



**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

Stadt Esens



PROJ.NR. 9495 | 23.03.2018

INHALTSVERZEICHNIS

| | | |
|-----------|---|-----------|
| 1. | Anlass und Ziele der Planung | 6 |
| 2. | Grundlagen der Planung | 7 |
| 2.1. | Aufstellungsbeschluss | 7 |
| 2.2. | Rechtsgrundlagen | 7 |
| 2.3. | Räumlicher Geltungsbereich | 8 |
| 2.4. | Landschaftspflegerischer Begleitplan | 10 |
| 3. | Planerische Vorgaben | 11 |
| 3.1. | Landesplanung und Raumordnung | 11 |
| 3.2. | Parallele Flächennutzungsplanänderung..... | 13 |
| 3.3. | Landschaftsplanung..... | 14 |
| 3.4. | Belange des Küstenschutzes | 14 |
| 4. | Bestand | 14 |
| 4.1. | Teilgeltungsbereich I..... | 14 |
| 4.2. | Teilgeltungsbereich II | 15 |
| 5. | Konzept | 15 |
| 5.1. | Zwecke und Ausführung der kommunalen Entlastungsstraße | 15 |
| 5.2. | Technische Eigenschaften der kommunalen Entlastungsstraße..... | 18 |
| 5.3. | Wasserbauliche Maßnahmen..... | 20 |
| 5.4. | Berücksichtigung der Belange des Küstenschutzes | 20 |
| 5.5. | Grundeigentumsrechtliche Aspekte und Belange der Landwirtschaft | 20 |
| 5.6. | Alternative Planungsmöglichkeiten..... | 23 |
| 5.7. | Umbau der Ortsdurchfahrt..... | 23 |
| 5.8. | Fazit..... | 24 |
| 6. | Inhalt des Bebauungsplans | 25 |
| 6.1. | Teilgeltungsbereich I..... | 25 |
| 6.1.1. | Verkehrsflächen..... | 25 |
| 6.1.2. | Grünflächen..... | 25 |
| 6.1.3. | Leitungsrechte..... | 26 |
| 6.2. | Teilgeltungsbereich II | 26 |

| | | |
|------------|---|-----------|
| 6.2.1. | Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft..... | 26 |
| 6.2.2. | Leitungsrechte..... | 27 |
| 7. | Umweltbericht | 27 |
| 8. | FFH-Verträglichkeitsprüfung..... | 30 |
| 9. | Artenschutzrechtliche Prüfung..... | 33 |
| 10. | Flächenbilanz | 34 |
| 11. | Nachrichtliche Übernahmen | 34 |
| 11.1. | Wasserflächen und Flächen für die Wasserwirtschaft, den Hochwasserschutz und die Regelung des Wasserabflusses | 34 |
| 11.1.1. | Wasserflächen | 34 |
| 11.1.2. | Flächen für Hochwasserschutzanlagen | 35 |
| 11.1.3. | Deichschutzzone | 35 |
| 11.1.4. | Gewässerrandstreifen..... | 35 |
| 11.1.5. | Räumuferzone..... | 35 |
| 11.2. | Leitungen..... | 36 |
| 11.3. | Schutzgebiete und -objekte gemäß Naturschutzrecht..... | 36 |
| 12. | Hinweise | 36 |
| 12.1. | Baunutzungsverordnung..... | 36 |
| 12.2. | Bodenfunde..... | 36 |
| 12.3. | Schädliche Bodenveränderungen / Altlasten..... | 37 |
| 12.4. | Bodenschutz | 37 |
| 12.5. | Kampfmittel | 37 |
| 12.6. | Maßnahmen an Gewässern | 37 |
| 12.7. | Ungenauere Lage der Leitungen | 37 |
| 12.8. | Arbeiten im Nahbereich der Hochspannungsleitung | 37 |
| 12.9. | Einsichtnahme in technische Vorschriften | 37 |
| 13. | Verfahrensvermerke..... | 37 |
| 14. | Zusammenfassende Erklärung | 38 |
| 14.1. | Ziel der Planaufstellung..... | 38 |
| 14.2. | Beurteilung der Umweltbelange..... | 39 |
| 14.3. | Planungsalternativen | 40 |
| 14.4. | Abwägungsvorgang | 40 |

Bebauungsplan Nr. 89 „Kommunale Entlastungsstraße Benersiel“, Begründung

| | | |
|---------|------------------------------|----|
| 14.4.1. | Frühzeitige Beteiligung..... | 40 |
| 14.4.2. | Öffentliche Auslegung | 42 |

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 EU-Vogelschutzrichtlinie¹ 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. An dieser Stelle wird lediglich hervorgehoben, dass von der Samtgemeinde Esens und der Stadt Esens zuvor geprüft wurde, ob in Anbetracht der gegebenen Lage eine Legalisierung der vorhandenen Straße in Betracht kommt oder ein dem geltenden Recht entsprechender Zustand Modifikationen des Straßenzuges oder gar dessen Rückbau erfordert. Diese ergebnisoffen geführte Prüfung belegt, dass eine rechtskräftige Planung für die kommunale Entlastungsstraße möglich ist.

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 5.4) 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“, für den der Rat der Stadt am 26.09.2016 den Aufstellungsbeschluss gefasst hat, verfolgt die Stadt Esens das Ziel, durch Ausweisung der entsprechenden Flächen dauerhaftes Pla-

¹ Richtlinie 79/409/EWG des Rates vom 2. April 1979 über die Erhaltung der wildlebenden Vogelarten

nungsrecht 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 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 12.10.2016 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. | | |

Bebauungsplan Nr. 89 „Kommunale Entlastungsstraße Bensorsiel“, Begründung

| Flur 3 | Flur 4 | Flur 5 | | Flur 6 |
|--------|--------|--------|--------|--------|
| | | 45 | teilw. | |
| | | 56/1 | teilw. | |
| | | 57/14 | teilw. | |

Teilgeltungsbereich II liegt südlich von Bensorsiel in der Umgebung des Zusammenflusses von Oldendorfer Tief und Neuer Dilft 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. |

| Flur 2 | Flur 3 | |
|--------|--------|---------|
| | 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. planfeststellungsersetzenden 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.

