkend kommen noch folgende Aspekte hinzu:
 - Die Wahrung der Prädikatisierung als „Nordseeheilbad“.
 - Die Vermeidung von schwersten Belastungen des städtischen Haushalts.
 - Die Entlastung von Teilen der Wohnbebauung von verkehrsbedingtem Lärm (was als positiver Nebeneffekt gewürdigt wird, aber nicht von ausschlaggebender Bedeutung ist).
- Die Inanspruchnahme einer habitatschutzrechtlichen Ausnahme erfordert die Durchführung von sog. Kohärenzmaßnahmen zur Gewährleistung der weiteren Erfüllung der Schutzzwecke.
- Eine geeignete Kohärenzfläche wurde auf dem Gebiet der Gemeinde Neuharlingersiel gefunden. Für ausführlichere Darstellungen hierzu wird auf den Umweltbericht zur vorliegenden FNP-Änderung sowie zur parallel durchgeführten Aufstellung des B-Plans Nr. 89 verwiesen. Die nachfolgende Abbildung gibt einen Überblick über die Lage der kommunalen Entlastungsstraße sowie der Kompensations- und Kohärenzflächen im bzw. angrenzend ans EU-Vogelschutzgebiet V 63.

Abb. 04: Lage von Entlastungsstraße, Kompensations- und Kohärenzflächen



Die Flächen, auf denen die Kohärenzmaßnahmen durchgeführt werden sollen, befinden sich in der Gemarkung Seriemar, Flur 15 in der Nähe der Margenser Grube. Die nachfolgende Abbildung gibt einen Überblick über die Flächen, die für die Durchführung von Kohärenzmaßnahmen vorgesehen sind. Sie sollen zukünftig in Art und Weise dergestalt bewirtschaftet werden, so dass sie zur Erfüllung der Schutzzwecke des Vogelschutzgebiets beitragen können. Die Sicherung der Bewirtschaftungsauflagen, die für den Erfolg dieser Maßnahmen notwendig sind, erfolgt durch den grundbuchlichen Eintrag einer beschränkt persönlichen Dienstbarkeit.

Abb. 05: Überblick über die Kohärenzflächen



9. Artenschutzrechtliche Prüfung

Für die ausführliche Darstellung der Berücksichtigung von artenschutzrechtlichen Belangen wird auf Anlage 2 des gemeinsamen Umweltberichts verwiesen.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass die artenschutzrechtlichen Bestimmungen bei Bau, Anlage und Betrieb der Entlastungsstraße eingehalten wurden und werden.

10. Flächenbilanz

TEILGELTUNGSBEREICH I	Fläche (m²)
öffentliche Straßenverkehrsfläche	62.931
Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung	1.948
öffentliche Grünflächen	21.252
gesetzlich geschützter Biotop	3.655
Wasserflächen	1.597
Flächen für Wasserwirtschaft und Hochwasserschutz	1.567
Summe	92.950
TEILGELTUNGSBEREICH II	Fläche (m²)
Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft	331.359
Wasserflächen	7.059
Summe	338.418
GESAMTSUMME	431.368

11. Nachrichtliche Übernahmen**11.1. Wasserflächen und Flächen für die Wasserwirtschaft, den Hochwasserschutz und die Regelung des Wasserabflusses****11.1.1. Wasserflächen**

Die vorhandenen Gewässer, in Teilgeltungsbereich I

- Alte Dilft
- Benser Tief
- westlicher und östlicher Ringschloot

und in Teilgeltungsbereich II

- Oldendorfer Tief
- Neue Dilft

werden in ihrem Bestand dargestellt, soweit es die vorliegende Bauleitplanung betrifft. Eine Veränderung dieser Gewässer wird im Rahmen der vorliegenden Planung

nicht angestrebt.

Die Überquerung des Benser Tiefs und der Ringschloote durch das Brückenbauwerk wird in die Planzeichnung als zeichnerischer Hinweis übernommen.

11.1.2. Flächen für Hochwasserschutzanlagen

Die Dämme zu beiden Seiten des Benser Tiefs werden als Hochwasserschutzanlagen nachrichtlich übernommen.

11.1.3. Deichschutzzone

Soweit sie das Plangebiet betrifft, wird die Deichschutzzone nachrichtlich übernommen.

