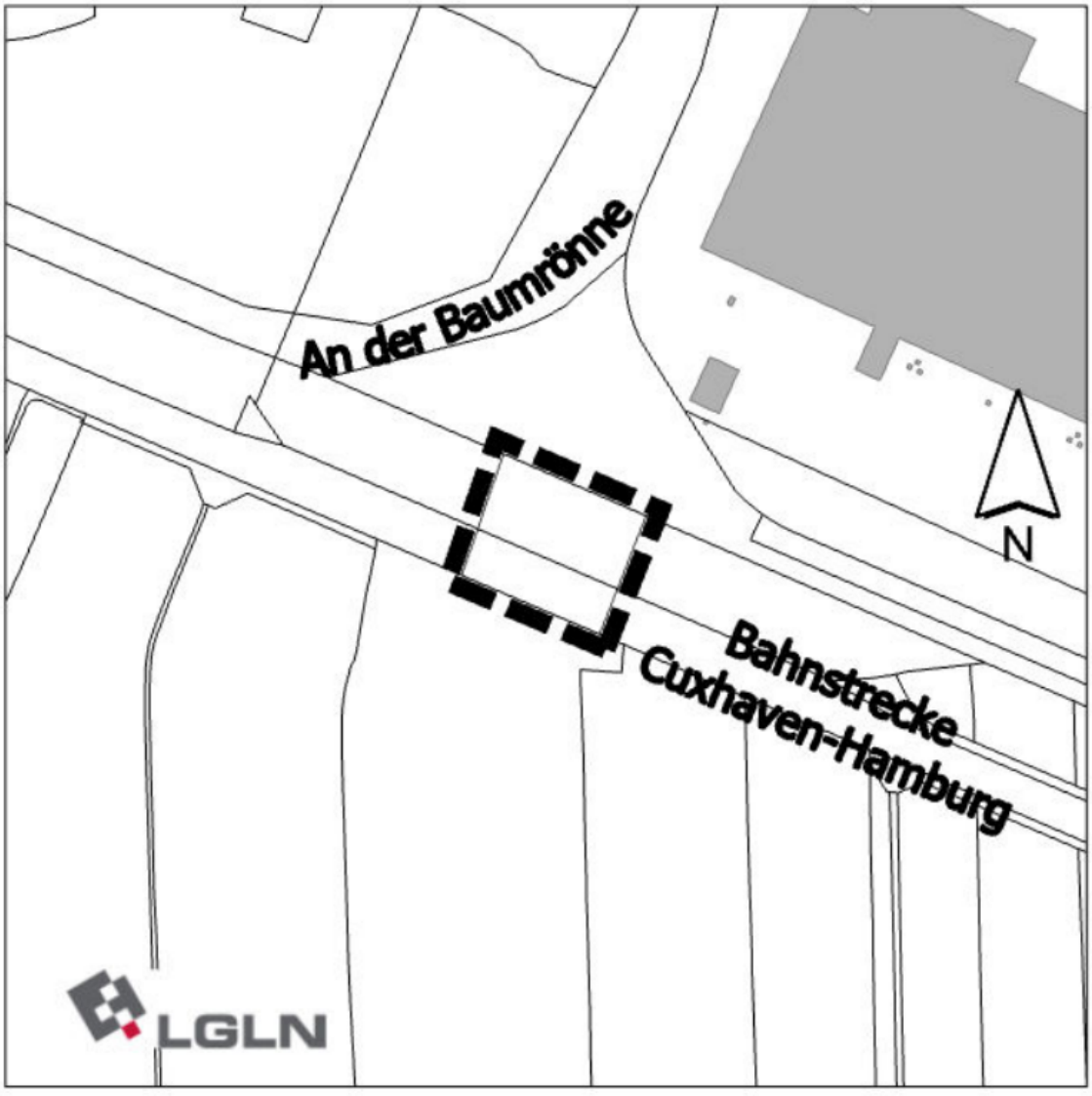
STADT CUXHAVEN
Der Oberbürgermeister

Bebauungsplan Nr. 226
„Anbindung Offshore-Basishafen“
1. Änderung

Begründung



Stand: Mai 2026

Inhaltsverzeichnis

TEIL I: BEGRÜNDUNG

1 PLANUNGSANLASS UND -ZIELE 2

2 ABGRENZUNG DES PLANGEBIETES 4

3 PLANUNGSRECHTLICHE SITUATION 4

3.1 Bundesraumordnungsplan Hochwasserschutz 2021 (BRPH) 4

3.2 Landes-Raumordnungsprogramm 5

3.3 Regionales Raumordnungsprogramm 6

3.4 Bauleitplanung 8

4. GRUNDZÜGE DER PLANUNG 11

4.1 Planungskonzept 11

4.2 Planungsalternativen 11

4.3 Straßen- Und Brückenplanung 12

4.4 Entwässerung 13

4.5 Ver- und Entsorgung 14

4.6 Natur und Landschaft 14

4.7 Natura 2000 - Verträglichkeit 15

4.8 Belange des Artenschutzes 15

4.9 Klimaschutz 16

5. INHALT DES BEBAUUNGSPLANS 17

6. BODENORDNUNG 19

7. STÄDTEBAULICHE WERTE 19

8. HINWEISE 20

ANLAGEN ZUR BEGRÜNDUNG:

Anlage 1: LOGOS Ingenieur- und Planungsgesellschaft mbH (2024): Verkehrsuntersuchung „Neubau Hafenzubringer Hauptstraßentrasse in der Stadt Cuxhaven“, Stand 25.04.2024

I. Begründung

1 Planungsanlass und -ziele

Die Stadt Cuxhaven verfügt über einen der wenigen an der Nordsee gelegenen Häfen zum Ausbau der Offshore-Windenergie. Als national bedeutsamer Basishafen für die Offshore-Wirtschaft stellt er die Infrastruktur für die Produktion, Lagerung und Verschiffung von Anlagenteilen für den Ausbau mehrerer Windparks in der Nordsee zur Verfügung. Da es sowohl Ziel der Bundesregierung Deutschland als auch des Landes Niedersachsens ist, den Ausbau der Stromproduktion durch Windenergie in der Nordsee zu beschleunigen und sich die Stadt

Cuxhaven aufgrund ihrer Lagegunst mit einem Tiefwasserhafen ihrer Verantwortung zur Förderung der Offshore-Windenergie bewusst ist, sollen die hierfür notwendigen Infrastrukturen weiter ausgebaut werden.

Mit der 90. Änderung des Flächennutzungsplanes (FNP) „Südlich der Baumrönne“ wurden die Gebiete westlich der Ortslage Altenbruch und östlich der Ortslage Groden im Rahmen der vorbereitenden Bauleitplanung auf die perspektivische Entwicklung als Erweiterungsfläche des Offshore-Basishafens Cuxhaven planungsrechtlich vorbereitet. Analog zum Landesraumordnungsprogramm und dem Regionalen Raumordnungsprogramm, welche dort ein Vorranggebiet für hafenorientierte Nutzungen festsetzen, wurden diese Nutzungen in den städtischen FNP überführt und die Hafenfläche bis an die südlich gelegene Bundesstraße 73 (B 73) ausgedehnt.

Mit dem Bebauungsplan Nr. 226 „Anbindung Offshore-Basishafen“, rechtsverbindlich seit 14.11.2024, wurde die weitere Entwicklung der Flächen mit der planungsrechtlichen Sicherung der Erschließungsstraße mit Brückenbauwerk vorbereitet. Diese neue Erschließungsstraße schafft eine südliche Anbindung an die B 73 und eine nördliche Anbindung an die Straße „An der Baumrönne“ auf Höhe des Siemens-Gamesa Werkes. Damit einher geht die Überquerung der Bahnstrecke Cuxhaven – Hamburg und des Gewässers „Baumrönne“ mit einer Brücke.

Der Bebauungsplan Nr. 226 „Anbindung Offshore-Basishafen“ 1. Änderung umfasst das Gebiet der Bahnschienen-Überquerung. Bislang war geplant mit einer Brücke die offene Baumrönne, die Bahnschienen sowie den Bahnseitengraben mit Unterhaltungsweg zu überqueren. Für die Umsetzung der Brücke soll ein Generalunternehmer ausgeschrieben werden, der für diese Planung ein Angebot einreichen soll. In der 1. Änderung soll die Variante mit einer verrohrten Baumrönne dargestellt werden. Dadurch könnte die Brücke verkürzt werden und aktiv Kosten eingespart werden.