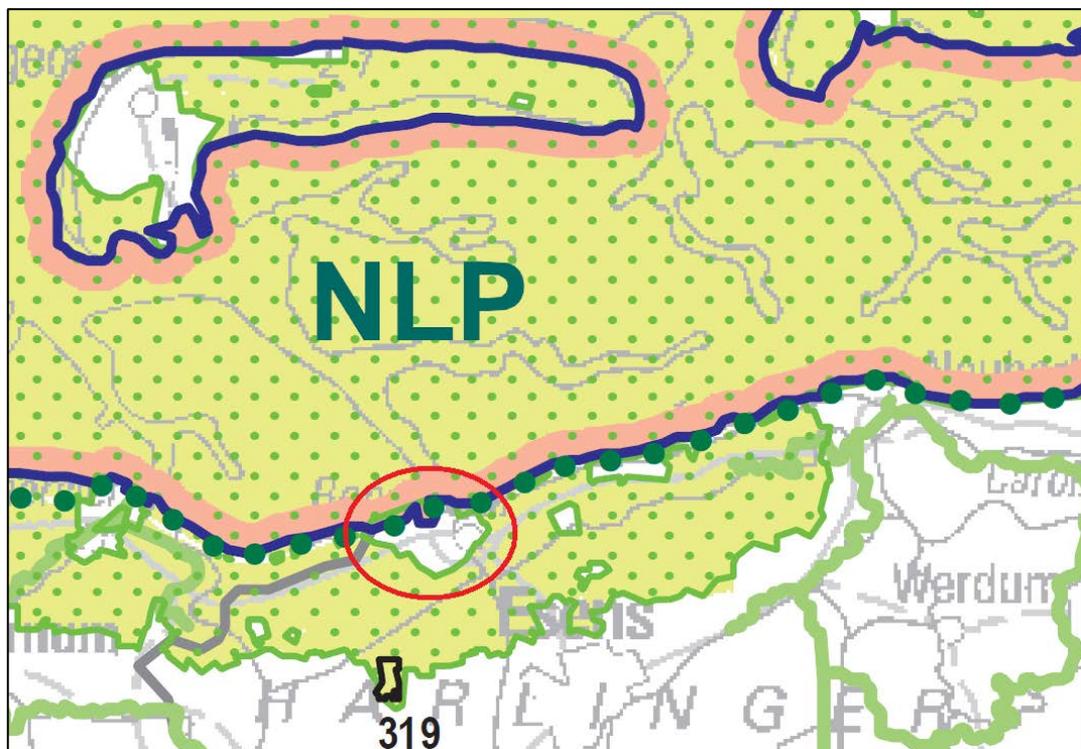
Im vorliegenden Fall wird von der Möglichkeit Gebrauch gemacht, einen Landschaftspflegerischen Begleitplan zu erstellen, um den naturschutzrechtlichen Anforderungen an die Planung zu genügen. Dieser basiert auf dem Grünordnungsplan, der im Rahmen der Planungen vor der Errichtung der kommunalen Entlastungsstraße 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. 8).

3. Planerische Vorgaben

3.1. Landesplanung und Raumordnung

Das **Niedersächsische Landes-Raumordnungsprogramm (LROP)** wurde am 06.10.2017 neu bekannt gemacht. Dieses stellt für die Umgebung Bensorsiels Vorranggebiete für Natura 2000-Gebiete und für die Rohstoffgewinnung (Gebietsnummer 319) dar. Die Natura 2000-Gebiete werden zugleich auch als Vorranggebiete für den Biotopverbund dargestellt. Östlich von Esens werden das Neuharlinger Sieltief, das Altharlinger Sieltief, das Margenser Tief und die Bettenwarfer Leide als Vorranggebiete für den linienförmigen Biotopverbund dargestellt, westlich von Esens das Pumpstief und das Dornumersielier Tief.

Abb. 01: Ausschnitt aus dem LROP Niedersachsen 2017 mit Legende



Legende:

| | | | |
|---|--|--|--|
|  | Vorranggebiet Natura 2000-Gebiete mit Abgrenzung |  | Vorranggebiet Biotopverbund (linienförmig) |
|  | Nationalpark „Niedersächsisches Wattenmeer“ mit Abgrenzung |  | Linie des mittleren Tidehochwassers |
|  | Vorranggebiet Biotopverbund |  | Vorranggebiet Rohstoffgewinnung (Gebietsnr. 319) |

Da die Straßentrasse außerhalb der Vorranggebiete liegt (siehe Abgrenzung in der Abbildung) und im kombinierten Vorranggebiet für Natura 2000-Gebiete und den Biotopverbund die Darstellung 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. Bensorsiel 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 Bensorsiel hinein.

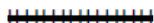
Weiterhin werden südwestlich, südlich und südöstlich der kommunalen Entlastungsstraße flächendeckend Vorsorgegebiete für Grünlandbewirtschaftung, -pflege und -entwicklung sowie Vorsorgegebiete für die Landwirtschaft auf Grund hohen, natürlichen landwirtschaftlichen Ertragspotenzials sowie auf Grund besonderer Funktionen der Landwirtschaft dargestellt. Westlich von Bensorsiel 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 auszu-

gehen.

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. 5.4).

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 Dilft. 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 Ent-

lastungsstraße hindurchgeführt. Der Knotenpunkt der Trasse mit der L 8 („Bengersieler Straße“) ist als Kreisverkehrsplatz gestaltet. Östlich davon knüpft die Entlastungsstraße an die L 5 Richtung Neuharlingsiel an. Die Länge der kommunalen Entlastungsstraße Bengersiel 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 Nutzungsaufgaben (insbesondere extensive Grünlandnutzung). Erstere wurden bereits vor einigen Jahren ausgeführt, letztere sind in Kraft sollen dauerhaft beibehalten werden (vgl. Umweltbericht Kap. 7).