11.1.4. Gewässerrandstreifen

In den 5 m breiten Gewässerrandstreifen (gemessen von der Böschungsoberkante) in Teilgeltungsbereich I

- am Oldendorfer Tief südlich der L 5 „Hauptstraße“
- am westlichen und östlichen Ringschloot

und in Teilgeltungsbereich II

- am Oldendorfer Tief
- an der Alten Dilt
- an der Neuen Dilt

gelten die Bestimmungen des § 38 des WHG i. V. m. § 58 NWG. Ggf. erlassene Anordnungen der Wasserbehörde hinsichtlich Bepflanzung und Pflege sowie zur Verwendung von Dünger und Pflanzenschutzmitteln sind zu beachten.

11.1.5. Räumuferzone

In der 10 m breiten Räumuferzone (gemessen von der Böschungsoberkante) in Teilgeltungsbereich I

- am Oldendorfer Tief südlich der L 5 „Hauptstraße“
- am westlichen und östlichen Ringschloot

und in Teilgeltungsbereich II

- am Oldendorfer Tief
- an der Alten Dilt
- an der Neuen Dilt

gelten die Bestimmungen der Satzung der Deichacht Esens-Harlingerland. Dieser Bereich ist insbesondere von baulichen Anlagen freizuhalten. Ausnahmen im Bereich von 5 bis 10 m (gemessen von der Böschungsoberkante) kann der Vorstandsvorsteher in begründeten Fällen zulassen.

11.2. Leitungen

Die innerhalb von Teilgeltungsbereich I verlaufenden Leitungen werden aus Gründen der Übersichtlichkeit nicht in der Planzeichnung dargestellt. Ihr Verlauf ist jedoch anhand der festgesetzten Leitungsrechte erkennbar (vgl. Kap. 6.1.3 sowie Planzeichnung). Die in Teilgeltungsbereich II vorhandene 110 kV-Leitung wird im Bestand dargestellt.

11.3. Schutzgebiete und -objekte gemäß Naturschutzrecht

Die Abgrenzungen der Landschaftsschutzgebiete 25 „Ostfriesische Seemarsch zwischen Norden und Esens“ und 25 II „Ostfriesische Seemarsch zwischen Norden und Esens im Bereich Bensorsiel, Samtgemeinde Esens, Landkreis Wittmund“ werden nachrichtlich in die Planzeichnung übernommen.

Auf der Fläche nördlich zwischen Alter Diltf und kommunaler Entlastungsstraße ca. 180 m westlich der Kreuzung mit dem Oldendorfer Weg befindet sich ein gem. § 30 BNatSchG gesetzlich geschützter Biotop (seggen- und binsenreicher Flutrasen), der nachrichtlich in die Planzeichnung übernommen wird (vgl. auch Flächenbilanz Kap. 10).

12. Hinweise

12.1. Baunutzungsverordnung

Es gilt die Baunutzungsverordnung in der Fassung vom 23.01.1990, zuletzt geändert durch Gesetz vom 11.06.2013.

Gem. § 233 Absatz 1 Satz 1 BauGB wird das Verfahren des vorliegenden Bauleitplanes nach den vor dem 13.05.2017 geltenden Rechtsvorschriften fortgeführt. Die frühzeitige Beteiligung der Behörden und der sonstigen Träger öffentlicher Belange wurde vor dem 16.05.2017 eingeleitet, so dass das Verfahren nach den vorgenannten Rechtsvorschriften weitergeführt werden kann (vgl. § 245 c BauGB).

12.2. Bodenfunde

Sollten bei den geplanten Bau- und Erdarbeiten ur- oder frühgeschichtliche Bodenfunde (das können u. a. sein: Tongefäßscherben, Holzkohleansammlungen, Schlacken sowie auffällige Bodenverfärbungen und Steinkonzentrationen, auch geringe Spuren solcher Funde) gemacht werden, sind diese gemäß § 14 Abs. 1 des Nds. Denkmalschutzgesetzes (NDSchG) meldepflichtig und müssen der Unteren Denkmalschutzbehörde des Landkreises Wittmund oder dem Niedersächsischen Landesamt für Denkmalpflege, Referat Archäologie - Stützpunkt Oldenburg, Ofener Straße 15, 26121 Oldenburg - unverzüglich gemeldet werden. Meldepflichtig ist der Finder, der Leiter der Arbeiten oder der Unternehmer. Bodenfunde und Fundstellen sind nach § 14 Abs. 2 des NDSchG bis zum Ablauf von 4 Werktagen nach der Anzeige unverändert zu lassen, bzw. für ihren Schutz ist Sorge zu tragen, wenn nicht die Denkmalschutzbehörde vorher die Fortsetzung der Arbeit gestattet.