Eine Umsetzung dieser Variante ist in der bestehenden Rechtslage nicht möglich, da sich die Verkehrsfläche verändert und sich der benötigte Damm über Bereich der Wasserwirtschaftsfläche erstreckt. Um ein mögliches Nebenangebot eines Generalunternehmers in einem zeitlich akzeptablen Rahmen rechtssicher abbilden zu können, soll im Vorfeld der Aufstellungsbeschluss des Bebauungsplan Nr. 226 1. Änderung gefasst werden.

Mit dem Bebauungsplan Nr. 226 „Anbindung Offshore-Basishafen“ 1. Änderung werden die Planungsziele aus der 90. FNP-Änderung ebenso wie in der ursprünglichen Planung von Nr. 226 in eine verbindliche Bauleitplanung weiterhin verfolgt.

Das Planverfahren wird als Regelverfahren gem. §§ 2 BauGB mit Umweltprüfung durchgeführt. Dementsprechend wird ein umfassender Umweltbericht als Teil der Begründung erarbeitet in dem die voraussichtlich erheblichen Umweltauswirkungen ermittelt, beschrieben und bewertet werden. Das Ergebnis der Umweltprüfung ist in der Abwägung zu berücksichtigen. Der Kompensationsbedarf wird mit der Eingriffsausgleichbilanzierung ermittelt, im Umweltbericht dargelegt und entsprechende Flächen für den Ausgleich benannt werden. Außerdem wird ein aktuelles Gutachten zur Entwässerung benötigt, um u.a. auch die Funktionsfähigkeit der Baumrönne zu gewährleisten.

Der Bebauungsplans Nr. 226 1. Änderung kann aus dem Flächennutzungsplan entwickelt werden.

2 Abgrenzung des Plangebietes

Das ca. 6.000 m² große Plangebiet befindet sich im Norden der Stadtgemeinde Cuxhaven im Bereich der Bahnstrecke Cuxhaven – Hamburg zwischen den Ortsteilen Altenbruch und Groden. Der Geltungsbereich umfasst die Verkehrsflächen, wasserwirtschaftliche Flächen sowie Bereiche für den Bahnverkehr.

Der Geltungsbereich ist wie folgt abgegrenzt:

- im Norden durch Verkehrsflächen innerhalb des Bebauungsplans Nr. 226
- im Westen durch Bahnflächen
- im Süden durch wasserwirtschaftliche und verkehrliche Flächen, festgesetzt durch den Bebauungsplan Nr. 226
- im Osten durch Bahnflächen

Die genaue Abgrenzung des Plangebiets ergibt sich aus der Planzeichnung des Bebauungsplans Nr. 226 „Anbindung Offshore-Basishafen“ 1. Änderung.

3 Planungsrechtliche Situation

3.1 Bundesraumordnungsplan Hochwasserschutz 2021 (BRPH)

Gemäß § 1 Raumordnungsgesetz (ROG) ist für den vorbeugenden Hochwasserschutz an der Küste und im Binnenland zu sorgen. Der "Bundesraumordnungsplan Hochwasserschutz" (BRPH) vom September 2021 trifft erstmals bundesweite Regelungen zur Wasserwirtschaft, zum Hochwasserrisikomanagement, zur Entwicklung von Siedlungen und kritischen Infrastrukturen wie Verkehrs- und Energienetzen. Überflutungs- und Versickerungsflächen müssen gewonnen und freigehalten und das Wasserrückhaltevermögen des Bodens verbessert werden.

Der vorliegende Bebauungsplan ist mit den Zielen und Grundsätzen des Bundesraumordnungsplans vereinbar. Es handelt sich bei dem Bebauungsplan Nr. 226 1. Änderung um die planungsrechtliche Grundlage zur Entwicklung von hafenorientierten Gewerbeflächen für den Offshore-Basishafen durch die Errichtung der Brücke über die Bahnlinie und damit zweite Erschließung des Offshore-Hafens.

Die gewerblichen Flächen sind Teil des sowohl im Landes-Raumordnungsprogramm als auch im Regionalen Raumordnungsprogramm festgelegten Vorranggebietes für hafenorientierte wirtschaftliche Anlagen.

Das Plangebiets liegt innerhalb eines Risikogebiets für ein Hochwasser mit niedriger Wahrscheinlichkeit (HQextrem). Als Risikogewässer ist die Tideelbe angegeben. Die betreffenden Teile des Plangebiets befinden sich in einem geschützten Bereich. Über die Deiche entlang der Elbe sind die gewerblichen Flächen vor Hochwasser geschützt. Der vorhandene Deichschutz

genügt den Anforderungen des vorbeugenden Hochwasserschutzes. Anderslautende Aussagen sind nicht bekannt.

Sämtliche Flächen entlang der Elbe bis weit ins Landesinnere befinden sich im Hochwasserrisikogebiet „HQ extrem“.

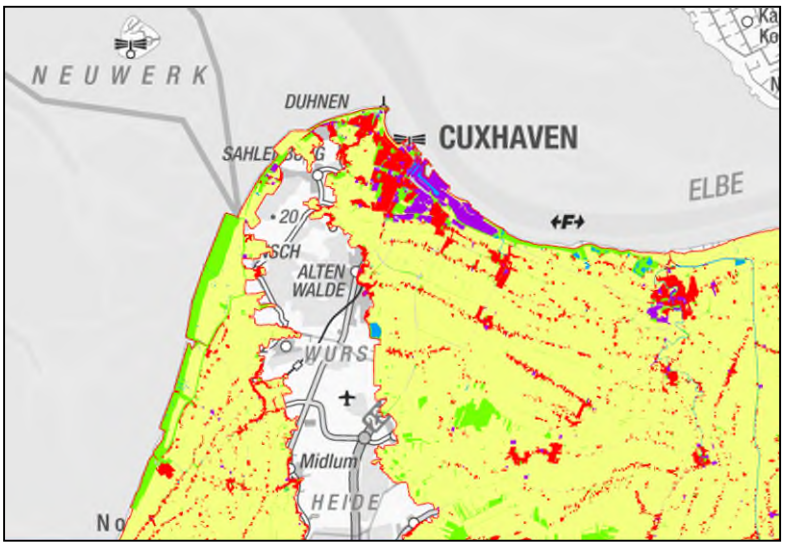


Abb. 1 Grafik mit den Risikogebieten „HQ extrem“, entnommen aus den Umweltkarten des Niedersächsischen Ministeriums für Umwelt, Energie, Bauen und Klimaschutz

Es ist davon auszugehen, dass der Deichschutz an der Elbe ausreichend ist. Anderslautende Aussagen sind nicht bekannt. Ein mögliches Überflutungsereignis durch bestimmte Bauweisen abzumildern ist nicht zielführend. Entweder halten die Deiche oder der gesamte Siedlungsraum wird überflutet. Allein der Ausbau des Deichschutzes kommt für diese Aufgabe in Frage. Es besteht zudem ein wesentliches öffentliches Interesse einer weiteren Besiedlung des Küstenraums mit Industrie- und Gewerbebereichen durch die westlich der Ortslage Altenbruchs fortschreitenden Entwicklung des Deutschen Offshore-Industrie-Zentrums Cuxhaven.

3.2 Landes-Raumordnungsprogramm

Das Landes-Raumordnungsprogramm (LROP), zuletzt geändert im Jahre 2022, stellt das Plangebiet südlich der Bahnstrecke Cuxhaven – Hamburg bis zur Straße „Alte Marsch“ als Vorranggebiet für hafenorientierte wirtschaftliche Anlagen dar. Das Regionale Raumordnungsprogramm hat dieses Vorranggebiet bis an die B 73 erweitert.

Im LROP ist nördlich der Bahnstrecke Cuxhaven – Hamburg ein Vorranggebiet Seehafen dargestellt. Südlich davon schließt sich das vorgenannte Vorranggebiet für hafenorientierte wirtschaftliche Anlagen an. Des Weiteren ist die südlich des Vorranggebietes Seehafen verlaufende Eisenbahnstrecke Cuxhaven – Hamburg als Vorranggebiet Haupteisenbahnstrecke dargestellt.