5. Konzept

5.1. Zwecke und Ausführung der kommunalen Entlastungsstraße

Der Tourismus ist als Wirtschaftsfaktor für die Stadt und die Samtgemeinde Esens sowie für den gesamten Landkreis Wittmund 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, die Bengersiel im RROP die besondere Entwicklungsaufgabe Fremdenverkehr zugewiesen hat. Zudem ist Bengersiel als „Nordseeheilbad“ prädikatisiert.

Für die Sicherung und Entwicklung dieses touristischen Standorts ist die kommunale Entlastungsstraße von entscheidender Bedeutung. Ohne sie wird das Ortszentrum Bengersiels von verkehrlich bedingten Immissionen (Lärm, Staub, Gerüche, Erschütterungen) belastet. Zudem wirkt die durch das Ortszentrum verlaufende Landesstraße L 5 „Hauptstraße“ als Barriere zwischen dem nördlichen, der Nordsee zugewandten Teil der Ortslage, mit den wesentlichen touristischen Infrastrukturen, und dem südlichen Teil, in dem weit überwiegend die touristischen Unterkünfte sowie die Dauerwohnungen vorzufinden sind. Diese Situation mindert nicht nur die Aufenthaltsqualität, sondern geht auch mit einer mangelhaften Verkehrssicherheit einher. Die Herausnahme des Durchgangsverkehrs aus dem Ortszentrum und durch „Entschleunigung“ des Ziel- und Quellverkehrs mit Hilfe von verkehrsberuhigenden und / oder verkehrslenkenden Maßnahmen dient dabei dem nicht motorisierten Verkehr (Fahrradfahrer, Fußgänger) und besonders auch in ihrer Mobilität eingeschränkten Menschen.

Die Verkehrsberuhigung des Ortszentrums ist zudem die Voraussetzung für gestalterische Maßnahmen zur Aufwertung des Ortsbildes, z. B. durch Anpflanzen von Bäumen und anderen Bepflanzungen und der Schaffung von Sitzmöglichkeiten.

Diese Aspekte sind für Bengersiel als Ferien- und Kurort von hoher Bedeutung, da sich die Samtgemeinde und die Stadt Esens sich gegenüber anderen regionalen, überregionalen, nationalen und internationalen Tourismusdestinationen zukunfts-

fähig aufstellen muss. In anderen Orten an der Nordseeküste wurden und werden Maßnahmen zu Steigerung der Attraktivität ergriffen. Ohne Entlastungsstraße droht der Standort Bensorsiel in diesem Zusammenhang ins Hintertreffen zu geraten.

Im Zusammenhang mit dem Erfordernis der Entlastungsstraße sind auch die Erfordernisse des Küstenschutzes zu beachten. Es ist nicht auszuschließen, dass die Schließung der Deichscharte erforderlich wird. Dies hätte direkte Auswirkungen auf die verkehrliche Erschließungssituation in Bensorsiel (ausführlich hierzu siehe Kap. 5.4).

Über die generelle 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.

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. Inselparkplätze) vom Osten aus über die L 5 „Westbense“ und die Ortsstraße

„Rotzmense“ direkt erreichbar sind.

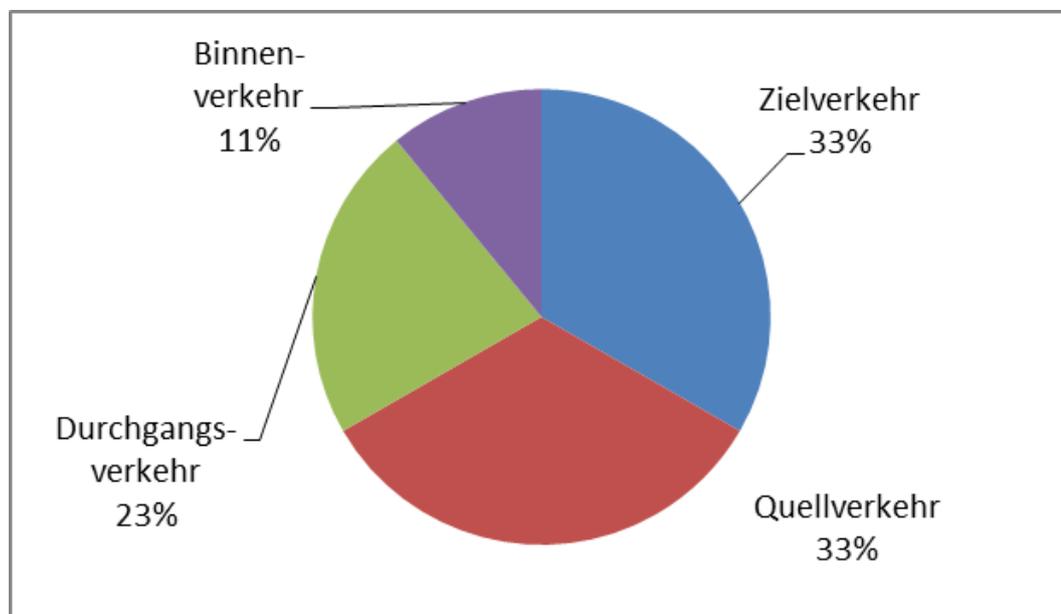
Die Funktionen als Urlaubsort und stark frequentierter Fährhafen führen in Bensorsiel in den Sommermonaten zu einer hohen Verkehrsbelastung. Vor der Inbetriebnahme der kommunalen Entlastungsstraße wurden sowohl der Durchgangsverkehr (vor allem auch der Ausflugsverkehr zu den östlich und westlich von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

Die Stadt Esens hat im Jahr 1998 eine Verkehrsuntersuchung für die Ortschaft Bensorsiel beim Ingenieurbüro Thalen Consult GmbH, Neuenburg, in Auftrag gegeben.³ 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.⁴

Da eine allein quantitative Betrachtung für eine aussagekräftige Analyse nicht ausreicht, wurde eine Aufschlüsselung nach Verkehrsarten vorgenommen, die folgende Verteilung ergab:⁵

Abb. 03: Anteil der Verkehrsarten am Verkehrsaufkommen in Bensorsiel



Bei der Befragung nach der Motivation der Fahrt gaben 65 % der Befragten an, aus

³ Thalen Consult GmbH (1998): Verkehrsuntersuchung für eine kommunale Entlastungsstraße Bensorsiel. – Neuenburg, Dezember 1998

⁴ Vgl. ebenda, S. 9

⁵ Vgl. ebenda, S. 7

Freizeitgründen unterwegs zu sein. 21 % gaben Wohnung bzw. Heimfahrt als Fahrtzweck an, während 7 % Versorgungsfahrten unternahmen. Nur 4 % waren Berufs- und Ausbildungspendler und 3 % gaben geschäftliche Fahrtgründe an.⁶

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.⁷

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.

