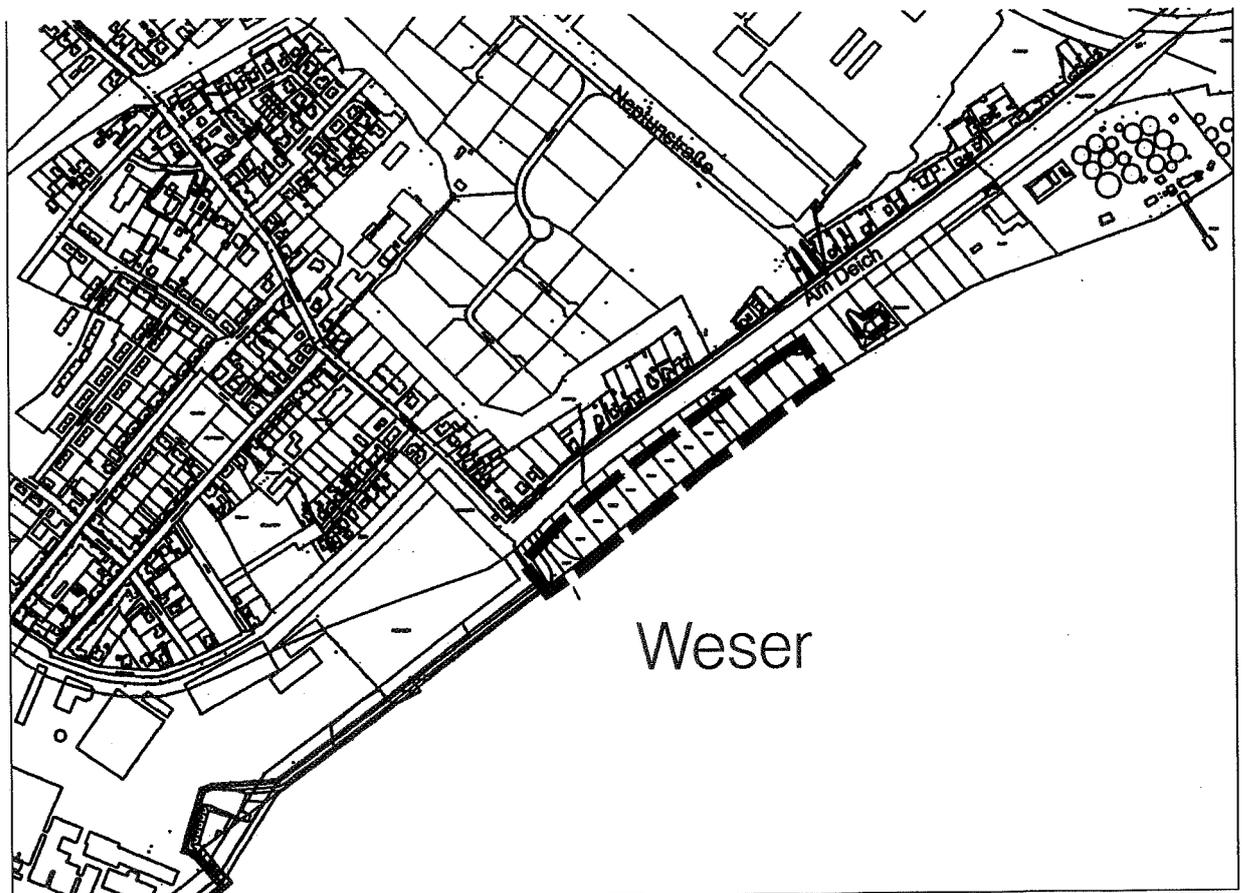


STADT NORDENHAM

Bebauungsplan Nr. 114
(für ein Gebiet östlich der Straße Am Deich und südlich der Neptunstraße)

BEGRÜNDUNG



Übersichtsplan: 1 : 5.000

plan
kontor städtebau

Lindenallee 23 26122 Oldenburg
Telefon 0441/97201-0 Fax -99

INHALTSVERZEICHNIS

1	Anlass und allgemeine Ziele der Planung	3
2	Lage und Abgrenzung des Planungsgebietes	3
3	Planungsvorgaben	4
3.1	Regionalplanung	4
3.2	Flächennutzungsplan	4
3.3	Bebauungspläne	5
3.4	Sonstige Planungen und Fachplanungen	5
4	Bestand und gegenwärtige Nutzung	6
4.1	Art und Maß der Nutzung	6
4.2	Immissionen	7
4.3	Natur und Landschaft	7
4.4	Altlasten, Bodenbelastungen	8
5	Inhalte und Auswirkungen der Planung	8
5.1	Lage und Anbindung der geplanten Verkehrsfläche, Nebenflächen	9
5.2	Lage und Gestaltung des Hauptdeiches	9
5.3	Künftige Nutzung der erweiterten Umschlagsanlage	9
5.4	Immissionsschutz	10
5.5	Natur und Landschaft, Ausgleich	11
5.6	Verkehrerschließung	11
6	Flächenübersicht, Kosten	11
7	Ergebnisse aus den Beteiligungsverfahren	11
8	Hinweise	12
9	Verfahrensvermerke	13

Anhang: Schallgutachten TÜV Süddeutschland vom Januar 2002 (Kopie)
Ergänzende Stellungnahme TÜV Süddeutschland vom Mai 2002 (Kopie)
Biotoptypenkartierung ARSU, Oldenburg, vom Oktober 2001
Auszug aus dem Bebauungsplan Nr. 37 (Fassung der 4. Änderung)
geplanter Hauptdeich - Querschnitt (vorläufige, unverbindliche Skizze)

Bearbeitungsstand: 28.05.2002

1 ANLASS UND ALLGEMEINE ZIELE DER PLANUNG

Im Airbus-Werk im Nordenhamer Stadtteil Einswarden werden seit Jahren Rumpfsegmente für die Passagierflugzeuge der Airbus-Modellreihe gefertigt und von dort aus zur weiteren Montage an andere Werke des Airbus-Konzerns ausgeliefert. Diese Auslieferungsvorgänge erfolgen bislang überwiegend per LKW über das öffentliche Straßennetz.

Mit der Erweiterung der Modellpalette auf den neuen Airbus A 380, der als Langstreckenflugzeug erheblich größer sein wird als alle bisherigen Airbus-Modelle, müssen die Transportvorgänge innerhalb des Fertigungsablaufes grundlegend neu organisiert werden. Dies wird vor allem deshalb erforderlich, weil die Rumpfsegmente des großen Airbus A 380 aufgrund ihrer Abmessungen nicht mehr über öffentliche Straßen transportiert werden können.

Weil sowohl der Standort des Airbus-Werkes in Nordenham als auch der für die weitere Montage vorgesehene Standort in Hamburg-Finkenwerder direkt am seeschifftiefen Fahrwasser liegen, bietet sich der Transport auf dem Seewege für die Zukunft an. So können nicht nur größere Bauteile leichter transportiert werden, es ist zudem auch die Entlastung des Straßennetzes vom Schwerverkehr sowie die Einsparung von Ressourcen – insbesondere von Primärenergie – zu erwarten.

Für den Umschlag dieser Bauteile geeignete Schiffsanleger und Verlademöglichkeiten besitzt das Airbus-Werk in Nordenham selbst allerdings bislang nicht. Deshalb hat man sich an die ebenfalls in Nordenham ansässige Firma Rhenus Midgard gewandt. Rhenus Midgard betreibt in unmittelbarer Nachbarschaft des Airbus-Werkes bereits seit Jahren eine Umschlagsanlage – insbesondere für Massengüter. Der zu dieser Anlage gehörende Schiffsanleger soll nun für den Umschlag von Airbus-Bauteilen erweitert und für das Anlegen von RoRo-Schiffen („roll on – roll off“) vorbereitet werden. Außerdem soll eine neue Zufahrtsstraße im Bereich zwischen Hauptdeich und Weserufer gebaut werden, die das Gelände der Flugzeugwerke und das Betriebsgelände Rhenus Midgard mit dem Anleger verbindet.

Für die Errichtung dieser Zufahrtsstraße wird von der Stadt Nordenham ein Baugenehmigungsverfahren durchgeführt. Die öffentlich-rechtlichen Genehmigungen für die Erweiterung des Schiffsanlegers werden außerhalb des Bauleitplanverfahrens beantragt, diese Verfahren sind nicht Gegenstand der vorliegenden Betrachtungen.