Bis zur vorgenannten Bahnstrecke wurden die landesplanerischen Ziele mit seeschifftiefen Liegeplätzen, Hafenumschlaganlagen sowie mit angesiedelten Hafen- und Offshore-Windindustrien bereits umgesetzt. Die Bahnstrecke stellt eine wesentliche Infrastruktur für den hafenorientierten Güterverkehr dar.

Nördlich des Siedlungsbereiches Altenbruch und parallel zur Bahnstrecke ist ein Vorranggebiet Hauptverkehrsstraße dargestellt (siehe rote Linie in der nachfolgenden Abbildung).

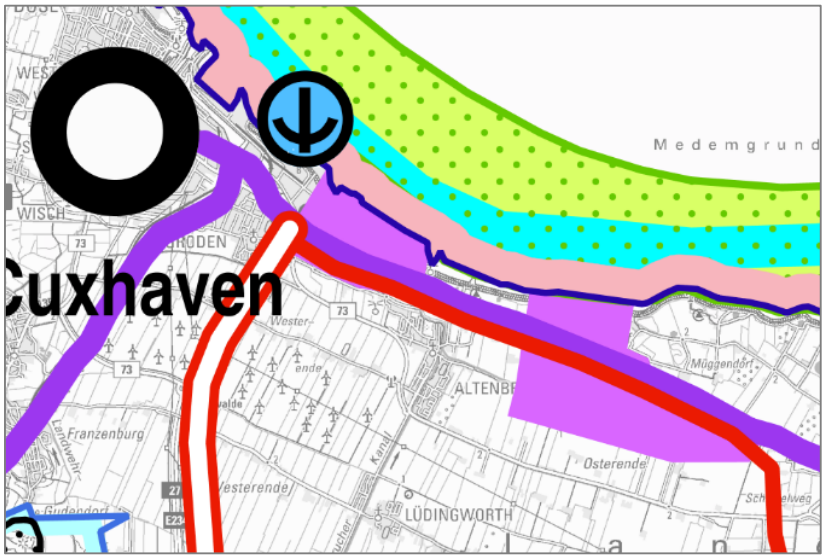


Abb. 2 Ausschnitt aus dem Landes-Raumordnungsprogramm (zuletzt geändert 2022)

Die Stadt Cuxhaven hatte parallel zur 90. Änderung des Flächennutzungsplans beim Niedersächsischen Ministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz ein Zielabweichungsverfahren hinsichtlich des landesraumordnerischen Ziels „Hauptverkehrsstraße“ beantragt. Mit dem Schreiben des Niedersächsischen Ministeriums für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz vom 14.12.2022 wurde die Abweichung von dem Ziel der Raumordnung (Vorranggebietsfestlegung Hauptverkehrsstraße in der zeichnerischen Darstellung des LROP) in dem von der Flächennutzungsplanänderung überlagerten Bereich zugunsten der 90. Änderung des Flächennutzungsplans der Stadt Cuxhaven zugelassen.

3.3 Regionales Raumordnungsprogramm

Das Regionale Raumordnungsprogramm (RROP) 2012/2017 des Landkreises Cuxhaven legt die Stadt Cuxhaven als Mittelzentrum fest. Die Stadt Cuxhaven ist zudem ein Standort mit der Schwerpunktaufgabe „Sicherung und Entwicklung von Arbeitsstätten“. Diesbezüglich besteht die Aufgabe, ein vielfältiges Angebot von Arbeitsstätten zu schaffen.

Mit dem Plangebiet bzw. mit der Festsetzung der Schwerlastbrücke für die geplanten hafenorientierten Nutzungen mit ca. 130 ha großen gewerblichen Bauflächen werden die Vorrausetzungen für ein vielfältiges Angebot von Arbeitsstätten geschaffen.

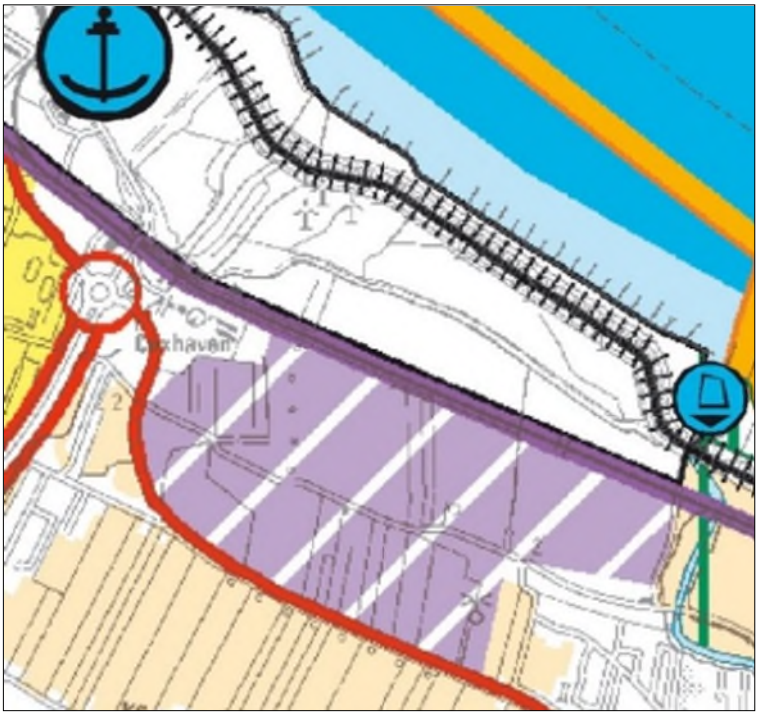


Abb. 3 Ausschnitt aus dem Regio-nale Raumordnungsprogramm (2012/2017)

Im RROP ist der Ortsteil Altenbruch als Standort mit besonderer Entwicklungsaufgabe Tourismus festgelegt. Am Standort Altenbruch sind demnach touristische Einrichtungen besonders zu sichern und räumlich konzentriert zu entwickeln. Zudem ist Altenbruch als Standort mit besonderer Entwicklungsaufgabe Erholung festgelegt. An diesem Standort soll die natürliche Eignung der umgebenden Landschaft für Erholung und Freizeit, die Umweltverträglichkeit, die Ausstattung mit Erholungsinfrastruktur sowie das kulturelle Angebot gesichert und entwickelt werden.

Das RROP stellt den Bereich zwischen der Bahnstrecke Cuxhaven – Hamburg und der B 73 als Vorranggebiet für hafenorientierte wirtschaftliche Anlagen dar. Nördlich des Plangebiets sind im RROP die beiden Vorranggebiete Seehafen und Sportboothafen, letzteres nördlich Altenbruch gelegen, dargestellt.

Zentral im Plangebiet ist die Eisenbahnstrecke Cuxhaven – Hamburg im RROP als Vorranggebiet „Haupteisenbahnstrecke“ festgelegt worden.

Die raumordnerischen Ziele „Vorranggebiet Seehafen“ und „Vorranggebiet für hafenorientierte wirtschaftliche Anlagen“ sind im Einklang mit den Festsetzungen des vorliegenden Bebauungsplans Nr. 226 1. Änderung.

Die raumordnerischen Ziele mit dem Sportboothafen Altenbruch sowie mit dem Standort Altenbruch als Standort mit besonderer Entwicklungsaufgabe Tourismus und als Standort mit besonderer Entwicklungsaufgabe Erholung werden nicht beeinträchtigt.

Im RROP ist zwischen der Bahnstrecke Cuxhaven – Hamburg und der B 73 ein Vorranggebiet für hafenorientierte wirtschaftliche Anlagen dargestellt. Die Stadt Cuxhaven ist verpflichtet,

die städtische Bauleitplanung an die regionalplanerischen Ziele anzupassen. Anderweitige gewerbliche Entwicklungsflächen, die direkt an das vorhandene Hafengebiet an der Elbe anschließen, sind im Stadtgebiet nicht vorhanden.

Der Ausbau der kohlenstofffreien Energieversorgung ist aufgrund des voranschreitenden Klimawandels und hinsichtlich einer gesicherten Energieversorgung ein überragendes öffentliches Interesse. Die planungsrechtliche Sicherung von Produktionsflächen für On- und Offshore-Windenergieanlagen ist damit auch Voraussetzung für die Verwirklichung der übergeordneten, energiepolitischen Ziele. Der Flächenbedarf für hafenbezogene Gewerbeflächen im Rückraum der seeschifftiefen Liegeplätze ist erheblich.

