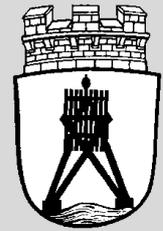


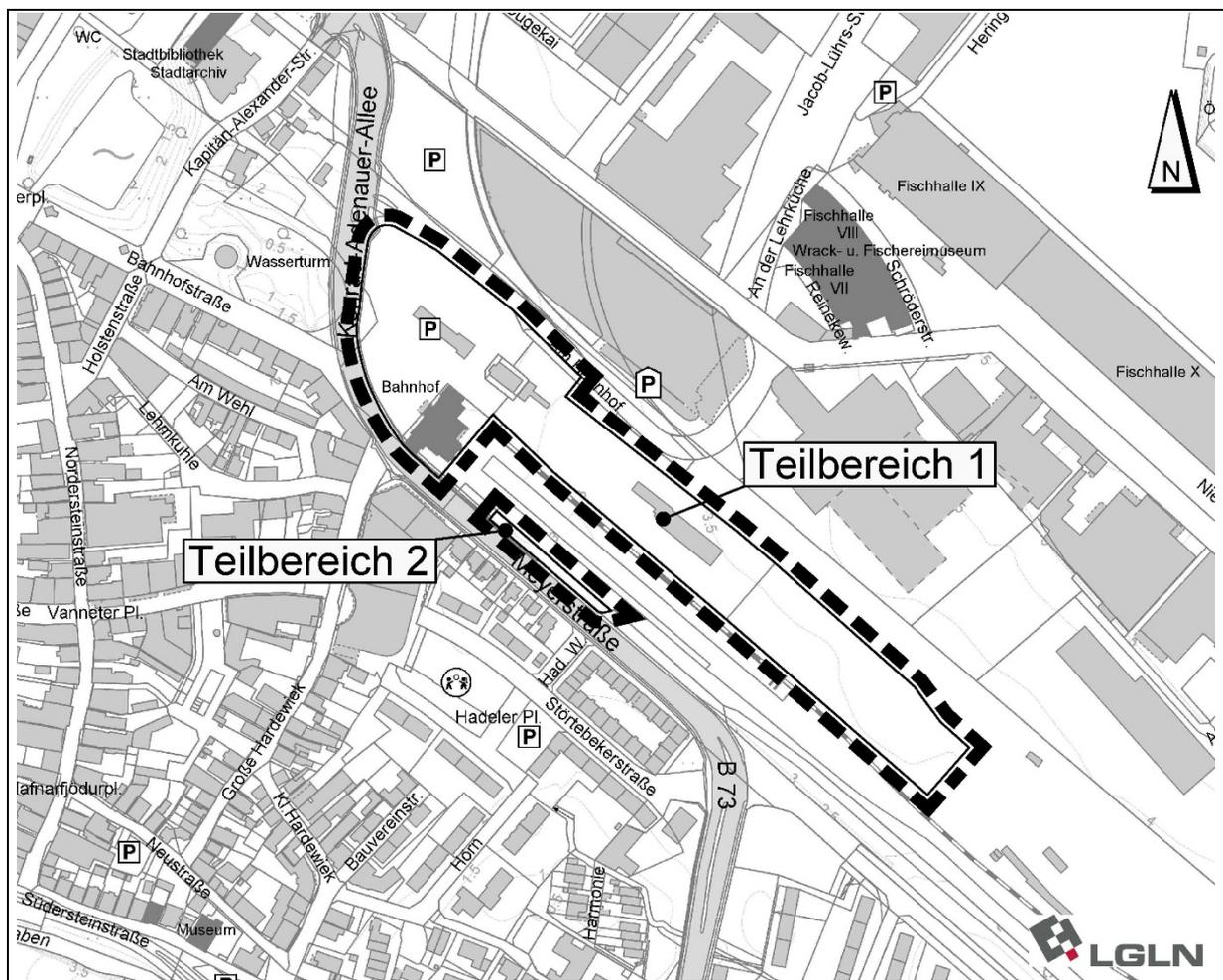
STADT CUXHAVEN

Der Oberbürgermeister



122. Änderung des Flächennutzungsplanes für den Bereich „Bahnhof Cuxhaven“

BEGRÜNDUNG



Stand: März 2022

INHALTSVERZEICHNIS

I. ZIELE, GRUNDLAGEN UND INHALTE DER FLÄCHENNUTZUNGSPLANÄNDERUNG

| | |
|---|-----------|
| 1. Anlass und Ziele der Planung | 1 |
| 1.1 Planungskonzeption..... | 1 |
| 1.2 Geltungsbereich der Flächennutzungsplanänderung und Siedlungsbestand..... | 3 |
| 2. Bauleitplanungen und übergeordnete Planungen | 4 |
| 2.1 Landes-Raumordnungsprogramm Niedersachsen (LROP) | 4 |
| 2.2 Regionales Raumordnungsprogramm (RROP 2012) für den Landkreis Cuxhaven | 4 |
| 2.3 Verbindliche Bauleitplanung – Innenstadt, Hafen, Wohnen und Gewerbe | 5 |
| 3. Fachplanungen | 5 |
| 3.1 Erschließung | 5 |
| 3.2 Immissionsschutz..... | 6 |
| 3.2.1 Lärm | 6 |
| 3.2.2 Seveso-III-Richtlinie – Störfallbetrieb | 7 |
| 3.3 Belange des Klimaschutzes | 7 |
| 3.4 Sonstige Fachplanungen | 8 |
| 4. Inhalte der Flächennutzungsplanänderung | 9 |
| 4.1 Allgemeine Art der baulichen Nutzung, Verkehrs- und Grünflächen | 9 |
| 4.2 Grünordnung..... | 9 |
| 4.3 Entwässerung | 9 |
| 5. Städtebauliche Daten | 10 |