Zur Verdeutlichung der langfristigen Zielsetzung wird in dieser Begründung auch auf den geplanten Umbau der Ortsdurchfahrt eingegangen (siehe Kap. 5.7). 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. Die Entlastungsstraße ist eine unverzichtbare Voraussetzung für den in Aussicht genommenen und angestrebten Umbau der Ortsdurchfahrt.

5.2. 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

⁶ Vgl. ebenda

⁷ Ingenieurgemeinschaft Dr.-Ing. Schubert (2016): Stadt Esens. Verkehrsuntersuchung Bensorsiel. – Hannover, 27.10.2016

Bebauungsplan Nr. 89 „Kommunale Entlastungsstraße Bensorsiel“, Begründung

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- schun- 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 besitzt 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 Durchlass auf der Ostseite des Benser Tiefs ist ein Fahrrad- und Fußgängertunnel integriert.

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) geleitet.

Es wurde bewusst auf einen Fuß- oder Radweg entlang der Entlastungsstraße verzichtet. 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 erfolgte im Frühjahr 2011.

5.3. 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.“⁸ 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.

5.4. 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 Hafbereich ermöglichen. Der östliche Hafbereich 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 Hafbereich. 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.

5.5. Grundeigentumsrechtliche Aspekte und Belange der Landwirtschaft

Von der vorliegenden Planung sind weiterhin grundeigentumsrechtliche Belange und im Zusammenhang damit auch die Belange der Landwirtschaft betroffen, die für die Umsetzung der Planung einer Regelung bedürfen. Dies gilt nicht nur für den Bereich der Straßentrasse, sondern auch für die Flächen zum Ausgleich der Eingrif-

⁸ Battis, U.; Krautzberger, M.; Löhr, R. (1998): Baugesetzbuch – BauGB - München, § 38 RD. 30

fe in Natur und Landschaft bzw. Beeinträchtigungen des Vogelschutzgebiets.

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 Bebauungsplan. Durch die Anordnung nach § 8 FlurbG vom 18.03.2009 vergrößerte sich die Verfahrensfläche auf rund 1.215 ha.“*⁹

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.

Zunächst ist darauf hinzuweisen, dass die Stadt dem planungsbeeinträchtigten und grundrechtlich geschützten Eigentum besondere Bedeutung zuerkennt und entsprechenden Aufmerksamkeit gewidmet hat. Um Belastungen möglichst weitgehend zu vermeiden, wurden planungsbeeinträchtigte Grundflächen von der Stadt zu einem erheblichen Anteil bereits erworben. Das trifft sowohl auf Teile der Trasse als auch auf die Kompensationsflächen im Oldendorfer Hammer zu.

In Ansehung der Eigentumsflächen, die sie nicht freihändig erwerben konnte, hat die Stadt Esens die mit der Planung verfolgten öffentlichen Belange gegen die aus dem verfassungsrechtlich durch Art. 14 Abs. 1 GG geschützten Eigentum und seiner Nutzung resultierenden Interessen abzuwägen. Die Eigentumsbelange wurden daher mit dem ihnen zukommenden Gewicht in die Abwägung eingestellt.

In Rechnung gestellt wurde, dass es sich bei den Flächen um arrondierten Grundbesitz handelt und die für den Straßenbau in Anspruch genommenen Flächen einen beachtlichen Teil des Grundbesitzes ausmachen. Zugleich wurde allerdings auch berücksichtigt, dass ein Eigentümer den vormaligen landwirtschaftlichen Betrieb nicht mehr führt, sondern die zugehörigen Grundflächen verpachtet hat, so dass nicht von einer gesteigerten Schutzwürdigkeit auszugehen ist. In der Abwä-

⁹ 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

gung schlagen die Flächen - worauf das OVG Lüneburg bereits im Urteil vom 22.5.2008 (1 KN 149/05) aufmerksam machte - nur noch mit ihrem Marktwert zu Buche. Um den Verlust auszugleichen, den der Eigentümer erlitten hat, ist die Stadt Esens bestrebt, die von der Planung betroffenen Flächen zu einem angemessenen Preis zu erwerben.

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 nach Einstellung des Flurbereinigungsverfahrens wird weiterhin angestrebt, eine einvernehmliche Lösung herbeizuführen. Das ist bisher noch nicht gelungen, weil der Eigentümer sich bislang nicht bereit gezeigt hat, die attraktiven und den Marktwert der Flächen deutlich übersteigenden Angebote der Stadt anzunehmen.

Unabhängig davon, ob die Grundflächen des Einwenders freihändig erworben werden können, erkennt die Stadt Esens den mit ihrer Planung verfolgten Belangen des Gemeinwohls im Rahmen der Abwägung den Vorrang vor den eigentumsbezogenen Interessen zu. Dies nicht zuletzt deshalb, weil es keine das private Eigentum weniger beeinträchtigenden Alternativen gibt und die Stadt Esens namentlich die fremdenverkehrswirtschaftlichen Interessen aus den in der FFH-Verträglichkeitsprüfung (S. 105 ff.) im Einzelnen genannten Gründen angesichts der zentralen Bedeutung des Tourismus für die weitere Entwicklung Bensorsiels für gewichtiger erachtet als die eigentumsbezogenen Interessen.

Weiterhin wurde im Hinblick auf die Rechtfertigung der Planung 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.¹⁰ In der Urteilsbegründung bestätigte das OVG Lüneburg die in der Begründung der Planung dargelegten Vorhabeninteressen.