Die geplanten Baumaßnahmen im Vordeichsgelände sollen auf einer Fläche stattfinden, die im Flächennutzungsplan der Stadt Nordenham als Grünfläche dargestellt ist. Einen rechtsverbindlichen Bebauungsplan gibt es für diesen Bereich überwiegend nicht. Lediglich ein kleiner Teil der Fläche liegt im Geltungsbereich des rechtsverbindlichen Bebauungsplanes Nr. 37 der Stadt Nordenham. Die Stadt Nordenham hat deshalb beschlossen, einen Bebauungsplan (Bebauungsplan Nr. 114) aufzustellen, um die bauplanungsrechtlichen Voraussetzungen für die geplanten Maßnahmen zu schaffen. Darüber hinaus bedarf es für alle im Vordeichsgelände geplanten Maßnahmen einer deichrechtlichen Ausnahmegenehmigung.

Sowohl dieses deichrechtliche Verfahren als auch das Baugenehmigungsverfahren werden zeitgleich neben der Aufstellung der obengenannten Bauleitpläne durchgeführt. Die Zustimmung insbesondere der Unteren Deichbehörde (Landkreis Wesermarsch) ist Voraussetzung für die Durchführbarkeit der Bauleitplanung der Stadt Nordenham.

2 LAGE UND ABGRENZUNG DES PLANUNGSGEBIETES

Der räumliche Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 114 befindet sich im Stadtteil Einswarden der Stadt Nordenham. Er umfaßt etwa die Hälfte des parallel zur Stadtstraße Am Deich verlaufenden Hauptdeiches sowie das Gelände zwischen Hauptdeich und Uferlinie im Abschnitt zwischen dem Airbus-Werk und der Zufahrt zu der bestehenden Pieranlage der Firma Rhenus Midgard.

Die genaue Abgrenzung des räumlichen Geltungsbereiches ergibt sich aus der Planzeichnung. Sie ist darüber hinaus in der Übersichtskarte auf dem Titelblatt der vorliegenden Begründung kenntlich gemacht.

3 PLANUNGSVORGABEN

An dieser Stelle sollen die Vorgaben und Zielsetzungen von bereits vorliegenden, übergeordneten Planungen und Fachplanungen dargestellt werden, denen der Bebauungsplan Nr. 114 der Stadt Nordenham anzupassen ist oder die bei der Planung zu berücksichtigen sind.

3.1 Regionalplanung

Im Niedersächsischen Landesraumordnungsprogramm von 1994 (LROP 94) ist die Stadt Nordenham innerhalb des Ordnungsraumes Bremerhaven als Mittelzentrum und als Vorrangstandort für Seehäfen festgelegt. Außerdem ist die Weser als Seeschiffahrtsstraße festgelegt. (vgl. LROP 94, Teil II Zeichn. Darstellung (Verbindliche Festlegungen))

„In Ordnungsräumen sind insbesondere solche Maßnahmen vorrangig durchzuführen, die

- die Leistungsfähigkeit der Ober- und Mittelzentren als Wirtschafts- und Dienstleistungszentren erhalten und verbessern,
- für die Versorgung der Bevölkerung mit Gütern und Dienstleistungen – auch über die Ordnungsräume hinaus – sowie für die Sicherung und Schaffung zukunftsbeständiger Arbeitsplätze wesentliche Bedeutung haben,
- (...)“ (LROP 94, Teil II, Beschreib. Darstellung, S 35)

„Die Infrastruktur ist – vorrangig in den Teilbereichen Verkehr, Energie, Wasserversorgung und Entsorgung – strukturell, technisch, organisatorisch und mit Hilfe flankierender ordnungspolitischer Maßnahmen so zu entwickeln und auszugestalten, daß sie den ökologischen Umbau der Wirtschaft fördert und für alle Nutzungsarten und Nutzergruppen Anreiz schafft für einen sparsamen Umgang mit den natürlichen Ressourcen und für umweltverträgliche Nutzungsformen.“
(LROP 94, Teil II, Beschreib. Darstellung, S 55)

„In allen Landesteilen ist darauf hinzuwirken, daß die vorhandenen Arbeitsstätten im produzierenden Gewerbe (...) weiterentwickelt und durch neue ergänzt werden.“
(LROP 94, Teil II, Beschreib. Darstellung, S 55)

„Regions- und standortspezifische Vorteile, wie Lage am seeschiff tiefen Fahrwasser (...) sind gezielt zu nutzen und zu sichern.“ (LROP 94, Teil II, Beschreib. Darstellung, S 55)

Die Beikarten zum Teil II des LROP 94 enthalten darüber hinaus weitere Darstellungen. So ist die Unterweser etwa zwischen Rodenkirchen und der Bremerhavener Stadtgrenze als aus Landessicht wertvoller Landschaftsteil, der für eine Festlegung als Vorsorgegebiet für Natur und Landschaft im Regionalen Raumordnungsprogramm in Betracht kommt, dargestellt. Als fachliche Grundlage dieser Darstellung wird das Niedersächsische Fließgewässerschutzsystem angegeben. (vgl. LROP 94, Teil II, Beikarte 1)

Zusammenfassend ist festzustellen, daß der Bebauungsplan Nr. 114 aufgrund seiner allgemeinen Ziele und Zwecke sowie mit seinen konkreten Festsetzungen den Zielen der Raumordnung, wie sie sich aus dem Niedersächsischen Landesraumordnungsprogramm 1994 ergeben, angepaßt ist. Ein in Kraft befindliches Regionales Raumordnungsprogramm (RROP) für den Landkreis Wesermarsch liegt derzeit nicht vor.

3.2 Flächennutzungsplan

Im Flächennutzungsplan (FNP) der Stadt Nordenham in seiner zur Zeit wirksamen Fassung ist der räumliche Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 114 als Grünfläche dargestellt. Eine nähere Zweckbestimmung dieser Grünfläche enthält der Flächennutzungsplan nicht.

Die nordöstlich an den Plangeltungsbereich anschließenden Flächen sind im Flächennutzungsplan als Sondergebiet „Hafen“ (SO Hafen) dargestellt. Am Rande dieses Sondergebietes verläuft nach der Plandarstellung eine Erdölleitung. Die unmittelbar jenseits der Straße Am Deich anschließenden, meist bebauten Grundstücke sind im Flächennutzungsplan als Mischgebiet (MI) dargestellt. Weiter nördlich schließen sich dargestellte Industriegebiete mit Nutzungsbeschränkungen (GI_E) an. Die Abgrenzung zwischen diesen Mischgebieten und Industriegebieten erfolgt durch eine im Flächennutzungsplan darge-

stellte Grünfläche. Auch der Bereich des Airbus-Werkes ist als Industriegebiet mit Nutzungsbeschränkungen (GI_E) im Flächennutzungsplan dargestellt.

Der Bebauungsplan Nr. 114 wird aus den Darstellungen des Flächennutzungsplanes der Stadt Nordenham entwickelt.

3.3 Bebauungspläne

Der räumliche Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 114 wurde bislang noch nicht von der verbindlichen Bauleitplanung erfaßt. Im Nordosten grenzt der Geltungsbereich des rechtsverbindlichen Bebauungsplanes Nr. 37 der Stadt Nordenham an. Dieser aus dem Jahre 1990 stammende Bebauungsplan weist im angrenzenden Bereich – dort befindet sich die Zufahrt zur bestehenden Verladepier der Firma Rhenus Midgard – ein „Sondergebiet Hafen“ (SO Hafen) aus. Außerdem sind hier Straßenverkehrsflächen für die Zufahrten zum bestehenden Anlager und zu der daneben befindlichen Ölabscheideanlage festgesetzt. Entlang der Straßenverkehrsflächen ist außerdem die Errichtung von Lärmschutzanlagen festgesetzt. Tatsächlich befinden sich heute in der Örtlichkeit beiderseits dieser Zufahrt (Flyover) entsprechende Lärmschutzwände. Eine Kopie dieses Teilbereiches des Bebauungsplanes Nr. 37, der hier in der Fassung der 4. Änderung rechtsverbindlich ist, ist im Anhang der vorliegenden Begründung beigefügt.