II. UMWELTBERICHT

| | |
|---|-----------|
| 1. Kurzdarstellung der Ziele und Inhalte der Flächennutzungsplanänderung | 11 |
| 2. Nullvariante / Alternativenprüfung | 12 |

| | | |
|-----------|---|-----------|
| 3. | Umweltziele aus übergeordneten Fachgesetzen und Fachplanungen und ihre Berücksichtigung | 13 |
| 3.1 | Landschaftsrahmenplan (2013) | 13 |
| 3.2 | Schutzgebiete (NSG, LSG, NATURA 2000) und geschützte Landschaftsbestandteile/besonders geschützte Biotope nach § 29/30 BNatSchG | 14 |
| 4. | Beschreibung des derzeitigen Umweltzustandes | 14 |
| 4.1 | Pflanzen, Tiere und Biologische Vielfalt | 14 |
| 4.2 | Fläche und Boden | 19 |
| 4.3 | Grund- und Oberflächenwasser | 19 |
| 4.4 | Klima/Luft | 20 |
| 4.5 | Landschaft | 20 |
| 4.6 | Mensch, Kultur und Sachgüter | 20 |
| 4.7 | Wechselwirkungen | 21 |
| 5. | Artenschutzrechtliche Belange..... | 21 |
| 5.1 | Fledermäuse | 22 |
| 5.2 | Vögel..... | 23 |
| 5.3 | Geschützte Pflanzen..... | 24 |
| 6. | Darstellung und Bewertung der Umweltauswirkungen bei Durchführung der Planung | 24 |
| 6.1 | Voraussichtliche Wirkfaktoren durch die Planung | 25 |
| 6.2 | Auswirkungen auf die Pflanzen, Tiere und Biologische Vielfalt | 26 |
| 6.3 | Auswirkungen auf Fläche und Boden..... | 26 |
| 6.4 | Auswirkungen auf Grund- und Oberflächenwasser..... | 26 |
| 6.5 | Auswirkungen auf Klima/Luft..... | 26 |
| 6.6 | Auswirkungen auf Landschaft | 26 |
| 6.7 | Auswirkungen auf Mensch, Kultur und Sachgüter..... | 26 |
| 6.8 | Auswirkungen auf Wechselwirkungen..... | 27 |
| 7. | Hinweise zu Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich der nachhaltigen Auswirkungen..... | 27 |

| | | |
|-----|---|-----------|
| 7.1 | Ausgleichsmaßnahmen..... | 28 |
| 8. | Ermittlung des Umfanges des unvermeidlichen Eingriffes und der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen..... | 28 |
| 9. | Angaben zu den geplanten Maßnahmen zur Überwachung der erheblichen Auswirkungen der Durchführung des Bauleitplanes auf die Umwelt..... | 30 |
| 10. | Allgemein verständliche Zusammenfassung | 30 |
| 11. | Quellen..... | 34 |
| 12. | Anhang zum Umweltbericht..... | 36 |

I. ZIELE, GRUNDLAGEN UND INHALTE DER FLÄCHENNUTZUNGSPLANÄNDERUNG

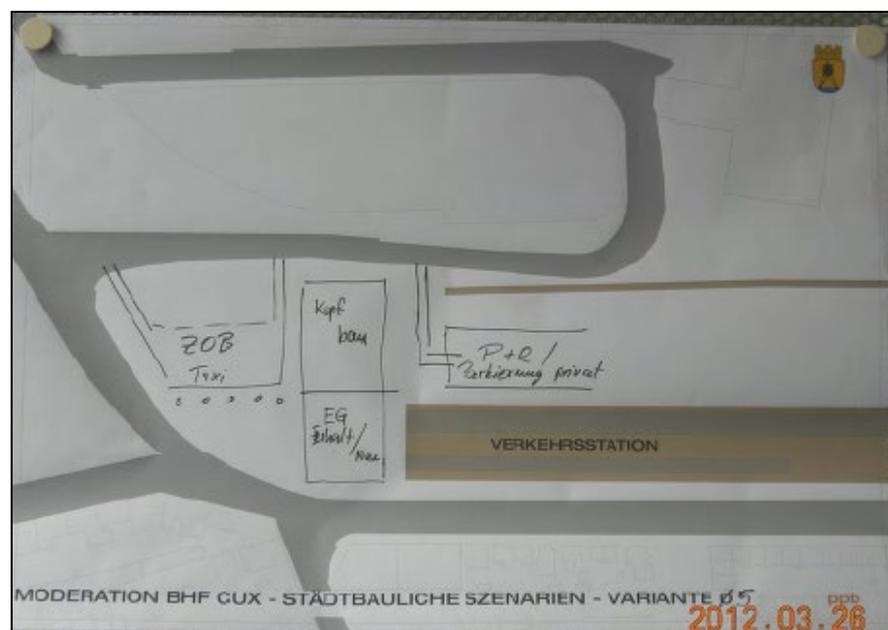
1. Anlass und Ziele der Planung

Durch die Modernisierung und den Umbau des Bahnhofumfeldes (Neugestaltung des Bahnhofvorplatzes, Errichtung von Zentralem Omnibusbahnhof (ZOB) und Park& Ride-Parkplatz) wird es erforderlich, für die aus der Eisenbahnnutzung entlassenen und durch die Stadt Cuxhaven von der Deutschen Bahn AG (DB) erworbenen Flächen die zweckmäßigen und für die weitere städtebauliche Entwicklung korrekten Ausweisungen zu treffen. Diese Flächen umfassen das Bahnhofsgebäude und dessen stadtzugewandten Vorplatz, den neuen ZOB mit Park & Ride-Parkplatz sowie eine weitere Gewerbefläche. Außerhalb des Geltungsbereiches der Flächennutzungsplanänderung verbleibt das Stellwerk Cuxhaven-Süd. Dieses wird lediglich durch eine Erschließungsstraße über den Änderungsbereich zu erreichen sein.

1.1 Planungskonzeption

Am 18.12.2003 wurde der Aufstellungsbeschluss für einen Bebauungsplan zur Überplanung des Bahnhofsareals beschlossen. Erste städtebauliche Konzepte enthielten auch die Ansiedlung von weiterem (großflächigem) Einzelhandel. Diese Konzepte waren gleichzeitig die Grundlage für Verhandlungen mit der Deutschen Bahn AG zum Ankauf der dafür benötigten Flächen, damit sollte der Bahnhof zukünftig modernen Ansprüchen an einen leistungsfähigen und funktionalen öffentlichen Personennahverkehr entsprechen.

Abbildung 1: Städtebauliches Szenarium (Arbeitskreis 2) Variante 5. Ergebnis aus dem „Bürgerworkshop Bahnhof“, Stand: März 2012.