Eine Genehmigung der Denkmalschutzbehörde ist erforderlich, wenn Erdarbeiten an einer Stelle vorgenommen werden, wo Funde vermutet werden. Die Genehmi-

gung kann unter Bedingungen und mit Auflagen erteilt werden.

12.3. Schädliche Bodenveränderungen / Altlasten

Sollten bei Bau- oder Erschließungsmaßnahmen Hinweise auf schädliche Bodenveränderungen gefunden werden, ist unverzüglich der Landkreis Wittmund, Untere Bodenschutzbehörde, zu benachrichtigen.

12.4. Bodenschutz

Die durch Bau- oder Erschließungsarbeiten verdichtete Bodenfläche im unversiegelten Bereich ist nach Beendigung der Maßnahme wieder in den ursprünglichen Zustand der Bodenstruktur zu versetzen.

12.5. Kampfmittel

Sollten bei Erdarbeiten Kampfmittel (Granaten, Panzerfäuste, Minen etc.) gefunden werden, ist umgehend das Landesamt für Geoinformationen und Landesvermessung Niedersachsen (LGLN) – Kampfmittelbeseitigungsdienst – in Hannover oder das Ordnungsamt der Samtgemeinde Esens zu benachrichtigen.

12.6. Maßnahmen an Gewässern

Für Umbaumaßnahmen an Gewässern sind wasserrechtliche Genehmigungen nach § 68 des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG) i. v. m. § 108 Nds. Wassergesetzes (NWG) erforderlich. Das gleiche gilt für Verrohrungen (Überfahrten/Überwegungen). Hierfür sind Genehmigungen nach § 36 des WHG i. V. m. § 57 NWG einzuholen.

12.7. Ungenaue Lage der Leitungen

Die tatsächliche Lage von Ver- und Entsorgungsleitungen kann von der im Plan gekennzeichneten Lage erheblich abweichen. Daher ist vor Beginn von Bodenbewegungen, Bauarbeiten und/oder Bohrungen in der Nähe einer Leitung vom Leitungsträger die genaue Lage des Leitungsverlaufs in der Örtlichkeit feststellen zu lassen.

12.8. Arbeiten im Nahbereich der Hochspannungsleitung

In einem Bereich von jeweils 25,0 m sind beiderseits der Hochspannungsfreileitung bei Arbeiten die Sicherheitsabstände gemäß DIN VDE 0105/10.97 einzuhalten.

12.9. Einsichtnahme in technische Vorschriften

Die den Festsetzungen der Bauleitplanung zugrunde liegenden Vorschriften (Gesetze, Verordnungen, Erlasse, DIN- und ISO-Vorschriften) können bei der Verwaltung der Stadt Esens (Am Markt 2-4, 26427 Esens) eingesehen werden.

13. Verfahrensvermerke

Der Rat der Stadt Esens hat in seiner Sitzung am 26.09.2016 die Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 89 „Kommunale Entlastungsstraße Bensorsiel“ beschlossen. Der Aufstellungsbeschluss wurde am ortsüblich bekannt gemacht.

Die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB erfolgte in einem Erörterungstermin am 26.10.2016 und mit der Möglichkeit schriftliche Stellungnahmen bis zum 11.11.2016 abzugeben.

Die frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 1 BauGB erfolgte in einem Scoping am 26.10.2016 und in Form zur Aufforderung von schriftlichen Stellungnahmen bis zum 25.10.2016.

Der Verwaltungsausschuss der Stadt Esens hat am die öffentliche Auslegung des Bebauungsplanes Nr. 89 „Kommunale Entlastungsstraße Bensorsiel“ beschlossen.

Der Entwurf des Bebauungsplanes Nr. 89 „Kommunale Entlastungsstraße Bensorsiel“ hat mit dem Entwurf der Begründung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB in der Zeit vom bis öffentlich ausgelegt.

Nach Prüfung der Stellungnahmen hat der Rat der Stadt Esens in seiner Sitzung am den Bebauungsplan Nr. 89 „Kommunale Entlastungsstraße Bensorsiel“ als Satzung beschlossen.

14. Zusammenfassende Erklärung

14.1. Ziel der Planaufstellung

(Wird nach Fassung des Satzungsbeschlusses ergänzt.)

14.2. Beurteilung der Umweltbelange

(Wird nach Fassung des Satzungsbeschlusses ergänzt.)

14.3. Planungsalternativen

(Wird nach Fassung des Satzungsbeschlusses ergänzt.)