Auch der große Bereich nordwestlich der Straße Am Deich bis an die Martin-Pauls-Straße heran liegt im Geltungsbereich des rechtsverbindlichen Bebauungsplanes Nr. 37. In diesem Bebauungsplan sind hier überwiegend Gewerbe- und Industriegebiete festgesetzt. Der Bereich der älteren Bebauung an der Nordwestseite der Straße Am Deich ist im Bebauungsplan Nr. 37 als Mischgebiet (MI) festgesetzt. Hier gilt eine Grundflächenzahl (GRZ) von 0,4 und eine Geschoßflächenzahl (GFZ) von 0,8. Die Gebäude dürfen maximal zwei Vollgeschosse haben und es gilt die offene Bauweise. Außerdem ist entlang der Straße Am Deich ein Zufahrtsverbot festgesetzt, durch das sichergestellt wird, daß eine Erschließung der weitläufigen Gewerbe- und Industriegebiete nicht über die schmale, wenig leistungsfähige Straße Am Deich erfolgen kann.

Die städtebauliche Konzeption des Bebauungsplanes Nr. 37 bleibt durch die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 114 unangetastet. Die festgesetzten Nutzungen nordwestlich der Straße Am Deich werden berücksichtigt.

3.4 Sonstige Planungen und Fachplanungen

Im Landschaftsrahmenplan für den Landkreis Wesermarsch ist der Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 114 als Teil des Nordenhamer Stadtgebietes eingestuft, für das auf der Ebene der Landschaftsrahmenplanung keine näheren Aussagen getroffen werden. Ein Landschaftsplan für das Stadtgebiet Nordenham liegt bislang nicht vor.

Der gesamte Stadtteil Einswarden wurde in das Bund-Länder-Programm „Stadtteile mit besonderem Entwicklungsbedarf – die soziale Stadt“ aufgenommen. Dies gilt auch für den räumlichen Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 114, der im Hinblick auf den hier bestehenden, ungehinderten Zutritt zum Weserufer und auf die hier regelmäßig ausgeübte Erholungsnutzung einbezogen wurde.

Im Rahmen des Programms „Die soziale Stadt“ ist vorgesehen, für den benachteiligten Stadtteil Einswarden eine zukunftsfähige Entwicklung einzuleiten, was durch untereinander abgestimmte, integrierte Maßnahmen auf verschiedenen Handlungsfeldern erreicht werden soll. Mit solchen Maßnahmen sollen soziale, ökonomische, ökologische, kulturelle, baulich-städtebauliche, partizipatorische und politisch-administrative Impulse für Einswarden gegeben werden.

Die Einzelheiten der durchzuführenden Maßnahmen stehen gegenwärtig noch nicht fest, dem bereits formulierten „Leitbild für Einswarden“ (März 2001) ist jedoch zu entnehmen, daß die öffentlichen und privaten Freiflächen in Einswarden für die Einwohner in einem breiten Spektrum vorhanden sowie attraktiv und nutzerorientiert gestaltet sein sollen. (vgl. Leitbild, S. 11)

Weiter ist dort formuliert, daß die Umweltbelastungen Einswardens aktiv angegangen und entsprechende Betriebe angesiedelt werden müssen. Außerdem sollen vorhandene Betriebe in Einswarden gestärkt werden. (vgl. Leitbild, S. 10)

Mehrfach ist in dem Leitbild auch ein Bereich mit der Bezeichnung „Schäfers Loch“ angesprochen, der als Naherholungsgebiet gestaltet werden soll. Die Ortsbezeichnung „Schäfers Loch“ meint hier den räumlichen Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 114 und zwar insbesondere den südlichen, in der unmittelbaren Nachbarschaft des Airbus-Werkes gelegenen Teil.

Auch im Rahmen der frühzeitigen Bürgerbeteiligung zum Bebauungsplan Nr. 114, die in Form einer öffentlichen Bürgerversammlung in Einswarden am 25.02.2002 stattfand, wurden dahingehende Vorschläge vorgebracht. Insbesondere wurde in dieser Versammlung deutlich, daß für viele Bürger des Stadtteils Einswarden die ungehinderte Zutrittsmöglichkeit zum Vordeichsgelände an der Weser außerordentlich wichtig ist. Die Nutzbarkeit dieses Bereiches zum Spaziergehen, Joggen, Radfahren, usw. hat für die Lebensqualität des Stadtteils einen hohen Rang.

Sonstige Planungen oder Fachplanungen, die bei der Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 114 zu berücksichtigen wären, liegen nicht vor. Hinzuweisen ist an dieser Stelle allerdings auf eine derzeit laufende Untersuchung der „Forschungsstelle Küste“ zur Veränderung der Hochwasserstände im Bereich der Wesermündung. Die Ergebnisse dieser Untersuchung werden voraussichtlich im Laufe des Jahres 2002 vorliegen. Es ist aber bereits heute absehbar, daß künftig mit deutlich höheren „Bemessungshochwasserständen“ in der Wesermündung gerechnet werden muß, daß folglich umfassende Maßnahmen des Küstenschutzes erforderlich sein werden. Dieser Umstand wurde beim Entwurf des Bebauungsplanes Nr. 114 bereits berücksichtigt – insbesondere bei der Bemessung der für den Hauptdeich benötigten Flächen und der sich daraus ergebenden Lage der geplanten Zufahrtstraße.

Neben der Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 114 der Stadt Nordenham werden zusätzliche Genehmigungsverfahren nach den einschlägigen Fachgesetzen durchgeführt.

4 BESTAND UND GEGENWÄRTIGE NUTZUNG

In den nachfolgenden Abschnitten werden die Ergebnisse der im räumlichen Geltungsbereich des Bebauungsplanes 114 und in der näheren Umgebung durchgeführten, örtlichen Bestandsaufnahmen dargestellt und bewertet. Die daraus folgenden planerischen Konsequenzen und Planinhalte werden dann im anschließenden 5. Kapitel im einzelnen dargelegt und begründet.

4.1 Art und Maß der Nutzung

Die Grundstücke im räumlichen Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 114 sind Teil des sogenannten „Deichbesticks“. Hier befindet sich der Hauptdeich und die zum Deich gehörende, hier relativ breite Deichberme. Ein Deichvorland ist nicht vorhanden, das Deichbestick reicht hier bis direkt an die Uferlinie der Weser heran. Eine Nutzung dieser Flächen erfolgt offenbar nicht, die Unterhaltung und gelegentliche Mahd obliegt dem II. Oldenburgischen Deichband. Im Bereich der Deichberme gibt es einen etwa drei Meter breiten, mit Schotter befestigten Fahrweg, der parallel zum Deich verläuft. Auf der Deichkrone befindet sich außerdem ein schmaler, mit Betonplatten belegter, allerdings sehr schadhafter Fußweg. Eine Absperrung oder Einfriedung ist nicht vorhanden, der Deich und seine Berme sind für Fußgänger an verschiedenen Stellen zugänglich und werden regelmäßig auch zu Erholungszwecken genutzt.

Nordwestlich des Plangeltungsbereiches verläuft die Straße Am Deich (Stadtstraße), sie grenzt unmittelbar an den Fuß des Hauptdeiches an. Die gegenüberliegende Straßenseite ist überwiegend bebaut. Hier stehen zumeist Wohngebäude älteren Baujahres, die zwischen einem und zwei Vollgeschossen – jeweils mit zusätzlichem Dachgeschoß – aufweisen. Hinter dieser einzeiligen, straßenbegleitenden Bebauung schließen sich unbebaute, teilweise landwirtschaftlich genutzte Flächen an.

Im Südwesten des Plangeltungsbereiches schließt sich das Gelände des Airbus-Werkes an, das von einer Hochwasserschutzmauer umgeben ist und – neben Fertigungshallen – auch weitläufige Freiflächen aufweist. Insbesondere die an den Plangeltungsbereich angrenzenden Flächen sind hier weitgehend unbebaut.

Nordöstlich des Plangeltungsbereiches befindet sich die aufgeständerte Zufahrt zu der bereits bestehenden Hafenanlage der Firma Rhenus Midgard. Diese Zufahrt besitzt etwa die Breite einer einspurigen Straße. Neben der Zufahrt verlaufen eine – ebenfalls aufgeständerte – Förderanlage für Schüttgüter sowie eine Rohrleitung. Die weiter nordöstlich anschließenden Flächen vor dem Hauptdeich werden gewerblich bzw. industriell genutzt, und zwar überwiegend zu Lagerzwecken.