Im Jahre 2012 wurde in einem Moderationsverfahren „Bürgerworkshop Bahnhof Cuxhaven“, in dem Bürger, Politik und Verwaltung die Grundlagen für die weitere Planung erarbeiten sollten, ein Szenarium entwickelt, dass im Wesentlichen die planerischen Voraussetzungen der heutigen Entwicklung darstellt. Enthalten war das Emp-

fangsgebäude mit Vorplatz, ZOB, P&R-Parkplatz sowie eine Erweiterung des Hochbaus um einen sog. „Kopfbau“ (s. Abb.1). Konkretisiert wurde die Erweiterung des Gebäudebestandes durch die Angabe, dass dort nur kleinteiliger Einzelhandel angesiedelt werden dürfte. Das Fortschreiben der Planung und die Initiative der neu gegründeten Bahnhofsgenossenschaft, das historische Empfangsgebäude weitestgehend zu erhalten waren mit der Errichtung eines „Kopfbaus“ am Ende nicht vereinbar, so dass dessen Planung eingestellt wurde. Damit entfiel auch die Weiterführung des eingeleiteten Bauleitplanverfahrens (Bebauungsplan Nr. 108(V) „Bahnhof Cuxhaven“), da für die verkehrlichen Anlagen kein qualifiziertes Planrecht mehr erforderlich war. Lediglich für die Verwertung der angekauften Fläche östlich des geplanten P&R-Parkplatzes ist die Aufstellung eines Bebauungsplanes erforderlich. Die vorliegende Flächennutzungsplanänderung nimmt die Idee, hier einen Skatepark und ein Gewerbegebiet entstehen zu lassen, auf.

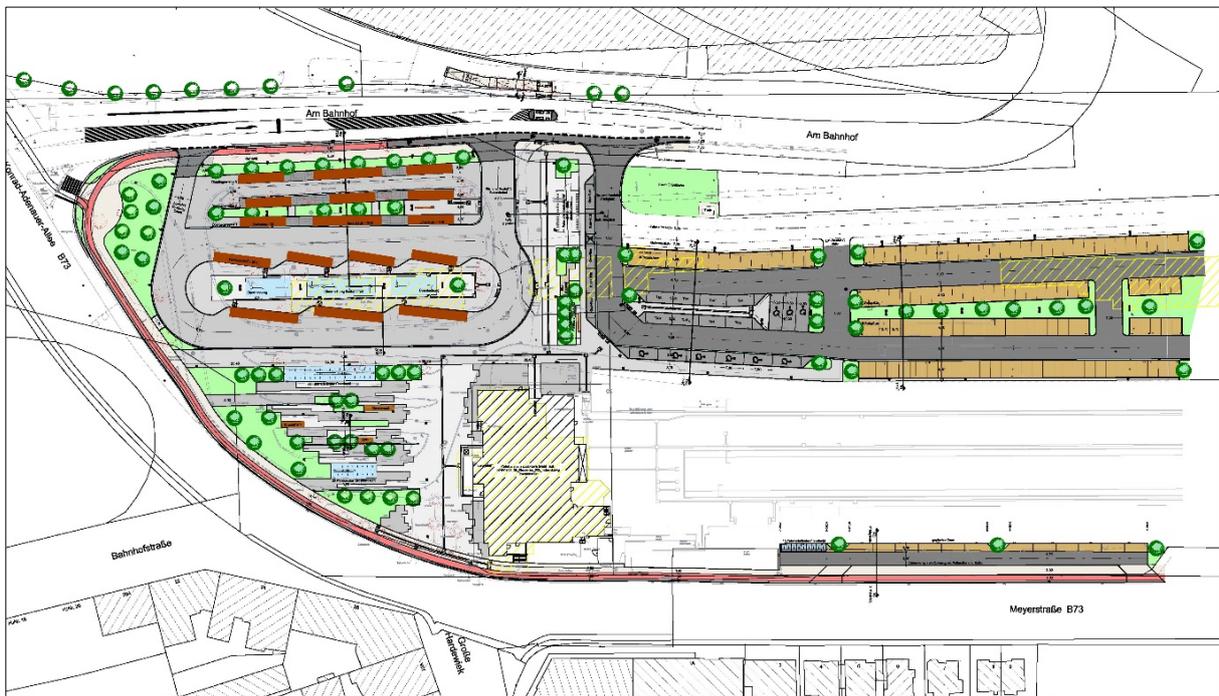


Abbildung 2: Ausbauplan für das Bahnhofsumfeld, Sweco Bremen, Stand: Januar 2019.

Jahrelang wurde nach einem Standort für eine Skateanlage für die Cuxhavener Jugend gesucht. Mit der verkehrsgünstigen Lage direkt am Bahnhof Cuxhaven, dem unmittelbaren Zugang zur Innenstadt und dem Hafen ist man der Auffassung, den idealen Standort für eine solche Sport- und Freizeiteinrichtung gefunden zu haben. Außerdem sollen weitere Flächen für einen bereits in Bahnhofnähe befindlichen Autovermieter bereitgestellt werden. Auch diese Nutzung profitiert vom Vorhandensein des öffentlichen Nahverkehrs.

Für die übrigen Flächen besteht keine konkrete Nachfrage, so dass diese in der Folge ein zusätzliches Angebot zur Ansiedlung von Gewerbebetrieben darstellt.

Gleichzeitig ist die Zufahrt zum bestehenden Stellwerk südöstlich des Plangebietes sicherzustellen. Eine unmittelbare Anbindung an die Betriebsgleise der DB ist nicht vorgesehen.

1.2 Geltungsbereich der Flächennutzungsplanänderung und Siedlungsbestand

Der Geltungsbereich der Flächennutzungsplanänderung umfasst die Flächen zwischen den Straßen *Am Bahnhof*, *Konrad-Adenauer-Allee* und *Meyerstraße* mit Ausnahme der Gleisflächen sowie eine Fläche zwischen Gleis 1 und 158 bis ca. 60 m nordwestlich des Stellwerks Cuxhaven-Süd. Außerdem wird der kleine Parkplatz entlang der *Meyerstraße*, der ebenfalls im Rahmen des Bahnhofsumbaus ertüchtigt werden soll, als Verkehrsfläche mit der Zweckbestimmung „Parkplatz“ überplant. Die Größe des Plangebiets beträgt damit ca. 3,16 ha.

Der rechtsgültige Flächennutzungsplan (1980) stellt für den Bereich nordwestlich des Empfangsgebäudes eine Sonstige überörtliche und örtliche Hauptverkehrsstraßen [Verkehrsfläche] mit der Zweckbestimmung ZOB (Zentraler Omnibusbahnhof) und für die übrigen Flächen Bahnanlagen dar.

Nördlich des Plangebietes befindet sich das Einkaufszentrum „real“ (Kerngebiet nach § 1 Abs. 2 Nr. 9 Baunutzungsverordnung; seit 30.09.2021 geschlossen) bzw. das Hafengebiet, südlich und südöstlich weiterhin Bahnanlagen, westlich ein innenstadtnahes Wohngebiet und westlich die Innenstadt (gleichzeitig Hauptgeschäftsbereich nach Einzelhandels- und Zentrenkonzept für die Stadt Cuxhaven, Dortmund 2014), ebenfalls ausgewiesen als Kerngebiet.