3.4 Bauleitplanung

Das Plangebiet ist zwischen der Bahntrasse Cuxhaven – Hamburg und der B 73 Cuxhaven – Hamburg innerhalb der Flächen der 90. Änderung des FNP von 2023 der Stadt Cuxhaven als gewerbliche Baufläche dargestellt. Nördlich der Bahntrasse ist im FNP der Stadt Cuxhaven ein Sondergebiet Hafen dargestellt. Nordwestlich sind Flächen für die Abwasserbeseitigung dargestellt (Bestand Klärwerk). Mit der Festsetzung einer Verkehrsfläche im Bebauungsplan Nr. 226 1. Änderung, die der Erschließung der zukünftigen Gewerbegebiete dient sowie auch eine zweite verkehrliche Anbindung des Offshore-Basishafen sicherstellt, ist der Bebauungsplan Nr. 226 1. Änderung aus dem FNP entwickelt.

Abb. 4: 90. FNP-Änderung

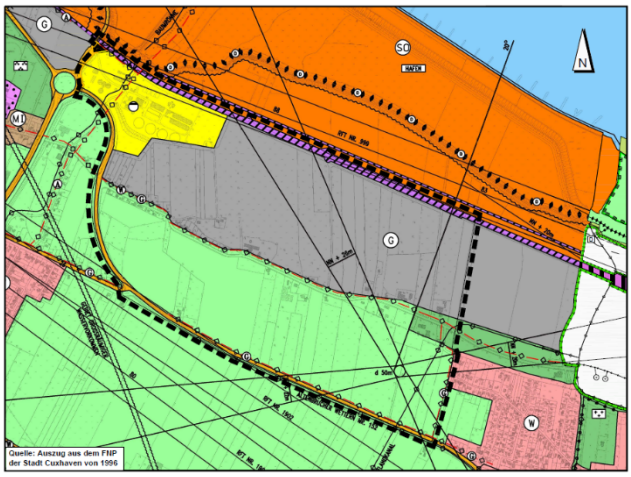


Abb. 5 FNP

Parallel zur Bahntrasse verläuft ein Gewässer 2. Ordnung, die Baumrönne und unterirdisch eine Hauptabwasserleitung. Im Verlauf der Straße Alte Marsch, die als überörtlicher Fuß- und Radwegverbindung dargestellt ist und in der Mitte des Plangebiets parallel zur B 73 verläuft, liegen unterirdisch eine Gasleitung und eine Hauptleitung der Wasserversorgung. Im Trassenverlauf der B 73 liegt ein Gewässer 2. Ordnung, der Westerende-Altenbrucher-Wettern, unterirdisch eine Gasleitung. Zudem besteht eine Fernmeldeleitung in den Nebenanlagen der B 73.

Am östlichen Plangebietsrand sind Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft dargestellt, innerhalb derer auch Regenrückhaltebecken vorgesehen sind. Zwischen diesen Flächen und den gewerblichen Bauflächen ist ein Lärmschutzwall dargestellt.

Im Bereich des geplanten Gewerbeflächen sowie der Flächen für die Wasserwirtschaft und den Immissionsschutz sind Bauhöhenbeschränkungen aufgrund des Leuchtfeuers „Oberfeuer Altenbruch“ dargestellt.

Im Jahre 2013 hatte die Stadt Cuxhaven eine Rahmenplanung für eine gewerbliche Entwicklung südlich der Baumrönne erarbeitet (siehe Sitzungsvorlage Nr. 149/ 2013 sowie Abb. 5 Rahmenplangebiet). Der Aufstellungs- und Konzeptbeschluss zur Rahmenplanung wurde jedoch von den politischen Gremien nicht gefasst.

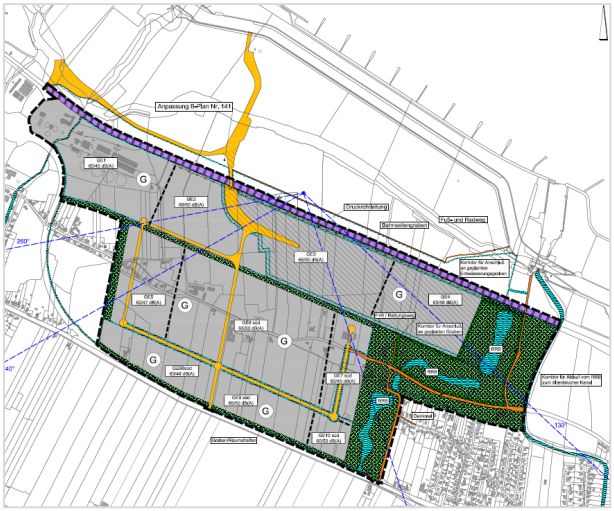


Abb.6
Rahmenplangebiet südlich der Baumrönne

Seit dem Jahr 2013 besteht ein Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan Nr. 165 „Südlich der Baumrönne“ (siehe Sitzungsvorlage Nr. 150/2013 sowie den Planbereich in der rechts abgebildeten Planskizze). Diese Bebauungsplanung soll auf einer ca. 55 ha großen Gesamtfläche, unmittelbar südlich an die Bahnstrecke anschließend, ca. 30 ha gewerbliche Bauflächen ausweisen.

Abb. 7
Plangebiet B-Plan Nr. 165

Anstelle des Bebauungsplans Nr. 165 und der Rahmenplanung sollen künftig mehrere Bebauungsplanungen zwischen den Siedlungsbereichen Groden und Altenbruch erstellt werden. Der Bebauungsplan Nr. 226 zusammen mit der vorliegenden 1. Änderung bildet mit der Brücke und der Erschließungsstraße den ersten Schritt der Umsetzung der vorbereitenden Bauleitplanung insbesondere durch die 90. Änderung des Flächennutzungsplans.

Für den Bereich nördlich der Bahnanlagen ist die 1. Änderung des Bebauungsplans Nr. 141 „Östlich der Baumrönne“ im Jahr 2015 in Kraft getreten. Für den Bereich nördlich und südlich des Geltungsbereichs des Bebauungsplans Nr. 226 1. Änderung ist der Bebauungsplan Nr. 226

„Anbindung Offshore-Basishafen“ – Teilbereiche A und B im Jahr 2024 in Kraft getreten (vgl. Abb. 7).