4.2 Immissionen

Zum Zeitpunkt der örtlichen Bestandsaufnahme waren im Planungsgebiet und an der Straße Am Deich keine nennenswerten Immissionen – zum Beispiel Schall-, Geruchs- und Staubimmissionen oder Erschütterungen – wahrnehmbar. Es fand zu diesem Zeitpunkt allerdings auch kein Güterumschlag an der Verladepier statt.

Die im Rahmen der Bauleitplanung und der darüber hinaus erforderlichen Genehmigungsverfahren zu berücksichtigenden Immissionen – insbesondere im Bereich der Bebauung an der Straße Am Deich – wurden jedoch in einem schalltechnischen Gutachten des TÜV Süddeutschland im einzelnen untersucht, beschrieben und bewertet. Dieses Gutachten wird der vorliegenden Begründung als Anhang beigelegt.

Im Kern ist dem Gutachten die Aussage zu entnehmen, daß die vorhandene Bebauung an der Straße Am Deich durch die bereits bestehenden und die planungsrechtlich verfestigten Nutzungen in der Umgebung mit Lärm vorbelastet ist. Diese Lärmimmissionen bewegen sich aber innerhalb der schalltechnischen Orientierungswerte aus dem Beiblatt zur DIN 18005 „Schallschutz im Städtebau“, wo für Mischgebiete (MI) tags bis zu 60 dB(A) und nachts bis zu 45 dB(A) vorgesehen sind. Vor allem am Tage werden diese Werte bei weitem nicht erreicht.

Das Gutachten befaßt sich auch mit den aufgrund der geplanten Baumaßnahmen zu erwartenden zusätzlichen Immissionsbelastungen. Darauf wird in einem der nachfolgenden Kapitel näher eingegangen.

4.3 Natur und Landschaft

Zur Vorbereitung einer sachgerechten Bearbeitung und Abwägung der Belange von Natur und Landschaft wurde das Ingenieurbüro ARSU, Oldenburg, mit der Durchführung einer naturschutzfachlichen örtlichen Bestandsaufnahme beauftragt. Diese Bestandsaufnahme erfolgte im Oktober 2001. Die wesentlichen Ergebnisse sind einer entsprechenden Kartendarstellung im Anhang der vorliegenden Begründung zu entnehmen.

Aus der Sicht des Arten- und Biotopschutzes kommt insbesondere den im Planungsgebiet festgestellten Schilfröhrichten und dem abschnittsweise mit Röhricht bestandenen, parallel zum Deich verlaufenden Wassergraben eine gewisse Bedeutung zu. Nach Einschätzung von ARSU weisen diese Biotopstrukturen allerdings aufgrund ihrer Größe und ihrer konkreten Ausprägung nicht die Qualität von besonders geschützten Biotopen oder besonders geschütztem Feuchtgrünland (§§ 28a/b NNatG) auf. Die darüber hinaus vorhandenen, mehr oder minder intensiv gepflegten Rasenflächen sind hingegen für den Arten- und Biotopschutz von geringerer Bedeutung. Es handelt sich zum Teil um mesophiles Grünland, zum Teil auch um Intensivgrünland. Die Wertigkeit des Deiches und des davor liegenden Geländes als Lebensraum für Tiere – insbesondere für Vögel – ist durch die häufige Anwesenheit von Personen und durch gewerblichen Betrieb in der näheren Umgebung erheblich eingeschränkt.

Bei den Böden im Planungsgebiet handelt es sich nicht um Naturböden, sondern um Böden, die seit Jahrhunderten immer wieder der Einflußnahme des Menschen unterlegen haben. Insbesondere die Maßnahmen zum Ausbau der Weser (Weserkorrekturen) und zum Schutz des Hinterlandes gegen Hochwasser haben mehrfach zu Eingriffen in den Boden geführt. Die Bedeutung des Bereiches für den Bodenschutz ist mithin gering. Dies gilt gleichermaßen für den Wasserhaushalt, für das Klima und für die Luft.

Auch das Landschaftsbild des Bereiches ist durch die vorhandene Verladepier bereits erheblich beeinträchtigt. Aus großen Teilen des Planungsgebietes ist ein ungehinderter Ausblick auf die Weser nicht möglich, weil die Pier die Sicht versperrt. Am besten ist die Aussicht noch von der Anhöhe des Deiches aus. Nahegelegene Industriebauwerke (Airbus-Werk, ehemaliges Asbestos-Werk, Tanklager) beeinträchtigen das Landschaftsbild weithin.

4.4 Altlasten, Bodenbelastungen

Im Zusammenhang mit der Aufstellung des benachbarten Bebauungsplanes Nr. 37 hat sich die Stadt Nordenham bereits umfassend mit dem Problem von Bodenkontaminationen (Asbest und Schwermetalle) in diesem Teil von Einswarden auseinandergesetzt, die aus früheren und bis heute noch bestehenden industriellen Nutzungen herrühren. Die Landwirtschaftliche Untersuchungs- und Forschungsanstalt (LUFA) der Landwirtschaftskammer Weser-Ems hat sich seinerzeit mit der Schwermetallbelastung der Böden und ihren Auswirkungen befaßt, das Fraunhofer-Institut für Umweltchemie und Ökotoxikologie, Schmalleberg, mit der Luft- und Bodenbelastung durch Asbestfasern.

Die tatsächliche Luftbelastung durch Asbestfasern wurde aufgrund der durchgeführten Untersuchungen vom Fraunhofer-Institut als so gering eingestuft, daß ein erhöhtes gesundheitliches Risiko durch Asbestfaserbelastungen nicht anzunehmen ist. In den Böden des Untersuchungsbereiches allerdings wurden – insbesondere im unmittelbaren Nahbereich der früheren Transport- und Verarbeitungseinrichtungen des Asbestos-Werkes – erhöhte Asbestfaserkonzentrationen festgestellt. Mit gesundheitlichen Risiken ist jedoch auch hierdurch nicht zu rechnen.

Bei der Untersuchung der Schwermetallbelastungen des Bodens durch die LUFA wurden im Bereich der Bebauung nordwestlich der Straße Am Deich folgende Konzentrationen (in Milligramm pro Kilogramm Boden) festgestellt:

Zink:	510 – 1.000 mg/kg	nach BBodSchV kein Prüfwert angegeben
Blei:	160 – 250 mg/kg	Prüfwert nach BBodSchV: 1000 mg/kg
Cadmium:	2,04 – 3,50 mg/kg	Prüfwert nach BBodSchV: 50 mg/kg

Es kann für die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 114 aufgrund der örtlichen Situation davon ausgegangen werden, daß entsprechende Schwermetallkonzentrationen nicht nur auf den Grundstücken Am Deich, sondern auch in den Böden des Planungsgebietes anzutreffen sind. Die LUFA kommt in ihrer Beurteilung der Untersuchungsergebnisse zu dem Schluß, daß mit einer Schädigung von Menschen oder Tieren durch Zink oder Blei im Boden nicht zu rechnen ist. Hinsichtlich der Cadmiumbelastung wird ein Problem nur dort gesehen, wo die Böden zur Pflanzenproduktion genutzt werden. Dies ist im Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 114 jedoch nicht der Fall, hier ist nur der Wirkungspfad Boden – Mensch zu betrachten.

Wie die obige Aufstellung zeigt, werden auch die nach der Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung anzuwendenden Prüfwerte für Park- und Freizeitanlagen nicht überschritten. Für Industrie- und Gewerbegrundstücke gelten höhere Prüfwerte. Als Prüfwerte werden Werte bezeichnet, bei deren Überschreiten gemäß § 8 Abs. 1 Nr. 1 des Bundesbodenschutzgesetzes (BBodSchG) unter Berücksichtigung der Bodennutzung eine einzelfallbezogene Prüfung durchzuführen und festzustellen ist, ob eine schädliche Bodenveränderung oder Altlast vorliegt.