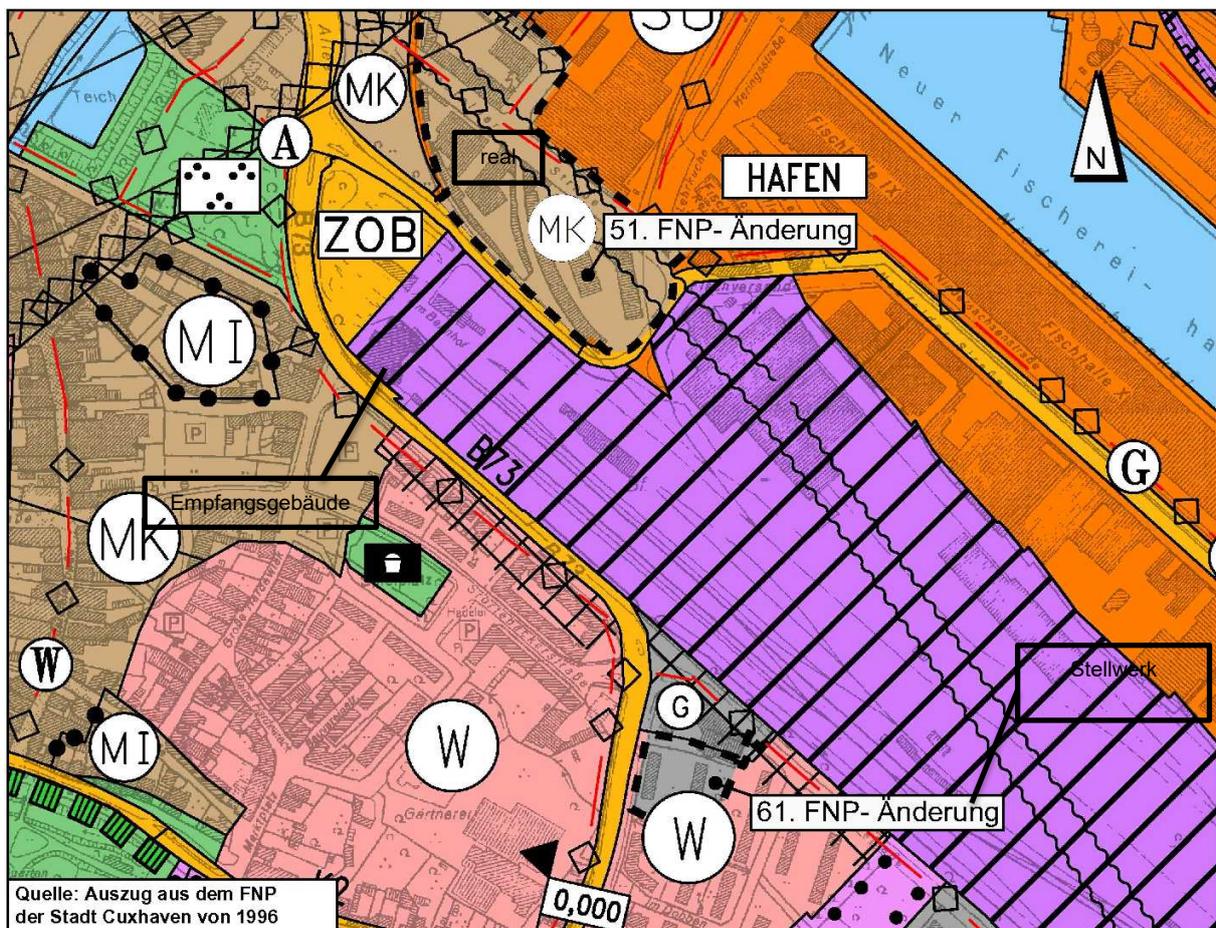


Abbildung 3: Auszug aus dem rechtsgültigen Flächennutzungsplan der Stadt Cuxhaven (1980) einschl. der später durchgeführten Änderungen in diesem Bereich.

2. Bauleitplanungen und übergeordnete Planungen

Für die Änderung des Flächennutzungsplanes und dessen Inhalte sind die Vorgaben aus der Landes- und Regionalplanung von Bedeutung. Sie bilden den Rahmen für die künftigen Festsetzungen des Bebauungsplanes. An dieser Stelle soll auf die wichtigsten Vorgaben für die angedachte Bauleitplanung eingegangen werden.

2.1 Landes-Raumordnungsprogramm Niedersachsen (LROP)

Im LROP von 2017¹ ist die Stadt Cuxhaven als Mittelzentrum festgelegt worden (2.2.07 des LROP Nds. 2017). Im System der Zentralen Orte kommt dem Mittelzentrum die wichtige Funktion zu, eine dauerhafte und ausgewogene Siedlungs- und Versorgungsstruktur zu sichern und zu entwickeln (2.2.01 des LROP Nds. 2017). Spezifische Darstellungen unmittelbar bezogen auf das Plangebiet im Bereich Bahnhof Cuxhaven enthält das LROP aber nicht.

Nach dem Verkauf der Flächen für dieses Gewerbegebiet durch die Deutsche Bahn AG (DB AG) und die abschließende Freistellung der ehemaligen Bahnflächen durch das Eisenbahn-Bundesamt am 25.06.2019 ist davon auszugehen, dass diese Flächen in Zukunft für die Entwicklung der Schienenverkehre in der Stadt nicht mehr benötigt werden. Das Vorranggebiet Haupteisenbahnstrecke wird durch die Planung nicht berührt.

2.2 Regionales Raumordnungsprogramm (RROP 2012) für den Landkreis Cuxhaven

Aufgrund der geringen Flächengröße des Planänderungsbereiches trifft das RROP für den Landkreis Cuxhaven wegen seines Detaillierungsgrad keine Festlegungen. Die Schaffung von Gewerbeflächen entspricht im erweiterten Sinne dem Entwicklungsziel „Bereitstellung zentralörtlicher Einrichtungen und Angebote des gehobenen Bedarfs“ (RROP Ziffer 2.2.02), das zur nachhaltigen Sicherung zentraler Einrichtungen beitragen soll. Gleiches gilt in ähnlicher Weise für Sport- und Freizeiteinrichtungen. Gleichzeitig soll der Zersiedelung der Landschaft entgegengewirkt und Siedlungsentwicklungen an Siedlungsbereichen ausgerichtet werden (RROP Ziffer 2.1.05). Die vorliegende Planung widerspricht somit nicht den Zielen der Raumordnung.