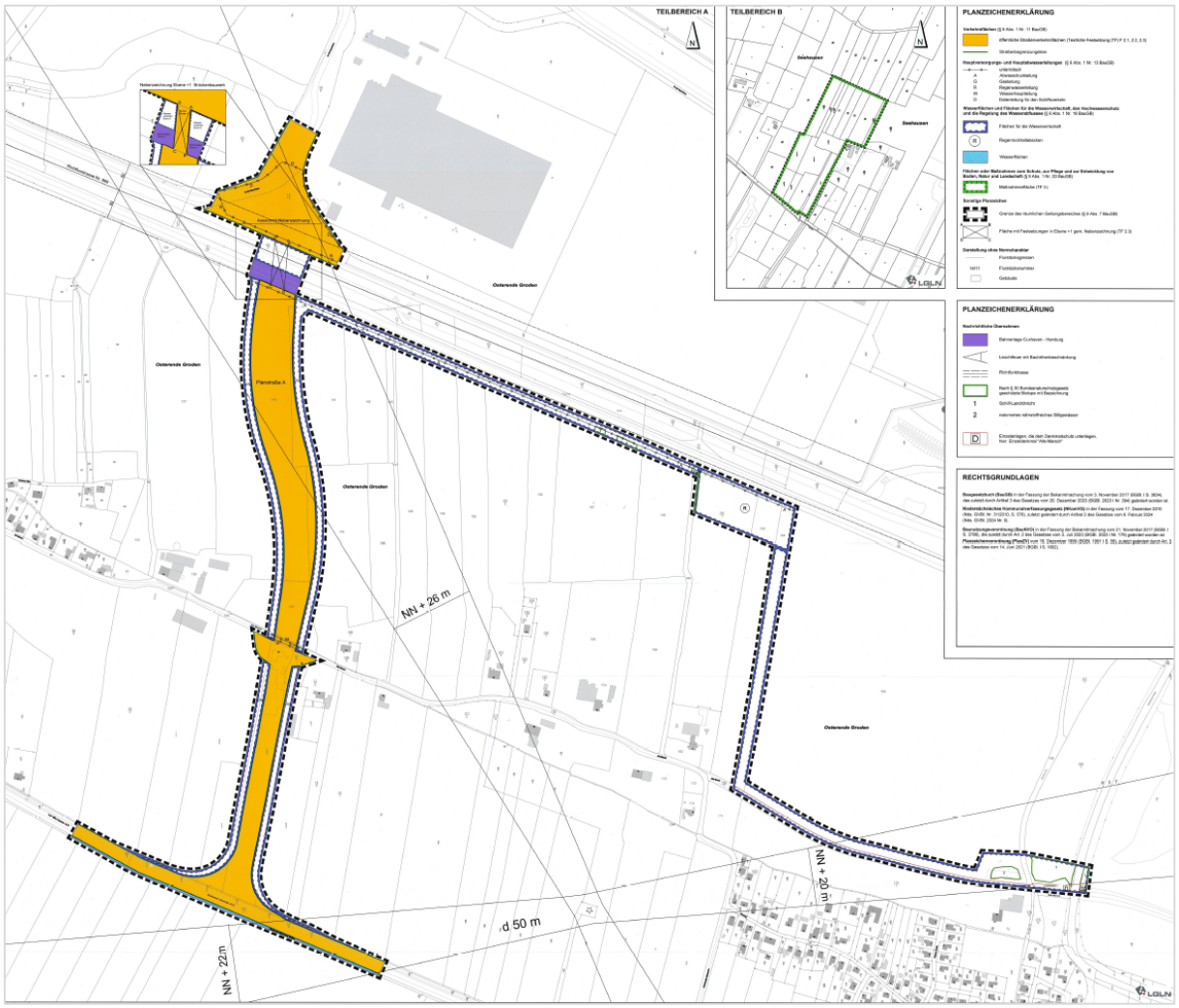


Abb. 8: Plangebiet B-Plan Nr. 226 „Anbindung Offshore-Basishafen

Der Bebauungsplan Nr. 226 setzt öffentliche Verkehrsflächen für die Erschließungsstraße sowie wasserwirtschaftliche Flächen fest. Die öffentliche Verkehrsfläche quert als Brückenbauwerk im nördlichen Bereich die Bahnanlagen und die Baumrönne. Zwischen Gewässer und Verkehrsflächen verläuft ein Fuß- und Radweg, der als Verkehrsfläche mit ebendieser besonderen Zweckbestimmung festgesetzt ist. Dargestellt ist für den Bereich der Trasse von Bahnanlagen und Gewässer eine Richtfunktrasse. In den nördlich festgesetzten wasserwirtschaftlichen Flächen liegt unterirdisch eine Abwasserdruckleitung. In der Alten Marsch liegen eine Gasleitung und eine Wasserhauptleitung. Die Alte Marsch ist im östlichen Bereich denkmalgeschützt.

Im vorliegenden Bebauungsplan Nr. 226 1. Änderung werden die Flächen der Bahnüberquerung sowie die Wasserwirtschaftsflächen des Bebauungsplans Nr. 226 überplant. Die Wasser-

wirtschaftsflächen werden in einer Doppelnutzung mit Verkehrsflächen belegt, um eine Verrohrung der Baumrönne und die Verkürzung der Brücke über die Bahnlinie zu ermöglichen. In der Verkehrsfläche werden sowohl die Fahrbahn als auch das Dammbauwerk untergebracht, wobei letzteres bis an die Flächen für die Bahn heranrückt.

4. Grundzüge der Planung

4.1 Planungskonzept

Im Rahmen der 90. FNP-Änderung sind zwei planerische Zielsetzungen für die Entwicklung der gewerblichen Bauflächen zwischen der Eisenbahnanlage in Norden und der B 73 in Süden formuliert worden. Neben der Flächenvorhaltung von weiteren hafennahen Gewerbeflächen, vornehmlich für Betriebe aus dem Bereich Windenergie-Anlagenbau, wird ein zweiter verkehrlicher Anschluss des Offshore-Basishafens an die B 73 hergestellt. Auf Grund der großflächigen Hafen- und Gewerbeareale mit intensiver verkehrlicher Nutzung (Zulieferverkehre etc.) ist eine solche zweite Anbindung an den Regionalverkehr erforderlich. Diese Erschließungsstraße mit Brückenbauwerk wurde durch den Bebauungsplan Nr. 226 „Anbindung Offshore-Basishafen" - Teilbereiche A und B planungsrechtlich vorbereitet.

Mit dem vorliegenden Bebauungsplan Nr. 226 1. Änderung wird diese Erschließung modifiziert. Die bisher geplante Erschließung über die Bahnstrecke soll in dem Bereich der Brücke insoweit angepasst werden, dass eine Verkürzung der Brücke möglich ist. Um das zu ermöglichen, wird die nördliche Verkehrsfläche des Bebauungsplans Nr. 226 ergänzt, sodass sie direkt an die Bahnlinie grenzt. Dadurch kann die Baumrönne als Entwässerungsanlage verrohrt und überbaut werden. Die Brücke überspannt damit die Bahnlinie und den südlichen Bahnseitengraben mitsamt dem Unterhaltungsweg. In der 1. Änderung des Bebauungsplans Nr. 226 werden also die Bahnanlagen sowie die wasserwirtschaftlichen Flächen in Überlagerung mit Verkehrsflächen dargestellt.

Mit der Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 226 1. Änderung werden Belange von Natur und Landschaft und Belange des Artenschutzes relevant. Es wird mit dem Plangebiet eine zukünftige Überbauung bislang unversiegelter Flächen mit den damit verbundenen Auswirkungen auf die Schutzgüter von Natur und Landschaft vorbereitet. Das in diesen Zusammenhang stehende Kompensationserfordernis wird räumlich und inhaltlich über Ausgleichsflächen geregelt. Die Flächen für die Kompensationsmaßnahmen werden im weiteren Bebauungsplanverfahren im Rahmen der Umweltprüfung genauer berechnet und definiert. Sie werden im Entwurf des Bebauungsplans Nr. 226 1. Änderung aufgenommen werden.

4.2 Planungsalternativen

Für den Verlauf der Erschließungsstraße wurden mehrere Streckenverläufe untersucht. Der Streckenverlauf, der im Bebauungsplan Nr. 226 festgesetzt ist, erfüllt im Sinne einer flächensparenden Erschließung am besten die Anforderungen an die verschiedenen Belange und ist mit den zuständigen Fachbehörden abgestimmt. Eine kürzere Erschließung ist entsprechend der straßenbautechnischen Anforderungen nicht möglich. Mit einer mittig verlaufenden

Haupterschließungsstraße zwischen den zukünftig geplanten Gewerbeflächen erfolgt zudem entsprechend der Rahmenplanung eine gleichmäßige Aufteilung der zukünftigen Gewerbeflächen, die eine hohe Flexibilität bei der weiteren inneren Erschließung und Parzellierung der Grundstücke ermöglicht. Die angepasste Planung der Brücke in der 1. Änderung des Bebauungsplans Nr. 226 unterstützt den Streckenverlauf und entspricht damit weiterhin die Entwicklung der Hafenerweiterungsflächen.

4.3 Straßen- Und Brückenplanung

Die geplante Schwerlastbrücke verbindet über die im Plan Nr. 226 festgesetzte Erschließungsstraße die B 73 mit der Hafenstraße An der Baumrönne. Im Norden wird diese durch eine Brückenzuführung aus dem nördlich angrenzenden Bebauungsplangebiet Nr. 141 umgesetzt, so dass das Plangebiet über die Hafenstraße An der Baumrönne, den Hafenzubringer Neufelder Straße und im Weiteren durch die Autobahn A 27 und die Bundesstraße 73 an das regionale und überregionale Verkehrsnetz angebunden werden.