Aus den seinerzeit durchgeführten Untersuchungen, den dazu erstellten Gutachten und den eingeholten fachbehördlichen Stellungnahmen läßt sich erkennen, daß die bestehende Belastung der Böden im Plangeltungsbereich – auch unter Berücksichtigung neuerer Rechtsvorschriften – der Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 114 nicht entgegensteht. Insbesondere wird in dem Bebauungsplan keine Nutzung vorgesehen, die mit der bestehenden Bodenbelastung auf Dauer unvereinbar und somit unzulässig wäre.

Aufgrund der vorliegenden Erkenntnisse zur Bodenkontamination im Planungsgebiet wird in den Bebauungsplan gemäß § 9 Abs. 5 Nr. 3 BauGB eine Kennzeichnung aufgenommen, die auf die bestehende Belastung der Böden mit umweltgefährdenden Stoffen hinweist.

5 INHALTE UND AUSWIRKUNGEN DER PLANUNG

In den nachfolgenden Abschnitten werden die Grundzüge der Planung erläutert, die wesentlichen Darstellungen beschrieben und die Gründe für ihre Auswahl dargelegt. Die vorgenommene Abwägung der zu berücksichtigenden Belange wird ebenfalls nachvollzogen.

5.1 Lage und Anbindung der geplanten Verkehrsfläche, Nebenflächen

Der Bebauungsplan Nr. 114 der Stadt Nordenham wird aufgestellt, um die planungsrechtlichen Voraussetzungen für den Bau einer Straße im Gelände zwischen Hauptdeich und Weserufer zu schaffen, die eine für Transportfahrzeuge befahrbare Verbindung zwischen dem Airbus-Werk Einswarden, dem vorhandenen Betrieb Rhenus Midgard und der erweiterten und umgebauten Verladepier in der Weser herstellen soll.

Im Bebauungsplan Nr. 114 erfolgt deshalb die Festsetzung einer mit Geh-, Fahr- und Leitungsrechten zu belastenden Fläche gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 21 des Baugesetzbuches (BauGB). Begünstigte dieser Festsetzung sind die Nutzungsberechtigten der Verladepier, deren Zufahrt mit der Festsetzung gesichert wird.

Für die neu anzulegende Straße vor dem Hauptdeich muß im Bereich des Deichfußes eine entsprechende Aufschüttung hergestellt werden. Diese Aufschüttung wird nachrichtlich in die Planzeichnung übernommen.

Entsprechend der Darstellung im wirksamen Flächennutzungsplan und unter Berücksichtigung seiner tatsächlichen Nutzung wird der gesamte Plangeltungsbereich – mit Ausnahme der für die Zufahrtstraße vorgesehenen Flächen – als öffentliche Grünfläche festgesetzt. Damit wird dem Erfordernis entsprochen, das Gelände zwischen Hauptdeich und Weserufer auch zukünftig als einen für die Naherholung der Bevölkerung der umgebenden Wohngebiete nutzbaren Bereich vorzuhalten. Dabei ist an einfache Formen der Erholung wie Spazierengehen, Radfahren, Sonnen oder Spielen gedacht, für die keine nennenswerten baulichen oder infrastrukturellen Voraussetzungen erforderlich sind.

Der gesamte Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 114 wird darüber hinaus als Fläche für den Hauptdeich gemäß § 4 des Niedersächsischen Wassergesetzes (NWG) festgesetzt. Damit wird dem Umstand Rechnung getragen, daß der gesamte Bereich des Hauptdeiches und die zwischen Deich und Uferlinie gelegene Deichberme zum Deichbestick gehören und anderen Nutzungen nur im Ausnahmefall zugänglich sind. Jede hier vorgesehene Nutzung – also auch der geplante Bau der Zufahrtstraße – bedarf einer Ausnahmegenehmigung nach § 14 Abs. 2 des Niedersächsischen Deichgesetzes (NDG). Diese Ausnahmegenehmigung ist widerruflich, bei Widerruf besteht kein Entschädigungsanspruch.

Der Hauptdeich, dessen Lage und Höhe gegenüber dem bisherigen Zustand noch verändert werden sollen, wird bereits in seinem späteren Ausbauzustand nachrichtlich in die Planzeichnung übernommen, weil dies für das Verständnis der Festsetzungen des Bebauungsplanes bedeutsam ist. Es ist aber zu beachten, daß sich bei der späteren Ausführung des Deiches noch Abweichungen vom heutigen Planungsstand ergeben können. Dies gilt entsprechend auch für die nachrichtlich übernommenen Aufschüttungen zur Herstellung des Straßenkörpers.

5.2 Lage und Gestaltung des Hauptdeiches

Langjährige Beobachtungen von Sturmflutereignissen im Bereich der Wesermündung haben gezeigt, daß die Höhe der bestehenden Deiche langfristig nicht mehr ausreichen wird, und daß die Deiche deutlich erhöht werden müssen, um auch künftig einen hinreichenden Schutz vor Hochwasser bieten zu können. Deshalb planen die zuständigen Deichbehörden auch im Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 114 die Erhöhung der Deichkrone. In diesem Zusammenhang muß auch der Deichverlauf geändert werden, weil die Gemeindestraße Am Deich ja nicht in Anspruch genommen werden kann. Eine Vorstellung vom zukünftigen Querschnitt des neuen Deiches und der geplanten Zufahrtstraße zum Midgard-Anleger vermittelt eine Skizze, die im Anhang der vorliegenden Begründung beigelegt ist.

5.3 Künftige Nutzung der erweiterten Umschlagsanlage

Anlaß für die geplante Erweiterung der vorhandenen Verladepier der Firma Rhenus Midgard sind die bevorstehenden Produktionserweiterungen des benachbarten Flugzeugwerkes Airbus. Die Rumpfssegmente des neuen, großen Langstreckenflugzeuges A 380 können wegen ihrer Abmessungen nicht – wie die Bauteile kleinerer Maschinen – auf dem Landwege transportiert werden. Deshalb ist für die Zukunft die Verladung auf das Schiff vorgesehen. Benötigt wird dafür eine ausreichend dimensionierte RoRo-Anlage in der Weser und eine für Transportfahrzeuge befahrbare Straße zwischen dem Airbus-

Werksgelände und dem erweiterten Anleger. Diese Anlagen sollen nach dem Willen der beteiligten Unternehmen auch möglichst bald errichtet werden.

Mittelfristig bietet der Bebauungsplan Nr. 114 darüber hinaus die Option, den erweiterten Anleger straßenmäßig über das Vordeichsgelände an das Betriebsgelände Rhenus Midgard anzubinden. Damit würden sich zusätzliche Möglichkeiten eröffnen, neben dem bisherigen Umschlag überwiegend von Massen- und Flüssiggütern, einen vermehrten RoRo-Umschlag über die dann vorhandenen zwei Zufahrten zu dem Anleger durchzuführen.

In welchem Umfang diese Option tatsächlich auch genutzt werden wird und genutzt werden kann, hängt – außer von der entsprechenden Nachfrage – auch von den Vorgaben des Immissionsschutzes ab. Bei allen mit Geräuschemissionen verbundenen Tätigkeiten im Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 114 wird nämlich auch in Zukunft die Einhaltung der Grenzwerte nach der TA Lärm für die benachbarte Bebauung zu gewährleisten sein. Nähere Aussagen dazu enthält der nachfolgende Abschnitt.

5.4 Immissionsschutz

Bereits im Vorfeld der Planungsarbeiten wurden die zu berücksichtigenden Immissionen – insbesondere im Bereich der Bebauung an der Straße Am Deich – in einem schalltechnischen Gutachten des TÜV Süddeutschland im einzelnen untersucht, beschrieben und bewertet. Dieses Gutachten ist der vorliegenden Begründung als Anhang beigefügt.

Im Kern ist dem Gutachten die Aussage zu entnehmen, daß die vorhandene Bebauung an der Straße Am Deich (Mischgebiet (MI) laut Bebauungsplan Nr. 37) durch die bereits bestehenden und die planungsrechtlich verfestigten Nutzungen in der Umgebung mit Lärm vorbelastet ist. Diese Lärmimmissionen bewegen sich aber innerhalb der schalltechnischen Orientierungswerte aus dem Beiblatt zur DIN 18005 „Schallschutz im Städtebau“, wo für Mischgebiete (MI) tags bis zu 60 dB(A) und nachts bis zu 45 dB(A) vorgesehen sind. Vor allem am Tage werden diese Werte bei weitem nicht erreicht.