14.4. Abwägungsvorgang

Im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung sind 20 Stellungnahmen der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange und 1 Stellungnahme der Öffentlichkeit eingegangen. Von den erstgenannten enthielten 10 Stellungnahmen keine Bedenken, Hinweise oder Anregungen.

Im Rahmen des Scopingtermines am 26.10.2016 wurden über die bis zu diesem Zeitpunkt schriftlich vorliegenden Stellungnahmen hinaus mündliche Aussagen wie folgt getroffen:

- Vonseiten des Amtes für regionale Landesentwicklung (ArL) wird der Status des Flurbereinigungsverfahrens erläutert. Dieses wurde um- und zu einem kleineren Teil eingestellt. Die Flächen für die Kohärenzsicherung liegen im Bereich der Flurbereinigung. Daher soll eine Abstimmung mit dem ArL erfolgen.
- Vonseiten der Landwirtschaftskammer wird darauf hingewiesen, dass den Flächen zur Kohärenzsicherung benachbart liegende landwirtschaftliche Nutzflächen nicht beeinträchtigt werden dürfen.
- Vonseiten des Landesfischereiverbandes gibt es keinerlei Einwände gegen die Planung.

Diese Hinweise wurden bei der Erstellung des Entwurfes der Bauleitplanung beachtet.

Im Rahmen des Erörterungstermins zur Öffentlichkeitsbeteiligung am 26.10.2016 wurden keine Hinweise oder Anregungen vorgetragen. Es erschien ein Bürger. Die Planungen wurden durch die Vertreter der Stadt, Herrn RA Dr. Gellermann u. Firma Thalen Consult vorgestellt. Hieran anschließend wurde die Thematik ausführlich erörtert. Dabei unterstützte der Bürger die planerischen Bemühungen der Stadt und sprach sich für den Erhalt der Straße aus.

Im Folgenden wird die Berücksichtigung der schriftlich vorliegenden Stellungnahmen aufgeführt:

- Den Anregungen des Deutschen Gebirgs- und Wandervereins in Übereinstimmung mit einer schriftlichen Stellungnahme der Öffentlichkeit wird entsprochen, da für die öffentliche Auslegung ohnehin Begründungen für die FNP-Änderung und die Aufstellung des B-Plans mit zugehörigem Umweltbericht erstellt wurden, die auch Prüfungen nach den §§ 34 u. 44 Bundesnaturschutzgesetz (FFH-Verträglichkeitsprüfung u. Artenschutzrechtliche Prüfung) enthalten.
- Den Anregungen einer schriftlichen Stellungnahme der Öffentlichkeit wird entsprochen, da die Entwurfsunterlagen für die Öffentliche Auslegung ohnehin eine detaillierte Darstellung des rechtlichen Rahmens der planerischen Sicherung der kommunalen Entlastungsstraße enthalten.
- Den Anregungen der Unteren Naturschutzbehörde des Landkreises Wittmund in Übereinstimmung mit dem Deutschen Gebirgs- und Wanderverein und einer schriftlichen Stellungnahme der Öffentlichkeit wird entsprochen, da für die Öffentliche Auslegung in enger Abstimmung mit den zuständigen Fachbehörden ohnehin eine FFH-Verträglichkeitsprüfung angefertigt wurde, inklusive einer Verträglichkeits-, Alternativen- und Abweichungsprüfung mit dem Nachweis der zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses und von Kohärenzmaßnahmen.
- Auf Anregung der Nationalparkverwaltung Niedersächsisches Wattenmeer wurde die FFH-Verträglichkeitsprüfung um eine Prüfung der Auswirkungen des Vorhabens auf Interaktionen von Arten zwischen Rast- und Nahrungsplätzen im Nationalpark und dem angrenzenden von der Planung betroffenen Grünland binnendeichs ergänzt.

Einige Stellungnahmen enthielten Hinweise auf eine bestehende Höhenbeschränkung baulicher Anlagen sowie den Umgang mit Kampfmitteln und unterirdisch verlegten Leitungen. Diese treffen auf die vorliegende Planung jedoch nicht bzw. nicht mehr zu.

Aufgestellt:

Thalen Consult GmbH

Neuenburg, den 12.09.2017

i. A. Dipl.-Ing. Rolf Bottenbruch
Dipl.-Umweltwiss. Constantin Block

S:\Esens Stadt\9495_P_BP_78_79_80\05_B-
Plan\02_Entwurf\Begrueundung\2017_10_23_9495_begr_BP_89_E.docx