Durch die Modernisierung des ehemaligen Empfangsgebäudes in den „Bürgerbahnhof Cuxhaven“ und dem gegenwärtig stattfindenden Umbau des Neuen Zentralen Omnibusbahnhofs mit Park&Ride-Parkplatz in unmittelbarer Nachbarschaft dazu wird der Darstellung des Vorranggebietes Bahnhof mit Verknüpfungsfunktion für ÖPNV ausreichend gerecht. Die Entwicklung des Gewerbegebietes ordnet sich diesem städtebaulichen Ziel der Verbesserung des ÖPNV unter bzw. kann dieses sogar noch ergänzen (RROP Ziffer 4.1.2.1 06).

Die Überplanung des Teilbereichs entlang der Bundesstraße als überörtliche Hauptverkehrsstraße hat alleinig das Ziel die dortige Stellplatzanlage zu verkleinern und zu

¹ in der Fassung der Neubekanntmachung vom 26.09.2017, Nds. GVBl. Nr. 20/2017, S. 378.

optimieren. Diese Planung wird die Leistungsfähigkeit und Sicherheit des fließenden Verkehrs erhöhen und damit auch dem Raumordnungsziel entsprechen.

Der südöstliche Teil des Plangebietes liegt auch im Trinkwassergewinnungsgebiet der Stadt Cuxhaven. Neben der Festsetzung von Beschränkungen für die Versiegelung von Böden sind nach dem Stand der Technik alle Oberflächenwässer in einem Gewerbegebiet mit technischen Vorrichtungen zu versehen, so dass keine wasserverunreinigenden Stoffe in den Boden eingetragen werden können. Zudem wird die theoretische Mehrversiegelung bei einer Flächengröße von etwas mehr als einem Hektar nur sehr geringfügige Auswirkungen auf die Grundwasserneubildungsrate haben, zumal die sich im Umfeld des Plangebietes befindlichen Verkehrsfläche nahezu vollversiegelt sind. Das raumordnerische Ziel der Trinkwassergewinnung wird durch die Planung nicht beeinträchtigt (RROP Ziffer 3.2.4.1 10).

2.3 Verbindliche Bauleitplanung – Innenstadt, Hafen, Wohnen und Gewerbe

Da das Plangebiet am Rande der Innenstadt und in unmittelbarer Nähe des Hafenbereiches liegt, liegen im Einflussbereich des Planes mehrere Bebauungspläne mit unterschiedlichen Zielsetzungen. Die Innenstadt selbst ist durch die Ausweisung von Kerngebieten abgesichert. Ebenso ist das Einkaufszentrum mit dem real-Markt über ein entsprechendes Kerngebiet entwickelt worden. Im Süden sind es dann schon Wohngebiete, die teilweise über Bauleitpläne abgedeckt werden, während sich im Südosten Gewerbegebiete anschließen.

Für die überörtliche Erschließung wurde die *Konrad-Adenauer-Allee* (B 73) ebenfalls über einen Bebauungsplan mit Verkehrsflächen hergestellt.

3. Fachplanungen

Für die Abwägung einzelner öffentlicher Belange in der Planung sollen an dieser Stelle die berührten Fachplanungen ergebnisorientiert zusammengefasst werden.

3.1 Erschließung

Die übergeordnete Erschließung erfolgt über die Haupterschließungsstraße *Konrad-Adenauer-Allee* (B 73), die unmittelbar südlich und westlich am Bahnhof entlangführt. Über die Straße *Am Bahnhof* ist das Plangebiet künftig an die Haupterschließung angebunden als auch in den Hafen hinein verbunden. Sowohl der neu zu errichtende P&R-Parkplatz im Norden als auch das geplante Gewerbegebiet selbst werden über eine neue Erschließungsstraße zu erreichen sein. Diese wird über einen neuen Knotenpunkt und unter bereits durchgeführter Einkürzung des dort vorhandenen Auszugsgleises der DB weiter östlich als die bisher vorhandene Ausfahrt eingebunden werden.

Neben dem P&R-Parkplatz und dem geplanten Gewerbegebiet wird über die Planstraße außerdem noch das dahinterliegende Stellwerk Cuxhaven-Süd verkehrlich erschlossen. An der *Meyerstraße* wird ein vorhandener Parkplatz ertüchtigt und ebenfalls dem unmittelbaren Nutzungszweck „Bahnanlagen“ für die Zukunft entzogen. Hier wird künftig eine Verkehrsfläche dargestellt werden, für nicht mehr benötigte Abstellflächen eine Grünfläche.

3.2 Immissionsschutz

3.2.1 Lärm

Zwar zwischen verkehrsintensiven Bahngleisen gelegen, ist dieses Plangebiet wegen seiner aus den Freizeit- und Gewerbelärm zu erwartenden Immissionen gesondert zu betrachten. Die nächstgelegene Wohnbebauung mit dem höchsten Schutzanspruch hinsichtlich zu erwartender Lärmimmissionen befindet sich im Süden auf der Südseite der *Wernerstraße* und erstreckt sich über die geplante Altenresidenz *Wernerstraße / Ecke Meyerstraße* bis zum Wohnquartier „Dobben“. Alle übrigen Gebiete sind als Hafen- und Gewerbebereiche zu beurteilen und sind deshalb lärmschutztechnisch nur nachgeordnet relevant.

Bei den künftigen Immissionen aus der Planfläche ist auf den angedachten Skatepark wegen der Impulshaltigkeit des Lärms ein besonderes Augenmerk zu richten. Für die Ermittlung und Analyse in einem solchen Planfall üblichen Immissionen sowie der Festschreibung eines für diesen Standort geeigneten Parks wurde eine entsprechende Machbarkeitsstudie² als auch ein darauf aufbauendes Lärmgutachten³ in Auftrag gegeben. Dabei ist insbesondere die Sportanlagenlärmschutzverordnung⁴ sowie die Freizeitlärmrichtlinie⁵ zu beachten. Einzelheiten zur Lärmbeurteilung können dem Gutachten selbst entnommen werden, das als Anlage dieser Begründung beigefügt worden ist. Im Folgenden werden nur die wichtigsten Erkenntnisse kurz zusammengefasst.

Hauptaufgabe der Machbarkeitsstudie ist festzustellen, welche Art einer Skateanlage unter Berücksichtigung der nächstgelegenen lärmempfindlichen Bebauung (hier: Wohnbebauung südlich der *Wernerstraße*) auch ohne aktiven Lärmschutz realisierbar erscheint. Das Lärmgutachten sollte eine Lärmkontingentierung vorweisen und eine größere Skateanlage untersuchen. Unberücksichtigt geblieben ist dabei die Tatsache, dass es Fremdüberdeckung mit anderen Lärmquellen wie aus dem Straßen- und Schienenverkehr geben könnte, die den Beurteilungspegel ausgehend von geplanten Anlagen als für die Anwohner als nicht relevant einstufen lassen könnte. Für die Lärmberechnungen, die im Rahmen des Bebauungsplanaufstellungsverfahrens angestellt wurden, sind hinsichtlich der Schienenverkehrsbewegungen die Zahlen für das Prognosejahr 2030 der DB AG angesetzt worden. Darüber hinaus fußen die Berechnungen auf den Prognosedaten (2025) von Niedersachsen Ports und der CuxPort GmbH für den hafenbezogenen Schienenverkehr.