Das Gutachten enthält Vorschläge zur Lärminderung im Rahmen der bereits bestehenden Gewerbetätigkeit und befaßt sich auch mit den aufgrund der geplanten Baumaßnahmen zu erwartenden zusätzlichen Immissionsbelastungen. Es empfiehlt insbesondere den Einsatz lärmarmen Transportfahrzeuge, die laufende Unterhaltung der Fahrwege, um Geräuschentwicklung durch Unebenheiten zu vermeiden, und eine sorgfältige Ausführung des Überganges von der RoRo-Pier auf das Schiff, um auch hier Geräusche zu vermeiden. Insgesamt wird davon ausgegangen, daß die Verladeanlagen nach dem derzeitigen Stand der Technik errichtet und betrieben werden.

Insgesamt kommt der TÜV Süddeutschland in seinem Gutachten zu der Feststellung, daß auch bei vollständigem Ausbau der geplanten Zufahrtstraße und bei intensivster Transport- und Verladetätigkeit auf der erweiterten Pieranlage damit gerechnet werden kann, daß die Immissionsrichtwerte nach TA Lärm an allen maßgeblichen Immissionsaufpunkten (Wohnhäusern Am Deich und Baltrumer Straße) eingehalten werden. Lediglich bei gleichzeitiger Durchführung von Massengutumschlag und RoRo-Verladung kann es in einem Fall – bei dem nächstgelegenen Wohnhaus – nachts zu einer geringfügigen Richtwertüberschreitung um etwa 1 dB(A) kommen. Eine Schalldifferenz von 1 dB(A) ist erfahrungsgemäß für das menschliche Gehör nicht wahrnehmbar. Am Tage bleiben die Immissionsrichtwerte sicher eingehalten.

Voraussetzung für die Einhaltung der Immissionsrichtwerte ist eine noch zu realisierende Schallsollierung am Maschinenhaus des vorhandenen Pierkranes. Diese Maßnahme zur Emissionsminderung soll im Zusammenhang mit der Erweiterung der Pieranlage durchgeführt werden.

Die Ergebnisse des Schallgutachtens lassen jedoch insgesamt erkennen, daß die generelle Umsetzbarkeit des Bebauungsplanes Nr. 114 sichergestellt ist. Dies gilt im übrigen auch bei einer – aufgrund vorgebrachter Anregungen – vom TÜV Süddeutschland ergänzend noch durchgeführten näheren Betrachtung der Schallimmissionen in der Nähe des Flyovers. Auch hier ist die Einhaltung der Immissionsrichtwerte nach TA Lärm letztlich von Art, Umfang und Zeitpunkt der Umschlagstätigkeit abhängig. Daraus folgt, daß im Rahmen nachfolgender Verfahren durch bauliche, maschinentechnische und/oder betriebliche Maßnahmen sicherzustellen ist, daß bei dem späteren Betrieb die Immissionsrichtwerte nach TA Lärm nicht überschritten werden.

5.5 Natur und Landschaft, Ausgleich

Die zu Beginn des Bauleitplanverfahrens vorhandene Situation von Natur und Landschaft im Planungsgebiet wurde in einem der vorangegangenen Abschnitte dargelegt und mit einer entsprechenden Biotoptypenkarte im Anhang dokumentiert.

Mit dem Ausbau der geplanten Zufahrtstraße werden erhebliche Bodenbewegungen sowie die Versiegelung bislang offener, vegetationsbedeckter Flächen einhergehen. Vorhandene Vegetationsstrukturen und Lebensgemeinschaften werden dadurch voraussichtlich beeinträchtigt und möglicherweise auch verdrängt werden. Dies gilt insbesondere für die im Planungsgebiet festgestellten Röhrichtbestände und für das festgestellte mesophile Grünland.

Es ist also mit Eingriffen in Natur und Landschaft zu rechnen, die im wesentlichen das Schutzgut „Arten und Biotope“ betreffen werden. Negative Auswirkungen auf die anderen Schutzgüter sind hingegen nicht zu erwarten. Eine Vermeidung der Eingriffe ist nicht möglich, weil auf den Bau der Straße nicht verzichtet werden kann.

Gemäß § 1 Abs. 3 Satz 4 BauGB ist ein Ausgleich von Eingriffen nicht erforderlich, soweit die Eingriffe bereits vor der planerischen Entscheidung erfolgt sind oder zulässig waren. Die von den Eingriffen betroffenen Flächen sind Bestandteil des Deichbesticks, unterliegen also der Planfeststellung nach dem Niedersächsischen Deichgesetz (NDG).

Im Rahmen des Baus und der Unterhaltung der Deiche sind Eingriffe der zuständigen Behörden auf Flächen im Deichbestick grundsätzlich zulässig, in diesem Rahmen sind auch das Grünland und der Graben prinzipiell disponibel. Für die Festsetzung von Ausgleichsmaßnahmen im Sinne des Baugesetzbuches verbleibt mithin im Falle des Bebauungsplanes Nr. 114 kein Raum, weil ein Ausgleich nicht erforderlich ist.

5.6 Verkehrserschließung

Ziel der Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 114 ist es, die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Neuanlage einer Zufahrtstraße im Bereich der Deichberme zwischen Deich und Uferlinie zu schaffen. Diese Straße soll eine Verbindung zwischen dem Werksgelände Airbus und dem erweiterten und für RoRo-Schiffe umgebauten Anleger der Firma Rhenus Midgard herstellen. Zudem soll diese Straße im Norden an das Betriebsgelände der Firma Rhenus Midgard angeschlossen werden. Der neue RoRo Anleger wird nach endgültiger Herstellung der Straße also sowohl vom Airbus-Werk als auch vom Midgard-Gelände her erreichbar sein.

6 FLÄCHENÜBERSICHT, KOSTEN

Der räumliche Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 114 umfaßt insgesamt rund 3,3 Hektar. Davon entfallen rund 0,45 Hektar auf die neu festgesetzten, mit Geh-, Fahr- und Leitungsrechten zu belastenden Flächen (Zufahrtstraße zum Anleger). Die übrigen Flächen werden als öffentliche Grünflächen festgesetzt und behalten ihre Eigenschaft als Hauptdeich.

7 ERGEBNISSE AUS DEN BETEILIGUNGSVERFAHREN

Die Beteiligung der Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 BauGB und die öffentliche Auslegung des Bebauungsplanentwurfes gemäß § 3 Abs. 2 BauGB wurden gleichzeitig durchgeführt. Anregungen von privater Seite richteten sich im wesentlichen gegen eine erwartete Zunahme des Güterumschlages der Firma Rhenus Midgard mit entsprechenden Lärmimmissionen, Erschütterungen und sonstigen Gefahren oder Belästigungen. Einige Bürger sahen den Bebauungsplan Nr. 114 auch im Widerspruch zu den Sanierungszielen für den – aus ihrer Sicht ohnehin benachteiligten – Stadtteil Einswarden. Insbesondere die bestehende Freizeit- und Erholungsnutzung des Planungsgebietes sollte nach den Vorstellungen einiger Bürger nicht nur beibehalten sondern möglichst noch ausgedehnt werden. Auch in diesem Punkt werden nach Inkrafttreten des Bebauungsplanes von einigen Bürgern Schwierigkeiten und Konflikte erwartet.

Aufgrund der von einzelnen Anwohnern der Straße Am Deich vorgebrachten Anregungen wurde der TÜV Süddeutschland noch einmal um eine Ergänzung seines schalltechnischen Gutachtens gebeten, die insbesondere die in der Nähe des bereits vorhandenen Flyovers (Brücke über die Straße Am Deich, die das Betriebsgelände Rhenus Midgard mit der Verladepier verbindet) gelegenen Wohnhäuser besonders berücksichtigt. Die ergänzende Stellungnahme des TÜV hat gezeigt, daß Änderungen oder Ergänzungen des Bebauungsplanentwurfes aus Gründen des vorbeugenden Immissionsschutzes nicht erforderlich werden, daß jedoch in nachfolgenden Genehmigungsverfahren auf die Immissionsbelastungen insbesondere des Wohnhauses Am Deich Nr. 26 – und auf die Einhaltung der Immissionsrichtwerte nach TA Lärm – zu achten ist. Die vorliegende Begründung wurde im Kapitel 5.4 entsprechend ergänzt.