Obschon es keine das private Eigentum weniger beeinträchtigenden Alternativen gibt, kann von einer „Vernichtung“ des Hofes - wie es vom Einwender formuliert wurde - 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 des Flurbereinigungsverfahrens 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. Dem Interesse an der Wahrung der bisherigen Grundstückszuschnitte konnte und kann allerdings nicht Rechnung getragen werden, weil die Trassenführung durch die daran aus verkehrstechnischer Sicht zu stellenden Anforderungen weitgehend determi-

¹⁰ vgl. BVerwG E 125, 116- Schönefeld

niert sind. In diesem Zusammenhang muss jedoch erwähnt werden, dass alle landwirtschaftlichen Flurstücke nach Auskunft des (ArL) zugänglich waren bzw. sind.

Bezüglich der sonstigen landwirtschaftlichen Belange wurde vonseiten der Landwirtschaftskammer darauf hingewiesen, dass den Flächen für die Kompensationsmaßnahmen (und auch der neuen Kohärenzmaßnahmen) benachbart liegende landwirtschaftliche Nutzflächen nicht beeinträchtigt werden dürfen. Dieser Hinweis wurde bei der Umsetzung der Kompensationsmaßnahmen beachtet. Ebenso wird der Hinweis zukünftig bei der Umsetzung der Kohärenzmaßnahmen beachtet.

5.6. 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.

Andere Varianten der Ausführung wären unzweckmäßig 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.

5.7. Umbau der Ortsdurchfahrt

Die Planungen zum Umbau der Ortsdurchfahrt sind für die Stadt und die Samtgemeinde bereits seit längerer Zeit ein wichtiges Thema. Die Stadt Esens hat sich im Jahr 2005 mit dem Konzept einer Dorferneuerungsplanung 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 Wir-

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

kungen 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 Fahrzeuge 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.

5.8. Fazit

Die Stadt Esens hat sich in Abstimmung mit der Samtgemeinde Esens für die Errichtung bzw. Erhaltung der kommunalen Entlastungsstraße in der bereits realisierten Ausführung entschieden, da zumutbare Alternativen nicht gegeben sind und das Erfordernis der Straße ihre negativen Auswirkungen überwiegt. Zu letzteren zählen etwa die umfangreiche Oberflächenversiegelung, der Eintrag von Schallmissionen in zuvor unbelastete Bereiche oder die Veränderung des Landschaftsbildes. Die Umweltauswirkungen werden im Umweltbericht ausführlich dargestellt.

Einige der mit der kommunalen Entlastungsstraße verbundenen Umweltauswirkungen stellen Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft dar, die der Pflicht zur Durchführung von Ausgleichsmaßnahmen unterliegen. Im Hinblick hierauf können bereits praktische Erfolge vorgewiesen werden. Die Kompensationsflächen 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 Ein-

griff ins Vogelschutzgebiet zusätzlich durchzuführenden Maßnahmen erfolgreich sein und den geforderten Beitrag zur Erfüllung der Schutzzwecke leisten werden.

Weiter ist darauf zu verweisen, dass der „Planvollzug“ nicht an unüberwindlichen artenschutzrechtlichen Hindernissen scheitert (vgl. Anhang 4 (artspezifische Prüfung) zur Prüfung nach § 34 BNatSchG (Anlage 1 zum Umweltbericht)).

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.

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.

Dort 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.

Im Zuge von Planung und Ausführung der Entlastungsstraße waren und sind eine Reihe von Belangen zu berücksichtigen (Details hierzu siehe Kap. 5.2 bis 5.5). Da das Erfordernis der Straße feststeht und es zur bereits realisierten Ausführung keine zumutbaren Alternativen gibt (siehe Kap 5.6), 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.

Die durch den Bau der Entlastungsstraße hervorgerufenen Beeinträchtigungen der Schutzfaktoren wurden durch Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen im ortsnahen Bereich, wie Anlage von Gräben und Grabenaufweitungen, Schutz von Röhrichtbeständen, Sicherung von Feuchtbiotopen, Gestaltung der Gewässerkreuzungen etc. ausgeglichen. Die folgende Tabelle gibt die durch die Entlastungsstraße hervorgerufenen Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft sowie die hieraus abgeleiteten notwendigen Maßnahmen zur Vermeidung und Kompensation wieder.

Bebauungsplan Nr. 89 „Kommunale Entlastungsstraße Bensersiel“, Begründung

| Schutzgut | Beeinträchtigungen | Notwendige Vermeidungs- und Kompensationsmaßnahmen |
|----------------------|---|--|
| Lärm | Verkehrslärmimmissionen | Flüsterasphalt |
| Boden | Versiegelung 1,7 ha Beeinträchtigung des Bodens im Bereich der Bankette, Böschungen und Gräben 1,3 ha | Rekultivierung der alten Straßenfläche 0,065 ha Natürliche Sukzession 0,29 ha |
| | Bodenverdichtung im Arbeitsstreifen | Großflächige Anlage extensiv genutzter Flächen in der externen Kompensationsfläche 32,95 ha Rekultivierung des Arbeitsstreifens |
| Grundwasser | Verringerung der Grundwasserneubildung durch Versiegelung, Gefährdung durch Schadstoffe im trassennahen Bereich | Ableitung des überschüssigen Oberflächenabflusses über Böschungen, Rückhaltung des Oberflächenabflusses in offenen Gräben mit zusätzlichen Aufweitungen, Erhöhung der natürlichen Selbstreinigungskraft der Gewässer durch Gewässeraufweitungen mit Röhrichtbestand |
| Oberflächen-gewässer | Zuschütten von Gräben Queren von Gräben mit Rohrdurchlass Queren von Gewässern mit Rohrdurchlass (Oldendorfer Tief) und Rahmendurchlass (Alte Dilt, westlicher und östlicher Ringschloot) Überbrückung des Benser Tiefs Einleitung von Oberflächenabfluss | Anlage von durchgehenden Straßenseitengräben zur Vernetzung der Grabenstrukturen Verwendung ausreichend dimensionierter Rohrdurchlässe, Beachtung ökologischer Aspekte beim Einbau Anlage von Bermen in den Kastenprofilen Freihalten von Wandermöglichkeiten am Benser Tief |
| | | Aufweitung der Straßenseitengräben zur Verbesserung der Rückhaltevolumen, der Selbstreinigungskraft und der ökologischen Wertigkeit der Gräben Anlage von Gewässerrandstreifen und Sukzessionsflächen im Uferbereich der Gewässer Schaffung neuer Röhrichtbestände und Feuchtelementen in den straßennahen Kompensationsflächen Schaffung von neuen Gewässern und Abflachung vorhandener Gewässer in der externen Kompensationsfläche |