Verkehrstechnische Untersuchung
Im Rahmen der Verkehrsuntersuchung „Neubau Hafenzubringer Hauptstraßentrasse in der Stadt Cuxhaven“ wurde von der LOGOS Ingenieur- und Planungsgesellschaft mbH geprüft, wie sich der Verkehr im neu gestalteten Straßennetz verteilt und welche Dimensionierung für die neue Anbindung an die B 73 vorzusehen ist, um eine verkehrssichere und leistungsfähige Einmündung zu erhalten. Es ist hierbei insbesondere der hohe Anteil des Schwerlastverkehrs in einem Umfeld, das durch den Windkraftanlagenbau geprägt ist, berücksichtigt worden.
Die Verkehrsberechnungen basieren auf Prognosedaten des Bundes sowie der Stadt Cuxhaven und wurden ergänzt durch eine Verkehrszählung im Einmündungsbereich Neufelder Straße / An der Baumrönne sowie an drei Querschnitten entlang der B 73 westlich und östlich des geplanten Knotenpunkts.

Auf Basis der Berechnungen erfolgte die Bewertung der neuen Einmündung an der B 73 unter Berücksichtigung des Handbuchs für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) in der Fassung von 2015 sowie die Berechnung schalltechnisch relevanter Kennwerte nach der Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS19) als Grundlage für die schalltechnische Untersuchung.

Die Verkehrsuntersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass die die Anbindung der im Bebauungsplan Nr. 226 geplanten Erschließungsstraße an die B 73 verkehrlich möglich und auch ohne Lichtsignalanlage (LSA) leistungsfähig ist. Der Leistungsfähigkeitsnachweis ergibt sowohl zur morgendlichen als auch zur abendlichen Hauptverkehrszeit nach HBS die Qualitätsstufe B, was in der Beurteilung eine ausreichende Leistungsfähigkeit mit einer mittleren Wartezeit ohne LSA von <=20 Sekunden bestätigt. Die Linksabbiegerspur von der Bundesstraße aus Richtung Cuxhaven wird aufgrund des hohen Anteils an zu erwartenden Scherlastverkehren mit einer Aufstelllänge von 30 m empfohlen.

Mit Blick auf das untersuchte umgebende Straßennetz kommt das Gutachterbüro zu dem Ergebnis, dass aus verkehrstechnischer Sicht mit der Errichtung eines neuen Knotenpunktes an der B 73 sowie dem Bau einer neuen gewerblichen Straße als Hafenzubringer keine Bedenken bestehen.

Radwegeverbindung

Der Elberadweg als überregional bedeutsamer Radfernweg wird außerhalb des Geltungsbereichs der 1. Änderung über die Kreuzung der bestehenden Straße An der Baumrönne und der neuen Erschließungsstraße geführt.

4.4 Entwässerung

Im Jahre 2013 hatte die Stadt Cuxhaven bereits eine Rahmenplanung für eine gewerbliche Entwicklung südlich der Baumrönne – inklusive Entwässerungskonzept - erarbeitet (siehe Sitzungsvorlage Nr. 149/2013). Für die 90. Änderung des Flächennutzungsplans wurde 2018 das bereits vorhandenes Entwässerungskonzept aktualisiert, um u.a. die Flächenbedarfe für die Anlage von Regenrückhaltebecken zu ermitteln. Für den hier vorliegenden Bebauungsplan hatte das Ingenieur- und Vermessungsbüro CONTUR GmbH den Auftrag, die Ordnung der Oberflächenentwässerung zentral herzustellen und einen Lösungsansatz über zwei Ausbaustufen für eine Genehmigungsplanung (Ausbaustufe 1 – Geltungsbereich Bebauungsplan Nr. 226 und die 1. Änderung) und ein zukünftiges Konzept (Ausbaustufe 2 – Erschließung gewerbliche Flächen Bereich 90. Änderung FNP) zu erarbeiten.

In der ersten Ausbaustufe wird der Neubau der Haupterschließungsstraße zwischen der B 73 und der Anbindung an die Straße „An der Baumrönne“ mittels Damm- und Brückenbauwerk über die Deutsche Bahn hinweg berücksichtigt. Durch das Bauvorhaben erfolgt ein Schnitt in die westlichen Bestandsflächen zwischen der Ortschaft Altenbruch und der Stadtgrenze von Cuxhaven. Neben der Straße „Alte Marsch“ werden rund 30 ha von der aktuellen Entwässerung abgeschnitten. Die seitlichen Gräben entlang der geplanten Erschließungsstraße sind so ausgelegt, dass sowohl das Oberflächenwasser der Verkehrsflächen als auch durchtrennte Drainagestränge der landwirtschaftlich genutzten Flächen und Polderleitungen mit aufgenommen werden können. Die Entwässerung erfolgt in Richtung Norden. Die Entwässerungsplanung sieht vor, dass das Oberflächenwasser der versiegelten Flächen innerhalb der Bebauungsplangrenzen über ein Rohrleitungssystem an Vorreinigungsanlagen entsprechend des Arbeitsblattes DWA-A 102 geleitet wird, um dann in neue Entwässerungsgräben nördlich zur Bahn geführt zu werden. Die westlich vom Plangebiet liegenden Bestandsflächen sind im Zuge der Erschließung mit an den neuen Entwässerungsgraben anzuschließen, bzw. werden entlang der Bahn über ein neues Grabenprofil, ggf. durch das Dammbauwerk oder unterhalb der Brücke, in Richtung Osten geleitet. Hier ist eine Fläche für die zentrale Rückhaltung des im Plangebiet und den insgesamt rd. 65 ha Einzugsflächen im Bestand anfallenden Oberflächenwassers vorgesehen.

Die Bemessung des Regenrückhaltebeckens erfolgt nach der DWA-A 117 und berücksichtigt die durch die Untere Wasserbehörde vorgegebene Drosselabflussspende von 1,5 l/s*ha. Das Becken ist für ein 5-jähriges Regenereignis ausgelegt. Von hier aus regelt ein Drosselbauwerk den weiteren Abfluss in die Vorflut.

In der zweiten Ausbaustufe wird das Gebiet der 90. Änderung des Flächennutzungsplans mit seinen gewerblichen Bauflächen berücksichtigt, welches komplett erschlossen rund 120 ha Erschließungsflächen bilden wird. Die Entwässerung der internen Flächen wird erst zum Zeitpunkt der Entwicklung der jeweiligen Bebauungspläne entstehen. Das Konzept der zweiten

Ausbaustufe soll vielmehr aufgrund der hohen Versiegelung die Entwässerung der gesamt anfallenden Wassermassen aufzeigen. Hierbei sind Lösungsansätze zu erarbeiten, damit bereits jetzt für den Bebauungsplan Nr. 226 aber auch für die 1. Änderung Durchlässe im Dammbauwerk und Grabenprofile entlang der Bahnanlagen und der B 73 so hergestellt werden, dass kein erneuter Eingriff notwendig ist. Zum aktuellen Zeitpunkt der Planung wird es im Norden und Süden jeweils einen Entwässerungsgraben geben, der das Oberflächenwasser in östlicher Richtung nach Altenbruch führt. Hier entsteht vor der Ortsgrenze eine ca. 17 ha große Grün- und Rückhaltefläche, die den Ansatz der 2 Varianten aus der ersten Ausbaustufe erweitert und den gedrosselten Abfluss in die Vorflut abführt.

Das Konzept der zweiten Ausbaustufe wird daher mit in das Genehmigungsverfahren zum Bebauungsplan Nr. 226 und der 1. Änderung eingearbeitet, damit bereits Gräben, Durchlässe und Drosselbauwerke (mit variabler Drossel gem. Ausbaustufe +2), die zukünftig das Gesamtsystem beinhaltet, in richtiger Dimension berücksichtigt werden.

Ergänzend zum Bebauungsplanverfahren sind für die Entwässerung der Straße wasserrechtliche Genehmigungsverfahren durchzuführen.

4.5 Ver- und Entsorgung

Angrenzend an das Plangebiet verlaufen Hauptversorgungs- und Hauptabwasserleitungen. Diese sind bei der Erschließungsplanung zu berücksichtigen.

4.6 Natur und Landschaft

Das Plangebiet des Bebauungsplanes Nr. 226 1. Änderung zählt zu der niedersächsischen naturräumlichen Region der Watten und Marschen. Es liegt in keinen Schutzgebiet nach Niedersächsischem Naturschutzgesetz (NNatschG) und auch in keinen FFH-Gebieten oder EU-Vogelschutzgebieten.