Ausschlaggebend für die Lärmbeurteilung sind die Immissionsrichtwerte der 18. BImSchV in Bezug zu Ruhezeiten der betroffenen Gebiete. Kurzzeitige Geräuschspitzen dürfen an 18 Tagen im Jahr die Richtwerte tags um 30 dB(A) und nachts um 20 dB(A)

² **RP SCHALLTECHNIK:** Machbarkeitsstudie für das Planungsvorhaben Skateanlage am Bahnhofsgelände, Projekt-Nr. 19-064-01, Osnabrück, Stand 06.05.2019.

³ **RP SCHALLTECHNIK:** Fachbeitrag Schallschutz, Verkehrs- und Gewerbelärm, Bebauungsplan Nr. 213 „Zwischen den Gleisen“, Projekt-Nr. 19-144-03, Osnabrück, Stand 30.04.2020.

⁴ vom 18. Juli 1991 (BGBl. I S. 1588, 1790), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 1. Juni 2017 (BGBl. I S. 1468) geändert worden ist (18. Bundesimmissionsschutzverordnung (BImSchV)).

⁵ Gem. RdErl. d. MU, d. MI, d. ML, d. MS u. d. MW vom 20.11.2017 – 40502/7.0 – – VORIS 28500 –

überschreiten. Herausgekommen ist, dass lediglich eine Skateanlage mit vier kleinen Elementen als unbedenklich scheint. Bei der Annahme von 13 Elementen plus Pump-Track kommt der Gutachter zu der Auffassung, dass in jedem Fall ein aktiver Lärmschutz geleistet werden muss, um die nächstgelegene Wohnbebauung vor Gewerbe- und/oder Freizeitlärm effektiv schützen zu können. Dies entspricht in etwa den Mindestanforderungen einer solchen Anlage um die Bedürfnisse der betroffenen Jugendlichen und jungen Erwachsenen befriedigen zu können. Im Baugenehmigungsverfahren wäre genau zu klären, wie dieser Lärmschutz aussehen könnte bzw. ob die Überlagerung von Verkehrs- und Schienenlärm Auswirkungen auf den Lärmschutz haben könnte. Insofern ist mit den daraus resultierenden Lärmschutzfestsetzungen im Bebauungsplan nach aktuellem Stand mittelfristig keine Lärmbeeinträchtigungen für das Plangebiet resultierend aus dem benachbarten Schienenverkehr zu erwarten.

Sollte eine davon abweichende Ausgestaltung der Skateanlage bei der Realisierung vorgesehen werden, ist im nachgeordneten Baugenehmigungsverfahren für die Anlage ein entsprechender immissionsschutztechnischer Nachweis für seine Unbedenklichkeit zu führen. Gleiches gilt auch für die Ansiedlung lärmintensiverer Betriebe auf den angrenzenden Gewerbeflächen.

3.2.2 Seveso-III-Richtlinie – Störfallbetrieb

Wegen der Nähe zu einem Störfallbetrieb (i.S.d. Störfallverordnung (12. BImSchV)) im Hafensbereich ist über ein Gutachten ein sogenannter Achtungsabstand von 300 m festgelegt worden, um Menschen vor den Gefahren einer Havarie zu schützen. Teile des Änderungsbereiches im Südosten sind von dieser Festlegung unmittelbar betroffen.

Weitere Regelungen werden auf der Bebauungsplanebene sowie im nachgeordneten Baugenehmigungsverfahren getroffen.

3.3 Belange des Klimaschutzes

Am 30.07.2011 ist das Gesetz zur Förderung des Klimaschutzes bei der Entwicklung in den Städten und Gemeinden in Kraft getreten. Gemäß § 1 Absatz 5 Satz 2 BauGB sollen 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 Absatz 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. Der Grundsatz nach Satz 1 ist in der Abwägung nach § 1 Absatz 7 BauGB zu berücksichtigen.

Die 122. Änderung des Flächennutzungsplanes für den Bereich „Bahnhof Cuxhaven“ enthält keine Darstellungen, die den Grundsätzen des Klimaschutzes widersprechen.

Mit der Umsetzung der Bauleitplanung werden sich die mikroklimatischen Verhältnisse von einem Freilandklima zu einem Siedlungsklima ändern (erhöhte Tages- und Nachttemperaturen, geringere Luftfeuchte, verminderte Windgeschwindigkeit, kleinräumig erhöhte Böigkeit).

Die Planung ist deshalb mit keinen erheblichen Beeinträchtigungen des Schutzguts Klima / Luft verbunden.

3.4 Sonstige Fachplanungen

Der südöstliche Teil des Planänderungsbereiches liegt in der Zone III B des Wasserschutzgebietes für die Wasserwerke Drangst und Süderwisch und das Wasserwerk Altenwalde. Regelungen zu Wasserschutzgebieten sind als „Nachrichtliche Übernahmen“ in dieser Flächennutzungsplanänderung als auch im Bebauungsplan Nr. 213 „Zwischen den Gleisen“ (Aufstellung im Parallelverfahren) aufgenommen und nehmen insbesondere auf Einzelbauvorhaben Einfluss.

Erforderliche Genehmigungen/Erlaubnisse für die Einzelbauvorhaben sind von den Bauherren rechtzeitig vorab zu beantragen. Die allgemein anerkannten Regeln der Wasserwirtschaft und Technik, sind hierbei zu beachten.

Sofern baubedingt Grundwasserhaltungen nötig sein werden, ist rechtzeitig vor Baubeginn mit der Unteren Wasserbehörde zu klären, ob hierfür eine wasserrechtliche Erlaubnis erforderlich ist.

Aufgrund der Vornutzung der Grundstücke sind weitere Feststellungen von Belastungen nicht auszuschließen. Bei Erdarbeiten ist darauf zu achten, dass belastete Böden und Materialien separiert und entsprechend den gesetzlichen Vorgaben entsorgt bzw. verwertet werden.

Im Plangebiet liegt ein Steuerkabel der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung sowie eine Hauptabwasserleitung deren Schutzbereiche durch die Planung nicht beeinträchtigt werden dürfen. Das Erdkabel der Avacon wurde während der Planungsphase nach außerhalb des Plangebietes verlegt.