Bebauungsplan Nr. 89 „Kommunale Entlastungsstraße Bensorsiel“, Begründung

| Schutzgut | Beeinträchtigungen | Notwendige Vermeidungs- und Kompensationsmaßnahmen |
|---|--|--|
| Arten- und Lebensgemeinschaften, biologische Vielfalt | Verringerung der Gräben und Gewässer | Maßnahmen siehe Oberflächengewässer Schaffung neuer Gewässer, Blänken und Stillgewässer in der externen Kompensationsfläche |
| | Beseitigung von Bracheflächen und Grünlandflächen | Neuanlage von Ruderalbereichen und extensiven Grünlandflächen in den straßennahen Kompensationsflächen Neuschaffung von extensiv genutzten Grünlandflächen in der externen Kompensationsfläche |
| | Gefährdung eines Flutrasenbestandes | Sicherung im Zuge der Baumaßnahme |
| | | Anlage extensiver Grünlandflächen auf angrenzenden Flächen |
| | Beseitigung von Gehölzen an den Landesstraßen | Neupflanzung von Gehölzen an den Landesstraßen zur Vervollständigung der durchgehende Gehölzreihen |
| | Verlust und Beunruhigung von Flächen mit Bedeutung für Brut- und Rastbiotope für Wiesen- und Wasservogel | Gestaltung eines extensiv genutzten Grünlandbereiches (externe Kompensationsfläche) mit Gruppen, Blänken, Gewässern 32 ha |
| Verwendung von Flüsterasphalt | | |
| Landschaftsbild | Beeinträchtigung des Landschaftsbildes | Rekultivierung nicht mehr genutzter versiegelter Bereiche Anreicherung der Landschaft mit Ruderalflächen, Röhricht und Gewässern Schaffung großflächiger extensiver Grünlandflächen in der externen Kompensationsfläche Schließung der vorhandenen Straßenbegrünung an den Landesstraßen; Anpflanzungen an Kreuzungsbereichen |
| Sach- und Kulturgüter | Gefährdung einer Warft | Beachtung archäologischer Fundstücke bei den Baumaßnahmen |
| Mensch | Beeinträchtigung der Radwege durch Kreuzung und Verlärmung | Neuanlage einer Überbrückung des Radweges über das Benser Tief, Verwendung von Flüsterasphalt |

Die artenschutzrechtlichen Bestimmungen werden eingehalten.

Die Prüfung der Verträglichkeit des Vorhabens mit dem Vogelschutzgebiet V 63 (LSG 25 und LSG 25 II im LK Wittmund) ergab, dass durch die Kommunale Entlastungsstraße eine Beeinträchtigung der Schutzzwecke der Landschaftsschutzgebiete ausgelöst wurde. Es sind folgende Beeinträchtigungen festzustellen:

- Aufgrund der Inanspruchnahme und Entwertung von Habitaten durch den Flächenverbrauch und die Störungen aufgrund des Straßenbetriebs besteht eine erhebliche Beeinträchtigung des LSG 25 II
- Aufgrund der Entwertung der Bruthabitate des Kiebitzes durch den Straßenbetrieb besteht eine erhebliche Beeinträchtigung des LSG 25.

Eine Beeinträchtigung des Nationalparks Niedersächsisches Wattenmeer und der hier gelegenen Natura 2000-Gebiete besteht nicht.

Eine habitatschutzrechtliche Ausnahme für die vorliegende Planung ist zulässig, da zumutbare Alternativen nicht gegeben sind und die kommunale Entlastungsstraße aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses notwendig ist.

Die notwendigen Kompensationsmaßnahmen im trassennahen Bereich werden als Wasserfläche, Grünflächen mit Bindungen für Bepflanzungen und für Erhalt von Gewässern sowie als Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft im Teilgeltungsbereich I festgesetzt. Die Kompensationsfläche im Oldendorfer Hammer in einer Größe von 32 ha wird im Teilgeltungsbereich II als Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft festgesetzt.

Zur Sicherung des Zusammenhangs des Schutzgebietsnetzes „Natura 2000“ stellt die Stadt Esens eine Kohärenzfläche an der Margenser Grube in einer Größe von 18,3 ha angrenzend an das Vogelschutzgebiet zur Verfügung. Hier sollen die in den Landschaftsschutzgebieten beeinträchtigten oder zerstörten Strukturen wiederhergestellt und gesichert werden. Die rechtliche Absicherung erfolgt über eine beschränkt persönliche Dienstbarkeit im Grundbuch.

8. FFH-Verträglichkeitsprüfung

Da die vorliegende Planung einen Eingriff in das EU-Vogelschutzgebiet V 63 bedeutet, muss eine FFH-Verträglichkeitsprüfung in Bezug auf die bestehende Entlastungsstraße durchgeführt werden. Auch wenn eine solche Prüfung grundsätzlich vor der Zulassung eines Vorhabens zu erfolgen hat, schließt das geltende Recht eine entsprechende Prüfung nach Realisierung des Projekts nicht aus.¹⁶

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.