Die Bezirksregierung Weser-Ems (Obere Deichbehörde) und der II. Oldenburgische Deichband haben in ihren Stellungnahmen darauf hingewiesen, daß der räumliche Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 114 Teil des nach § 4 des Niedersächsischen Deichgesetzes (NDG) gewidmeten Hauptdeiches ist. Der Bebauungsplan kann deshalb nur solche Festsetzungen erhalten, die mit der Zweckbestimmung des Deiches vereinbar sind. Für die geplante Zufahrtstraße wurde diese Vereinbarkeit bejaht, für die im Entwurf noch enthaltene Ausweisung einer Zweckbestimmung als „Parkanlage“ hingegen nicht.

Die Stellungnahmen Bezirksregierung und Deichband haben dazu geführt, daß auf die Festsetzung der Zweckbestimmung „Parkanlage“ und auf die Festsetzung von Aufschüttungen, die für die Herstellung des Straßenkörpers notwendig sind, verzichtet wurde. Außerdem wurde statt einer „Fläche für die Wasserwirtschaft, für Hochwasserschutzanlagen und für die Regelung des Wasserabflusses“ nun eine Fläche als „Hauptdeich gemäß § 4 NWG“ festgesetzt. Schließlich wurden auf Verlangen der Deichbehörden verschiedene Hinweise in den Bebauungsplan aufgenommen.

8 HINWEISE

Sollten bei den geplanten Bau- und Erdarbeiten ur- oder frühgeschichtliche Bodenfunde (das können unter anderem sein: Tongefäßscherben, Holzkohlenansammlungen, Schlacken sowie auffällige Bodenverfärbungen und Steinkonzentrationen, auch geringe Spuren solcher Funde) gemacht werden, so sind diese gemäß § 14 Abs. 1 des Niedersächsischen Denkmalschutzgesetzes (NDSchG) meldepflichtig und müssen der Bezirksregierung Weser-Ems, Dezernat 406 – Archäologische Denkmalpflege – oder der unteren Denkmalschutzbehörde des Landkreises Wesermarsch 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 vier 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.

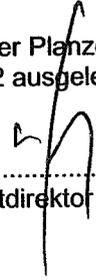
Sollten bei den geplanten Bauarbeiten Hinweise auf Altablagerungen zu Tage treten, so ist unverzüglich die Untere Abfallbehörde zu benachrichtigen.

Die geplante Verbindungsstraße zwischen der bestehenden Zufahrt und der neuen Zufahrt im Außen-deichbereich kreuzt unterirdisch verlegte Rohöl-, Sole- und Brackwasserleitungen sowie Fernmeldekabel. Hier sind entsprechende Schutzmaßnahmen für die unterirdischen Leitungen und Kabel zu treffen.

9 VERFAHRENSVERMERKE

Die Begründung hat gemäß § 3 Abs. 2 BauGB zusammen mit der Planzeichnung des Bebauungsplanes Nr. 114 öffentlich in der Zeit vom 26.03.2002 bis zum 26.04.2002 ausgelegt.

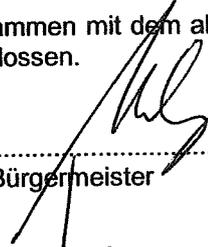
Nordenham, den

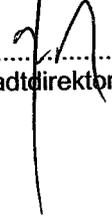

.....
Stadtdirektor

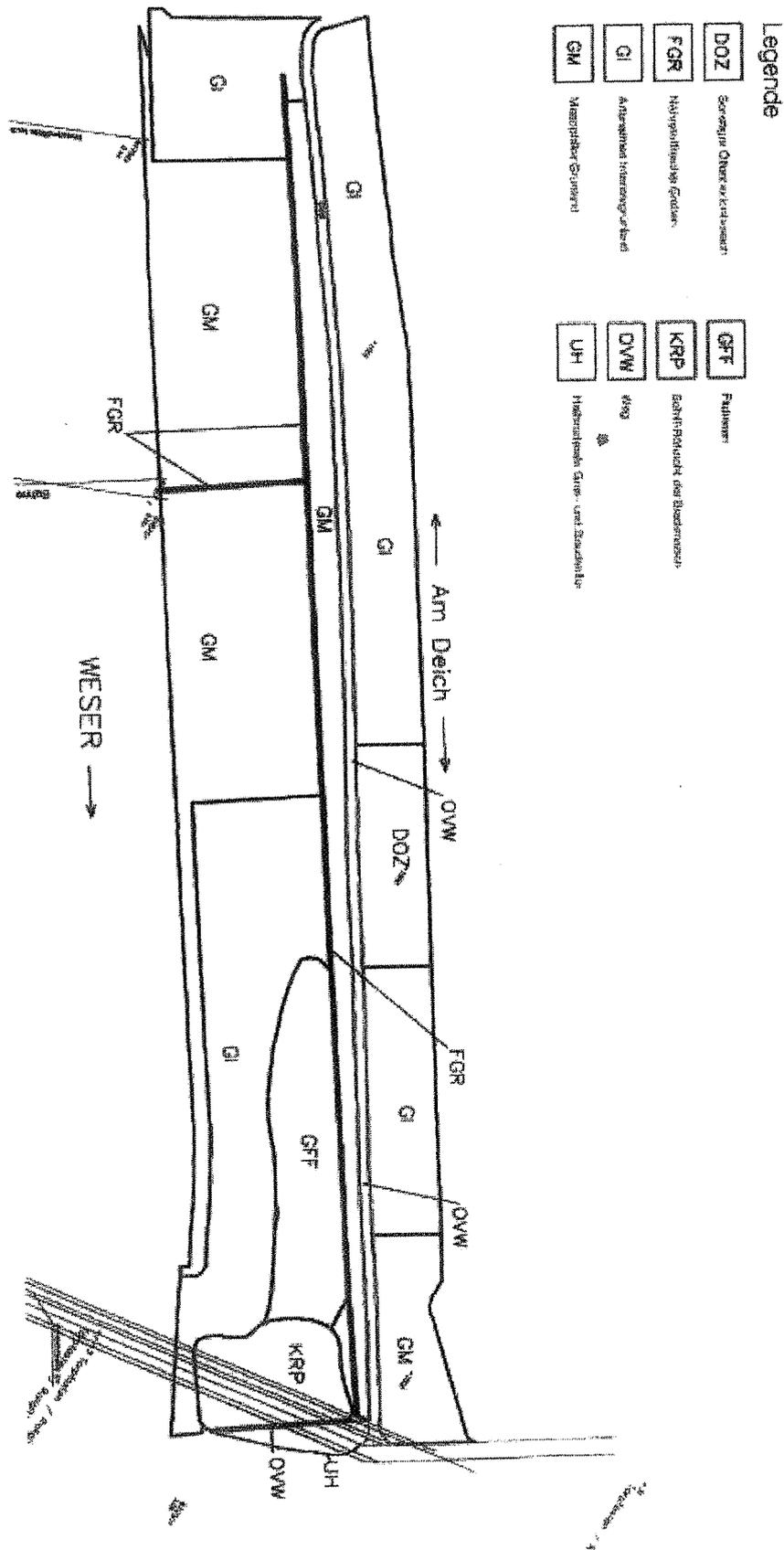
Die Begründung wurde vom Rat der Stadt Nordenham zusammen mit dem als Satzung beschlossenen Bebauungsplan Nr. 114 in der Sitzung am 13.06.2002 beschlossen.