Im Rahmen des Planverfahrens zur Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 226 wurde durch das Landschaftsplanungsbüro Küfog eine Bestandsaufnahme der Arten und Lebensgemeinschaften für das Plangebiet und seine Umgebung durchgeführt (vgl. Küfog (2024): Umweltbericht für den Bebauungsplan Nr. 226 „Anbindung Offshore- Basishafen“. Bremen). So wurde in den Frühjahren 2023 und 2024 eine flächendeckende Kartierung der Biotoptypen nach dem Kartierschlüssel für Biotoptypen in Niedersachsen (DRACHENFELS 2023) durchgeführt. Die kartierten Biotoptypen wurden bewertet und hinsichtlich ihre Schutzstatus nach dem Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) und dem NNatSchG überprüft. Des Weiteren wurden besonders bzw. im Sinne des BNatSchG streng geschützte Pflanzenarten sowie bestandsgefährdete Pflanzenarten nach der Roten Liste der Farn- und Blütenpflanzen in Niedersachsen und Bremen aufgenommen.

Die genaue Bestimmung der einzelnen Biotope, die Umweltauswirkungen sowie auch die Ergebnisse der artenschutzrechtlichen Prüfung werden im Umweltbericht zum Bebauungsplan Nr. 226 ausführlich abgehandelt und dargelegt. Dieser liegt als separates Dokument vor.

Im weiteren Planverfahren für den vorliegenden Bebauungsplan Nr. 226 1. Änderung wird eine Überprüfung der Daten und ggf. erneute Bestandsaufnahme für den Geltungsbereich sowie eines 50 m breiten Streifen um die Geltungsbereichsgrenzen veranlasst. Der darauf basierende Umweltbericht wird die einzelnen Biotoptypen, die Umweltauswirkungen sowie die Ergebnisse der artenschutzrechtlichen Prüfung ausführlich darlegen und abhandeln. Der Kompensationsbedarf wird auf Grundlage dieser Daten berechnet.

4.7 Natura 2000 - Verträglichkeit

Gemäß § 34 BNatSchG sind Projekte vor ihrer Zulassung auf ihre Verträglichkeit mit den Erhaltungszielen eines Natura 2000-Gebietes (FFH-Gebiete, EU-Vogelschutzgebiete) zu überprüfen, wenn sie einzeln oder im Zusammenwirken mit anderen Projekten oder Plänen geeignet sind, das Gebiet erheblich zu beeinträchtigen.

Soweit ein Natura 2000-Gebiet in ein Schutzgebiet nach deutschem Recht überführt ist, ergeben sich die Maßstäbe für die Verträglichkeit aus dem Schutzzweck des dazu erlassenen Schutzgebietes.

Nördlich des Plangebietes in etwa 500 m Entfernung liegt das als Naturschutzgebiet (NSG) „Niedersächsischer Mündungstrichter“ geschützte FFH-Gebiet „Unterelbe“. Im Zuge der Aufstellung des Bebauungsplans 226 wurde bereits eine FFH-Verträglichkeitsvorprüfung durchgeführt (Küfog (2024): FFH Vorstudie zum Bebauungsplan Nr. 226 „Anbindung Offshore-Basishafen“. Bremen). Im Ergebnis konnten für das FFH-Gebiet „Unterelbe“ erhebliche Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele des Lebensraumtyps „Ästuarien“ sowie der ästuartypischen Tierarten sicher ausgeschlossen werden. Auch für die Arten des Anhangs II der FFH-RL konnten erhebliche Beeinträchtigung der Schutz- und Erhaltungsziele sicher ausgeschlossen werden. Dies liegt begründet in der Tatsache, dass die Auswirkungen der Planung durch die Entfernung zum FFH Gebiet, sowie der Abschottung durch den Hauptdeich und der Vorbelastung durch bestehende Hafenanlagen keine erheblichen Beeinträchtigungen ergeben, auch unter Berücksichtigung kumulativer Effekte. Weitere Flächen der Gebietskulisse Natura 2000 sind 5,5 km östlich das ebenfalls als NSG geschützte FFH-Gebiet „Küstenheiden und Krattwälder“, 6,5 km südlich das als NSG geschützte FFH-Gebiet „Aßbütteler Moor“, 6,5 km westlich der Nationalpark Niedersächsisches Wattenmeer (FFH- und EU-Vogelschutzgebiet) und 8,5 km östlich das EU-Vogelschutzgebiet Unterelbe.

Auf Grund der Entfernungen bzw. fehlender Wechselbeziehungen zum Plangebiet begründet die Planung keine erheblichen Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele (Lebensraumtypen und Arten) von Natura 2000.

Weitere Details zur Natura 2000-Verträglichkeit sind im Umweltbericht zum Bebauungsplan Nr. 226 dokumentiert und werden auch im Umweltbericht zur 1. Änderung behandelt.

4.8 Belange des Artenschutzes

Der Bauleitplanung dürfen artenschutzrechtliche Belange dauerhaft nicht entgegenstehen, ansonsten wäre die Bauleitplanung nicht umsetzbar und damit nicht erforderlich. Somit sind

bereits auf der Ebene der Bauleitplanung Wege und Möglichkeiten aufzuzeigen, dass die Einhaltung des Artenschutzes sichergestellt werden kann (die Thematik wird ausführlich im Umweltbericht abgehandelt).

Die Erfassung der Brut- und Gastvögel, der Fledermäuse und Amphibien, die im Zuge des Bebauungsplan Nr. 226 stattgefunden haben, wird auf Plausibilität überprüft und ggf. wiederholt. Die Ergebnisse werden im Umweltbericht des vorliegenden Bebauungsplans dargestellt und abgehandelt.

4.9 Klimaschutz

Am 30.07.2011 ist das Gesetz zur Förderung des Klimaschutzes bei der Entwicklung in den Städten und Gemeinden in Kraft getreten. Mit dem Gesetz wurden zum Schutz des Klimas Änderungen im BauGB vorgenommen. So sollen gemäß § 1 Abs. 5 Satz 2 BauGB die Bauleitpläne dazu beitragen, eine menschenwürdige Umwelt zu sichern, die natürlichen Lebensgrundlagen zu schützen und zu entwickeln sowie den Klimaschutz und die Klimaanpassung, insbesondere auch in der Stadtentwicklung, zu fördern sowie die städtebauliche Gestalt und das Orts- und Landschaftsbild baukulturell zu erhalten und zu entwickeln. Gemäß § 1a Abs. 5 BauGB soll den Erfordernissen des Klimaschutzes sowohl durch Maßnahmen, die dem Klimawandel entgegenwirken, als auch durch solche, die der Anpassung an den Klimawandel dienen, Rechnung getragen werden. Vorgenannter Grundsatz ist in der planerischen Abwägung gemäß § 1 Absatz 7 BauGB zu berücksichtigen.

Mit dem integrierten Energie- und Klimaschutzkonzept für die Stadt Cuxhaven aus dem Jahr 2019 strebt die Stadt Cuxhaven eine möglichst klimaschonende Stadtentwicklung an, um die Stadt auf Veränderungen und Folgen des Klimawandels vorzubereiten und die Ressourcen zu schonen.

Mit dem Bau einer neuen Straße für eine zweite Anbindung des Offshore-Basishafen sowie zur Erschließung von hafenorientierten Flächen für unter anderem Gewerbebetriebe der Offshore-Windindustrie entwickelt die Stadt Cuxhaven die notwendigen Infrastrukturen zur Förderung der Windenergienutzung. Auch wenn durch den Bau der Brücke und Straße Flächen versiegelt werden, zielt die Planung in der Abwägung der Belange auf die Förderung der Nutzung erneuerbarer Energien ab, die zu einer Reduzierung des Ausstoßes klimaschädlicher Gase wie zum Beispiel Kohlendioxid führen. Insofern werden die planungsbedingten Eingriffe auf bisher überwiegend landwirtschaftlich genutzten Flächen mit Blick auf das Planungsziel der Verbesserung der Infrastrukturen für die Nutzung erneuerbarer Energien und somit als Beitrag zum Klimaschutz als vertretbar angesehen.