Das Plangebiet liegt innerhalb des Zuständigkeitsbereiches für militärische Flugplätze nach § 18a Luftverkehrsgesetz. Danach dürfen bauliche Anlagen einschließlich untergeordneter Gebäudeteile über 30 m Höhe über Grund einer gesonderten Einzelfallprüfung der zuständigen Dienststelle.

Es ist zu vermuten, dass in diesem Bereich früher der mittelalterliche Hadler Seebandsdeich verlief. Dabei handelt es sich um ein Zeugnis aus der Frühzeit des Deichbaus in Cuxhaven von erheblicher kulturhistorischer Bedeutung. Bei Bodeneingriffen in Erscheinung treten könnten neben Bodenverfärbungen vor allem hölzerne Einbauten, also Pfähle, Sieltunnel oder ähnliches. Diese sind der Stadtarchäologie Cuxhaven unverzüglich anzuzeigen (§ 14 Abs. 1 und 2 NDSchG), bis zum Ablauf von vier Werktagen unverändert zu lassen und vor Gefahren für die Erhaltung zu schützen.

4. Inhalte der Flächennutzungsplanänderung

Im Flächennutzungsplan sollen Darstellungen getroffen werden, die für städtebauliche Ordnung für erforderlich gehalten werden. Gemäß der zweistufigen Bauleitplanung sind diese Darstellungen die Vorgabe für daraus zu entwickelnden Bebauungspläne (§ 8 Absatz 2 Baugesetzbuch (BauGB)).

4.1 Allgemeine Art der baulichen Nutzung, Verkehrs- und Grünflächen

Der Flächennutzungsplan stellt die für die Bebauung vorgesehenen Flächen die allgemeine Art der baulichen Nutzung nach § 1 BauNVO dar. Entsprechend der städtebaulichen Zielrichtung der Stadt Cuxhaven in diesem Gebiet steht an erster Stelle die Umwandlung bisher dargestellter Bahnanlagen. Die künftigen Darstellungen orientieren sich an den vorgesehenen Entwicklungsmaßnahmen eines modernen Bahnhofs in privater bzw. kommunaler Regie. Dort wo diese bereits jetzt umgesetzt wurden (Empfangsgebäude) wird die Nutzung bestandsgemäß als Kerngebiet nach § 1 Abs. 2 Nr. 9 BauNVO dargestellt.

ZOB, P&R-Parkplatz und Parkplatz an der *Meyerstraße* werden räumlich neu gefasst und die nicht mehr benötigte Parkplatzfläche an der *Meyerstraße* teilweise in eine Grünfläche umgewandelt. Die Flächen südöstlich davon werden in „gewerbliche Bauflächen“ nach § 1 Absatz 2 Nr. 3 BauNVO i.V.m. § 5 Absatz 2 Nr. 1 BauGB für den Skatepark und die Ansiedlung weiterer Gewerbebetriebe weiterentwickelt.

Detailliertere Darstellungen werden nicht vorgenommen, weil sie aufgrund der Maßstäblichkeit der Planung nicht entsprechend wiedergegeben werden können. Dies betrifft z.B. die Ausweisung von weiteren Verkehrsflächen. Die konkrete Aufteilung der Flächennutzungen ist dem in Parallelaufstellung befindlichen Bebauungsplan vorbehalten.

Bestehende unterirdische Stromversorgungsleitungen werden nachrichtlich ebenfalls in die Planzeichnung übernommen.

4.2 Grünordnung

siehe beigefügten Umweltbericht

4.3 Entwässerung

Außer dem Hinweis, dass Oberflächenwässer nicht in die Gleiskörper abgeleitet werden dürfen, sind keine weiteren Regelungen für diese Planung zu treffen. Im Bereich des P&R-Parkplatzes, des geplanten Gewerbegebietes und Erschließungsstraße sind die anfallenden Wässer auf den Bauflächen und unterhalb der Verkehrsflächen durch geeignete Einbauten zu drosseln/zurückzuhalten.

5. Städtebauliche Daten

| Kategorie | Größe in ha |
|--|-------------|
| Gesamtgröße des Plangebietes Teilbereich 1 + 2 | 3,16 |
| Kerngebiet | 0,47 |
| Gewerbliche Bauflächen | 1,09 |
| Verkehrsflächen (Parkplatz, ZOB, P&R) | 1,57 |
| Grünfläche | 0,03 |

II. UMWELTBERICHT

(Der hier abgedruckte Umweltbericht wurde als Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag von der SWECO GmbH, Bremen am 03.06.2020 erstellt und liegt der Stadt als eigenständiges Dokument vor)

1. Kurzdarstellung der Ziele und Inhalte der Flächennutzungsplanänderung

Durch die Modernisierung und den Umbau des Bahnhofumfeldes (Neugestaltung des Bahnhofvorplatzes, Errichtung von Zentralem Omnibusbahnhof (ZOB) und Park& Ride-Parkplatz) wird es erforderlich, für die aus der Eisenbahnnutzung entlassenen und durch die Stadt Cuxhaven von der Deutschen Bahn AG (DB) erworbenen Flächen die zweckmäßigen und für die weitere städtebauliche Entwicklung korrekten Ausweisungen zu treffen. Diese Flächen umfassen das Bahnhofsgebäude und dessen stadtzugewandten Vorplatz, den neuen ZOB mit Park&Ride-Parkplatz sowie eine weitere Gewerbefläche. Außerhalb des Geltungsbereiches der Flächennutzungsplanänderung verbleibt das Stellwerk Cuxhaven-Süd. Dieses wird lediglich durch eine Erschließungsstraße über den Änderungsbereich zu erreichen sein.

Für das Bahnhofumfeld wurden mit einem „Bürgerworkshop Bahnhof Cuxhaven“ die Grundlagen für die weitere Planung und Entwicklung erarbeitet, die im Wesentlichen die planerischen Voraussetzungen der heutigen Entwicklung darstellt. Die Flächennutzungsplanänderung umfasst neben der Planung des P&R-Parkplatzes auch die Entwicklung eines Skateparks und eines Gewerbegebietes südöstlich davon.

Weitere Ausführung siehe im Teil I Begründung zur vorliegenden Flächennutzungsplanänderung.