¹⁶ BVerwG, Urteil v. 15.07.2016, 9 C3/16, juris Rn. 49; Urteil v. 01.07.2017, 9 C2/16, juris Rn. 60

Bebauungsplan Nr. 89 „Kommunale Entlastungsstraße Benersiel“, Begründung

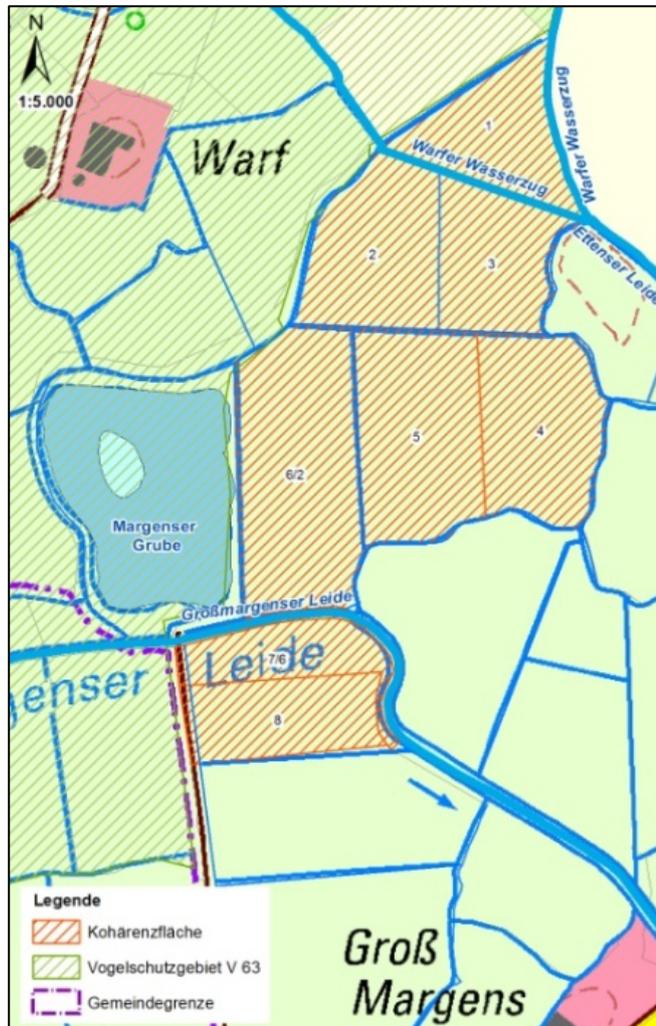
- Es sind zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses gegeben, welche die Inanspruchnahme einer habitatschutzrechtlichen Ausnahme rechtfertigen. In der Hauptsache sind dies:
 - Die fremdenverkehrswirtschaftlichen Belange, die für die strukturschwache Küstenregion eine sehr hohe Bedeutung 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 gemeinsamen Umweltbericht zur 126. 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 Seriem, 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 Dift 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 ausgelegen.

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

Im Rahmen der 126. Änderung des Flächennutzungsplans (FNP), der die Grundlage für die Aufstellung des vorliegenden Bebauungsplans (B-Plan) Nr. 89 ist, wird das Erfordernis der kommunalen Entlastungsstraße begründet. Ihr Bestand ist die Voraussetzung für die lokale Sicherung und Entwicklung des Fremdenverkehrs in Bensorsiel. Der Tourismus ist als Wirtschaftsfaktor für den gesamten Landkreis Wittmund 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.

Darüber hinaus dient die kommunale Entlastungsstraße auch der Berücksichtigung der Belange des Küstenschutzes bzw. der Bewältigung der sich daraus ergebenden Anforderungen an die Verkehrsführung.

Mit dem vorliegenden B-Plan wird nachträglich eine rechtliche Grundlage für die bereits bestehende Straße geschaffen. Vor dem Bau wurde hierfür zunächst der B-Plan Nr. 67 aufgestellt. Dieser wurde jedoch im Hinblick auf die Berücksichtigung des europäischen Vogelschutzes beanstandet und daher vorsorglich durch den B-Plan Nr. 72 ersetzt. Der Bau der Straße erfolgt auf Basis dieses B-Plans einschließlich seiner 1. Änderung. Einige Zeit nach Fertigstellung und Inbetriebnahme der Straße wurden beide B-Pläne gerichtlich für unwirksam erklärt. Die Samtgemeinde und die Stadt Esens sind bestrebt, die kommunale Entlastungsstraße zu erhalten und haben geprüft, ob eine Legalisierung der vorhandenen Straße möglich ist. Dies wurde für machbar befunden, woraufhin die Aufstellung des vorliegenden B-Plans beschlossen wurde.

Die vorliegende verbindliche Bauleitplanung konkretisiert die parallel durchgeführte vorbereitende Bauleitplanung. Die konkreten Zwecke der Entlastungsstraße geben

ihre technischen Eigenschaften vor. Von diesen ausgehend werden entsprechende Festsetzungen getroffen.

Darüber hinaus wird das Ziel verfolgt, die Flächen für die Kompensationsmaßnahmen zum Ausgleich der mit dem Bau und der Anlage der kommunalen Entlastungsstraße verbundenen Eingriffe in Natur und Landschaft vorzuhalten und sie dauerhaft für diesen Zweck zu sichern. Zudem wird auch die tatsächliche Durchführung der Kompensationsmaßnahmen durch entsprechende Festsetzungen dauerhaft gewährleistet.

14.2. Beurteilung der Umweltbelange

Von ausschlaggebender Bedeutung für die Belange der Umwelt ist die Lage Bensorsiels inmitten von ausgedehnten Flächen, die für den europäischen Vogelschutz von großer Bedeutung sind. Nachdem die nationale Unterschutzstellung durch das Landschaftsschutzgebiet 25 „Ostfriesische Seemarsch zwischen Norden und Esens“ (LSG 25) von gerichtlicher Seite für nicht ausreichend befunden worden war, wurde Ende 2016 das Landschaftsschutzgebiet 25 II „Ostfriesische Seemarsch zwischen Norden und Esens im Bereich Bensorsiel, Samtgemeinde Esens, Landkreis Wittmund“ (LSG 25 II) ausgewiesen. Damit ist die Fläche des EU-Vogelschutzgebiets V 63 „Ostfriesische Seemarsch zwischen Norden und Esens“ auf dem Gebiet des Landkreises Wittmund nun vollständig im Sinne der europarechtlichen Vorgaben geschützt und gemeldet.

Damit konnte im Rahmen der vorliegenden Planung erstmals eine vollständige Prüfung nach § 34 BNatSchG im Hinblick auf die kommunale Entlastungsstraße durchgeführt werden. Diese lässt sich wie folgt zusammenfassen:

- Es liegt eine Beeinträchtigung des EU-Vogelschutzgebiets V 63 durch die kommunale Entlastungsstraße 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.
- 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. Die Sicherung der Fläche für die Durchführung der entsprechenden Maßnahmen erfolgt durch einen grundbuchlichen Eintrag vor Satzungsbeschluss des vorliegenden B-Plans.