Die planungsbedingte Flächenversiegelung durch den Straßenbau wirkt sich auf das Mikroklima aus. Allerdings haben die vorgesehenen umfangreichen Oberflächenentwässerungsanlagen mit einem Regenrückhaltebecken in Richtung des Siedlungsbereiches Altenbruch klimatisch ausgleichende Funktionen. Das Regenrückhaltecken wird landschaftsgerecht und naturnah angelegt.

5. Inhalt des Bebauungsplans

Der vorliegende Bebauungsplan stellt ein ca. 6.000 m“ großes Plangebiet dar, welches an der Stelle der Bahnüberquerung des Bebauungsplans Nr. 226 liegt. Ziel ist es nördlich der Bahn die bereits rechtskräftigen Verkehrsflächen bis zur Bahnlinie zu verlängern und eine Doppelnutzung mit Wasserwirtschafts- und Verkehrsflächen zu schaffen, um eine Verrohrung der Baumrönne und das Verkürzen der Brücke zu ermöglichen. Das nördliche Widerlager rückt damit näher an die Bahn heran.

Vorbemerkung

Der Planinhalt besteht aus einem Brückenbauwerk, das eine Anbindung über die Eisenbahnlage an den Offshore-Basishafen sicherstellt. An die Dimensionierung der Brücke sind besondere Anforderungen gestellt, da auf dieser die Schwerlastverkehre aus dem Offshore-Windanlagen-Gewerbe abgewickelt werden.

Der Bebauungsplan besteht aus der Planzeichnung des Bebauungsplans.

Anforderungen an das Brückenbauwerk

Da die neue Straße und Brücke Schwerlastverkehre aufnehmen müssen, wurden unter Berücksichtigung der fahrdynamischen Fahrzeuggrunddaten für den angestrebten Schwerlastverkehr Nettolasten bis 4.000 t zzgl. 1.000 t Fahrzeuglasten angenommen. Dies bedeutet eine Achslast von 60 t/Achse, die im Straßenaufbau entsprechend den anzusetzenden Verkehrslasten zu berücksichtigen sind.

Die angenommene Fahrgeschwindigkeit in der Entwurfsplanung beträgt $v_e \leq 50$ km/h. Die Trassierung der Achse und Gradiente erfolgt unter Berücksichtigung fahrgeometrischer Fahrzeugdaten für den angestrebten Schwerlastverkehr unter Berücksichtigung einer maximal 2,5 % Längsneigung und einer Querneigung (Ausbildung im Dachgefälle) mit 2,5 %.

Der Regelquerschnitt von West nach stellt sich wie folgt dar:

- 1,00 m Bankett
- 3,40 m kombinierter einseitiger Geh- und Radweg
- 22,0 m Fahrbahn zwischen den Straßenborden
- 1,65 m Bankett

Der Brückenquerschnitt in Ost-West-Richtung wurde ermittelt gemäß der Richtlinie zur Anlage von Stadtstraße (RASt06) und unter Berücksichtigung der Maximalgeometrie beim LKW-Transport von Windradflügeln. Die ermittelte Gesamtbreite des Überbaus beträgt 22,5 m und zwischen den Geländern knapp 22 m unter Annahme folgender Abmessungen (vgl. auch nachfolgende Abbildung):

- 0,25 m Geländer
- 0,75 m Notgehweg
- 2,50 m Geh- und Radweg (markiert)
- 0,50 m Sicherheitsraum
- 17,50 m Fahrbahn zwischen den Straßenborden
- 0,75 m Notgehweg

- 0,25 m Geländer

Der für die Berücksichtigung einer zukünftigen Elektrifizierung freizuhaltende Lichtraum gemäß Vorschriften der Deutschen Bahn beträgt LH >= 6,50 m über Schienenoberkante (SO).

Verbindlich festgesetzt werden

- die Führung und Breite der Fahrbahnflächen,
- die Abgrenzung der Mittelstreifen und Querungsbereiche für Fuß- und Radverkehr,
- die Führung des kombinierten Fuß- und Radweges,
- Geltungsbereich der planfeststellungsersetzenden Regelungen

Der Geltungsbereich der planfeststellungsersetzenden Regelungen umfasst alle Flächen der künftigen Gemeindestraße, die für die verkehrliche Funktion der Straße erforderlich sind, dazu zählen auch die Entwässerungsanlagen. Dabei wurden die erforderlichen Anbindepunkte in den Geltungsbereich der ersetzenden Planfeststellung einbezogen.

6. Bodenordnung

Die Flächen für das Brückenbauwerk und dessen Entwässerung liegen bereits zu großen Teilen in städtischer Hand.

Die Stadt Cuxhaven bemüht sich seit längerem um den Erwerb des mit der Flächennutzungsplanung entstehenden Bauerwartungslandes. Zudem hat die Stadt Cuxhaven eine Satzung für ein besonderes Vorkaufsrecht nach § 25 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 BauGB erlassen. Diese seit dem 17.11.2022 in Kraft getretene Satzung dient der Sicherung einer langfristig geordneten städtebaulichen Planung und Entwicklung im Sinne eines hafenorientierten Flächenangebotes für Gewerbe- und Industriebetriebe und der damit verbundenen Daseinsvorsorge im Sinne von Arbeitsplatzangeboten für die gesamte Region.

7. Städtebauliche Werte

Gesamtfläche: 6.000 m²

8. Hinweise

Bodenfunde / Denkmalschutz

Sollten bei den geplanten Bau- und Erdarbeiten ur- und frühgeschichtliche Bodenfunde (das können unter anderem sein: Tongefäßscherben, Holzkohleansammlungen, Schlacken sowie auffällige Bodenverfärbungen u. Steinkonzentrationen, auch geringe Spuren dieser Funde) gemacht werden, sind diese gemäß § 14 Abs. 1 des Nds. Denkmalschutzgesetztes (NDSchG) meldepflichtig und müssen der Unteren Denkmalschutzbehörde der Stadt Cuxhaven 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 Untere Denkmalschutzbehörde der Stadt Cuxhaven vorher die Fortsetzung der Arbeit gestattet.

Altablagerungen

Sollten bei geplanten Bau- und Erdarbeiten weitere Hinweise auf Altablagerungen zutage treten, so ist unverzüglich die Untere Bodenschutzbehörde der Stadt Cuxhaven zu benachrichtigen.

Militärische Altlasten

Im Rahmen der kontinuierlichen Kampfmittelüberprüfung im Stadtgebiet wurden auch die Flächen des Bebauungsplanes Nr. 141 östlich der Baumrönne durch den Kampfmittelbeseitigungsdienst des Landes Niedersachsen auf Luftkampfmittel überprüft. Für diese Flächen, die durch den Bebauungsplan Nr. 226 überplant werden (Teile des Grundstücks Gemarkung Groden, Flur 6, Flurstück 14/7, Flurstück 65/5) gilt folgender Hinweis:

Bei der Luftbildauswertung wurden Bombardierungen im Planungsbereich festgestellt. Eine punktuelle Untersuchung der erkannten Bombenblindgängerverdachtspunkte (BVP) wurden durchgeführt und vorhandene Kampfmittel wurden abgeborgen.

Eine Kampfmittelfreiheit kann jedoch nicht garantiert werden, da bei bombardierten Flächen immer die Möglichkeit besteht, dass noch weitere BVP vorhanden sind, die auf den Luftbildern durch Wolkenverhang, schlechte Bildqualität u. ä. nicht zu erkennen sind.

Aus Sicherheitsgründen wird im Rahmen der bauordnungsrechtlichen Verfahren eine Überprüfung durch Sondierung empfohlen. Vier Wochen vor Baubeginn muss der Kampfmittelbeseitigungsdienst (Polizeidirektion Hannover) benachrichtigt werden.

Leitungen

Im Plangebiet ist generell mit vorhandenen Versorgungsleitungen zu rechnen. Zur Vermeidung von Schäden und Unfällen sind vor dem Beginn von Tiefbauarbeiten Erkundigungen über den Leitungsverlauf bei den zuständigen Unternehmen einzuholen.

DIN-Vorschriften

Soweit in den textlichen Festsetzungen Bezug genommen wird – auf technische Regelwerke, DIN-Normen, VDI-Richtlinien sowie Richtlinien anderer Art – können diese beim Fachbereich 6

Planen, Stadtentwicklung und Bauen der Stadt Cuxhaven, Rathausplatz 1, 27472 Cuxhaven während der Dienstzeiten eingesehen werden.