Nordenham, den 18. JULI 2002

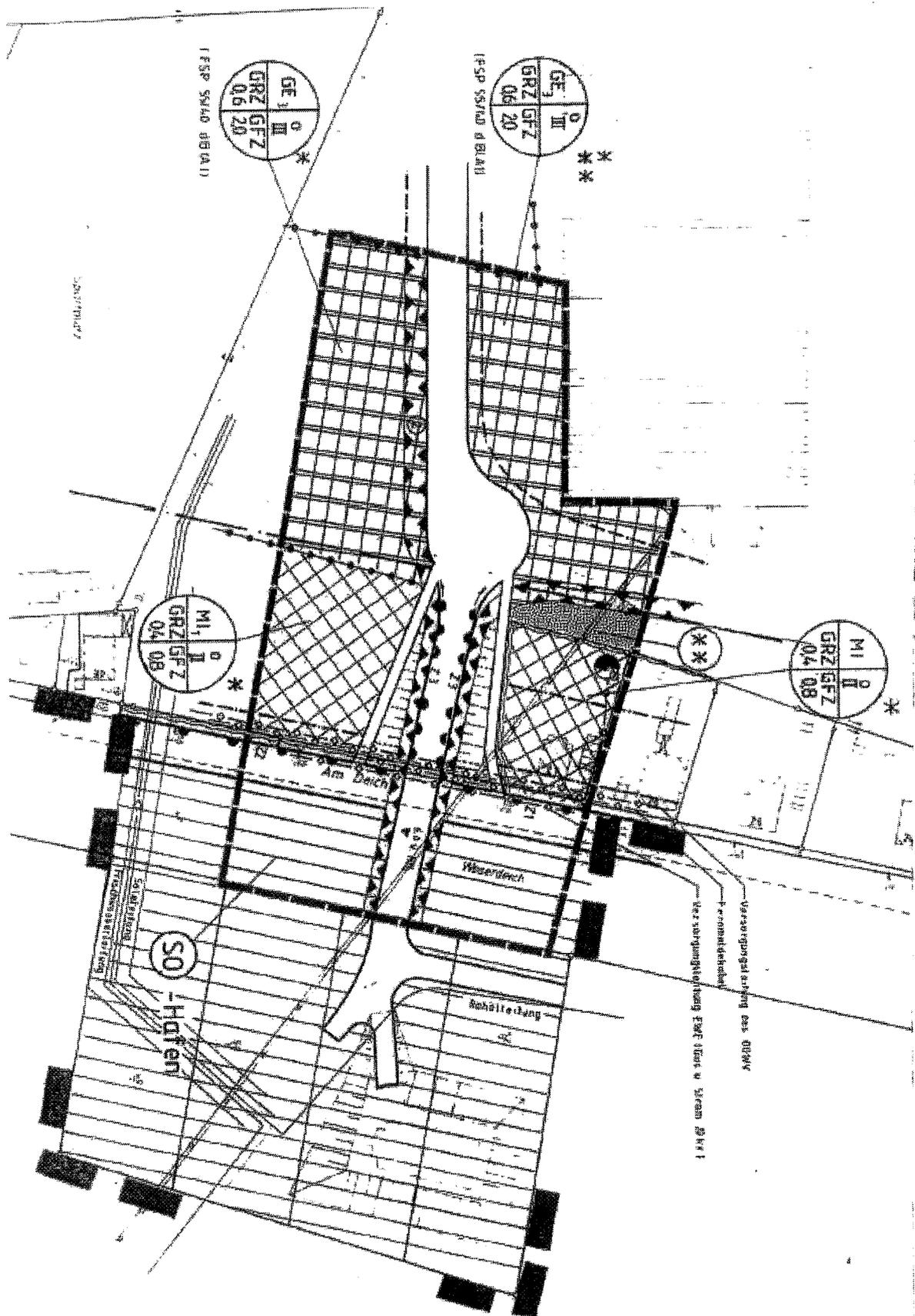



.....
Bürgermeister

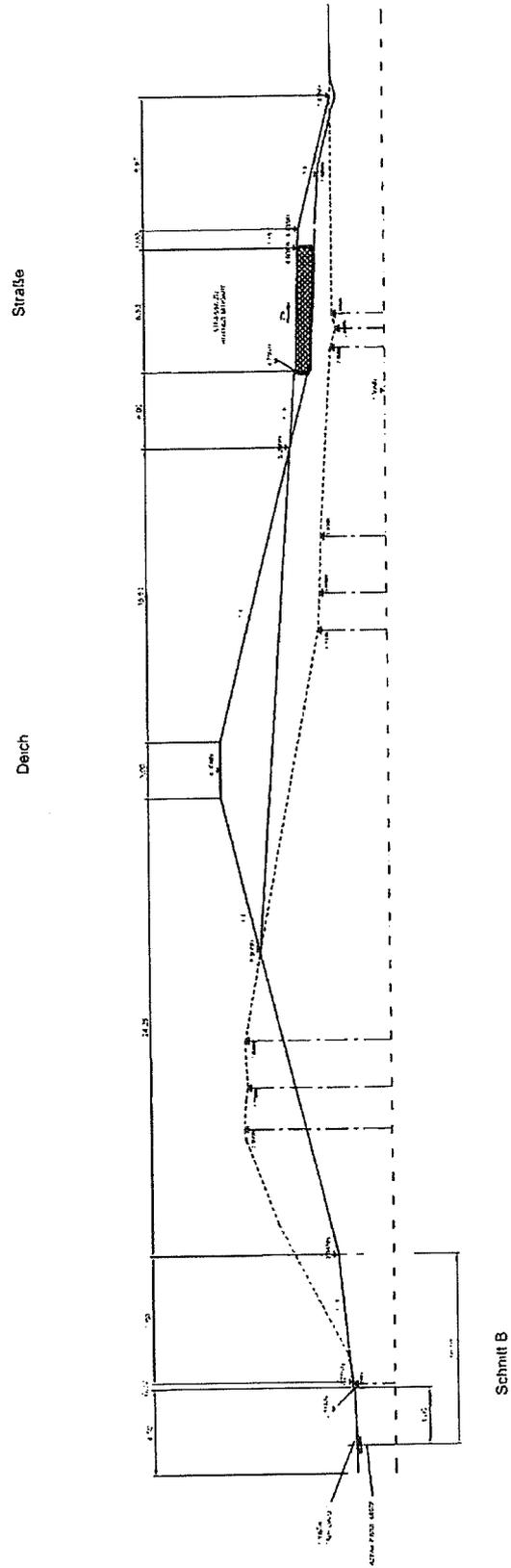
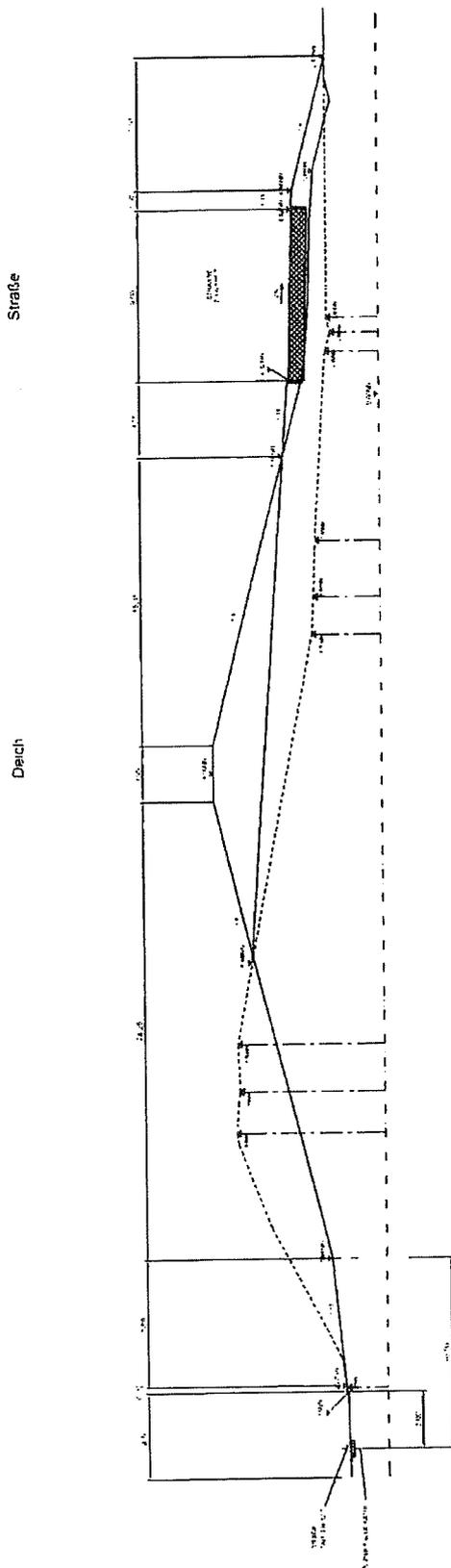

.....
Stadtdirektor



Biotoptypenkartierung Oktober 2001 (ARSU, Oldenburg)



unmaßstäblicher Ausschnitt aus dem Bebauungsplan Nr. 37, Bereich der 4. Änderung



Schnittzeichnung Hauptdeich (alt / neu)