Im Zusammenhang mit der vorliegenden Planung wurde eine umfangreiche artenschutzrechtliche Prüfung durchgeführt. Diese hat zum Ergebnis, dass die artenschutzrechtlichen Bestimmungen bei Bau, Anlage und Betrieb der Entlastungsstraße eingehalten wurden und werden.

Für die vorbereitende und die verbindliche Bauleitplanung wurde ein gemeinsamer Umweltbericht erstellt. Dieser diente als Grundlage zur Konzeption von Maßnahmen zur Vermeidung, zum Ausgleich und zur Kompensation der Eingriffe in Natur und Landschaft. Diese zielen v. a. darauf ab, die Beeinträchtigungen durch Bodenversiegelung und die Beseitigung bzw. Entwertung von Grünland und röhrichtbestandenen Gräben auszugleichen. Im vorliegenden B-Plan wurden zum einen im Nahbereich der Straße Flächen zur Vermeidung und zum Ausgleich von Beeinträchtigungen festgesetzt. Zum anderen wurden aufbauend auf die Darstellungen der 126. FNP-Änderung Festsetzungen zur Durchführung der Kompensationsmaßnahmen im Oldendorfer Hammer südlich der Ortslage Bensorsiels getroffen. Damit entsprechen Art, Umfang und Sicherung der Kompensation den Anforderungen der Eingriffsregelung.

Weitere Auswirkungen der Entlastungsstraße, wie der Eintrag von Schallimmissionen in zuvor unbelastete Bereiche oder die Veränderung des Landschaftsbildes wurden im Zuge der Abwägung für tolerabel befunden.

14.3. Planungsalternativen

Alternativen Planungsmöglichkeiten hinsichtlich des Trassenverlaufs wurden im Rahmen der parallel durchgeführten vorbereitenden Bauleitplanung geprüft. Als Ergebnis wurde 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.

Als Ergebnis der Abwägung wurde festgestellt, dass andere Varianten der Ausführung unzumutbar bzw. nicht zumutbar wären.

14.4. Abwägungsvorgang

14.4.1. Frühzeitige Beteiligung

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.

Bebauungsplan Nr. 89 „Kommunale Entlastungsstraße Bensorsiel“, Begründung

- 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.

14.4.2. Öffentliche Auslegung

Im Rahmen der öffentlichen Auslegung sind 36 Stellungnahmen der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange und 3 Stellungnahmen der Öffentlichkeit eingegangen. Von den erstgenannten enthielten 17 Stellungnahmen keine Bedenken, Hinweise oder Anregungen.

Im Folgenden wird die Berücksichtigung der schriftlich vorliegenden Stellungnahmen aufgeführt:

- Auf Anregung der Öffentlichkeit wurde die Erörterung der grundeigentumsrechtlichen Aspekte und der Belange der Landwirtschaft in der vorliegenden Begründung ergänzt (Kap. 5.5).
- Auf Anregung der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) wurde der nicht zutreffende Verweis auf eine Vereinbarung bezüglich einer Übernahme der Straßenbaulast aus der vorliegenden Begründung entfernt.
- Auf Anregung der Öffentlichkeit wurde die von der Stadt Esens und der Samtgemeinde Esens gewählte Vorgehensweise zur nachträglichen Schaffung von Baurecht (inkl. der Umweltprüfungen) in der vorliegenden Begründung ausführlicher erläutert.
- Auf Anregung der Deichacht Esens-Harlingerland wurde die Angabe der Unterhaltungspflicht für die Gewässer II. Ordnung im landschaftspflegerischen Begleitplan korrigiert. Irrtümlich angegeben war die Deichacht Esens-Harlingerland. Korrekt ist, dass die Sielacht Esens die Unterhaltung der Gewässer übernimmt.
- Auf Anregung des Bundes für Umwelt und Naturschutz (BUND) wurden die aktuellen Darstellungen des im Oktober 2017 neu bekanntgemachten Landes-Raumordnungsprogrammes (LROP) in die vorliegende Begründung aufgenommen.
- Auf Anregung des BUND wurde eine Ergänzung insbesondere des Anhangs 4 zur Prüfung nach § 34 BNatSchG (FFH-Verträglichkeitsprüfung) und anderer Unterlagen entsprechend der Roten Liste der Brutvögel 2016, 5. gesamtdeutsche Fassung, vorgenommen.
- Auf Anregung des BUND wurde die FFH-Verträglichkeitsprüfung um eine ausführlichere Diskussion der optischen Beeinträchtigungen durch den Straßenkörper in Bezug auf die Avifauna ergänzt.
- Auf Anregung des BUND wurde die Prüfung nach § 44 BNatSchG (Artenschutzrechtliche Prüfung) überarbeitet und hierfür die Vorgaben des Gesetzes zur Änderung des BNatSchG vom 15.09.2017 - unter besonderer Beachtung des § 44 Absatz 1 Nummer 1 in Verbindung mit Absatz 5 Satz 2 Nr. 1 BNatSchG - zugrunde gelegt.
- Auf Anregung des BUND wurde der Satzsatz in Bezug auf das Ergebnis der artenschutzrechtlichen Prüfung klarer formuliert.

Einige Stellungnahmen enthielten Hinweise auf eine bestehende Höhenbeschränkung baulicher Anlagen sowie den Umgang mit Kampfmitteln und unterirdisch verlegten Leitungen. Z. T. wurde auf die im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung abgegebenen Stellungnahmen Bezug genommen. Wie dort bereits ausgeführt, treffen diese Hinweise auf die vorliegende Planung jedoch nicht bzw. nicht mehr zu.

Aufgestellt:

Thalen Consult GmbH

Neuenburg, den 23.03.2018

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

T:\Esens Stadt\9495_P_BP_78_79_80\05_B-
Plan\03_Satzung\Begrueundung\2018_04_05_9495_begr_BP_89_S.docx