Das Baugesetzbuch sieht vor, dass bei der Aufstellung oder Änderung von Bauleitplänen die Belange des Umweltschutzes nach § 1 Abs. 6 Nr. 7 und § 1a BauGB zu berücksichtigen sind. In der Umweltprüfung werden die voraussichtlichen erheblichen Umweltauswirkungen ermittelt und in dem vorliegenden Umweltbericht bewertet und beschrieben. Der Umweltbericht bildet gemäß § 2 a BauGB einen gesonderten Teil der Begründung. Die nachfolgende Gliederung des Umweltberichtes orientiert sich an der Anlage 1 des BauGB (in der Fassung vom 03. November 2017). Im Anhang ist als Ergänzung eine tabellarische Übersicht über die möglichen erheblichen Auswirkungen während der Bau- und Betriebsphase gemäß BauGB, Anlage 1, Nr. 2.b) Ziffer aa) bis hh) dargestellt. Die Ergebnisse zur Umweltprüfung sind dem Kapitel 6 zu entnehmen.

Grundlage für die Bewertung der Schutzgüter sind die Erfassung und Bewertung von Biotoptypen und Flora und die Faunistische Potentialeinschätzung (Dipl. Ing. M. Birkhoff + Partner, 2019), die 2020 entsprechend des erweiterten Untersuchungsraumes ergänzt wurde (siehe Abb.1), der Landschaftsrahmenplan (Stadt Cuxhaven, 2013) und das Niedersächsische Bodeninformationssystem NIBIS – LBEG. Zudem liegt eine Potentialeinschätzung zur Eignung von Gebäuden auf dem Bahnhofsgelände in Cuxhaven als Lebensraum von Fledermäusen und Vögeln (BIOS, 2016) vor.

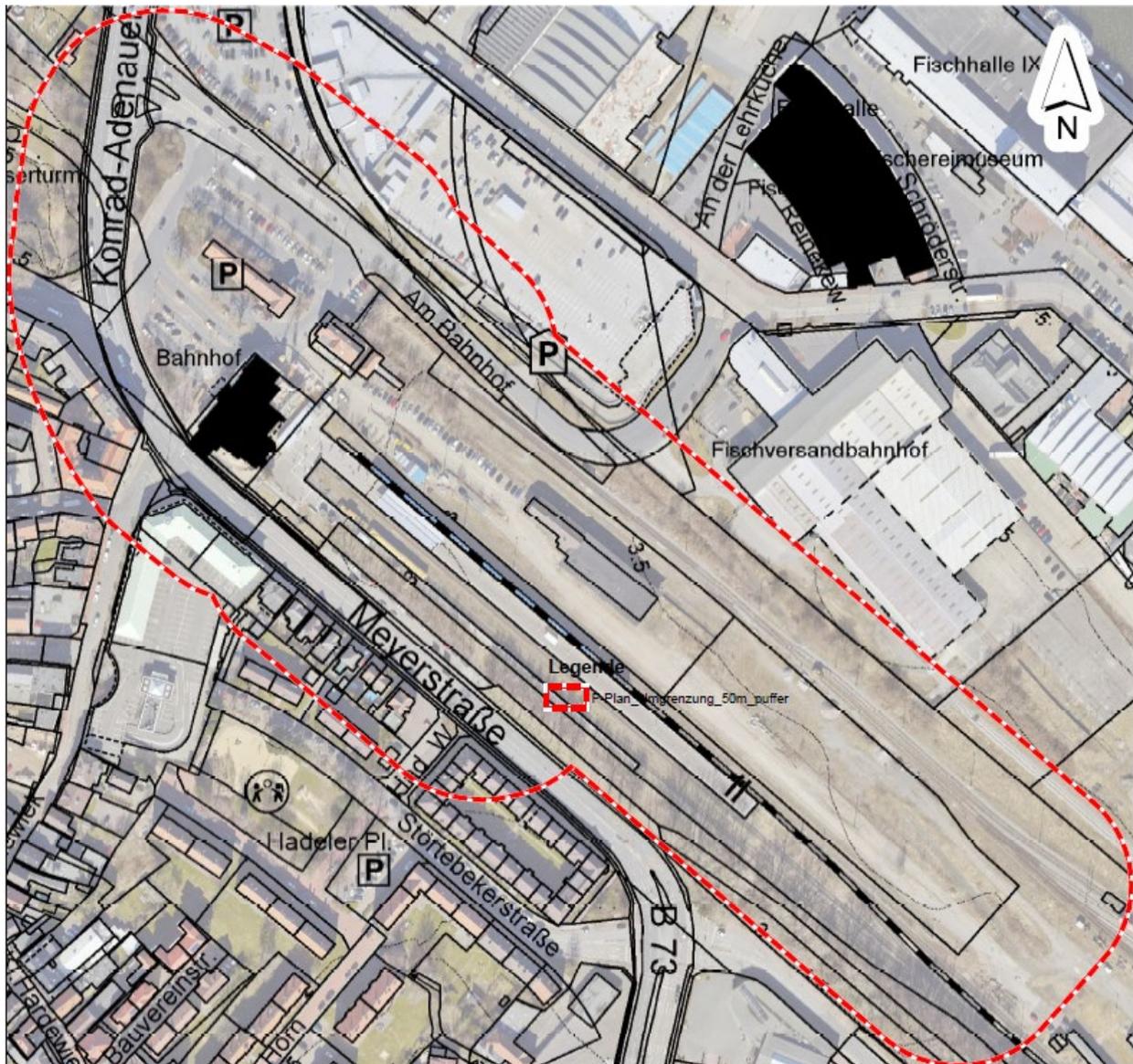


Abbildung 1: Untersuchungsgebiet mit 50m Puffer

2. Nullvariante / Alternativenprüfung

Die Eisenbahnflächen werden zurzeit überwiegend als Parkplatz und Lagerflächen zwischengenutzt.

Unter Beteiligung einer breiten Öffentlichkeit sollen die Flächen für die Zukunft an heutigen städtebaulichen Nutzungsanforderungen angepasst werden. Ziel ist es, den historischen Bahnhof zu erhalten, eine klimafreundliche Verkehrsplanung zu entwickeln und das Freizeitangebot für die Jugend im Stadtkerngebiet zu erweitern. Zudem sollen auf der zentralen Bahnfläche kleineren Gewerbebetrieben angesiedelt werden.

Durch die Planung werden innerstädtische Brachflächen für Mehrfachnutzungen reaktiviert und auf einen Flächenverbrauch am Stadtrand oder auf der „grünen Wiese“ mit erheblichen Bodenversiegelungen und Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft verzichtet.

3. Umweltziele aus übergeordneten Fachgesetzen und Fachplanungen und ihre Berücksichtigung

3.1 Landschaftsrahmenplan (2013)

Das innerstädtische Plangebiet weist aktuell nur eine sehr geringe bis mittlere Bedeutung für alle Schutzgüter auf. Im Zielkonzept des Landschaftsrahmenplanes (Karte 5) wird eine umweltverträgliche Nutzung angestrebt. Die randlichen Gehölze im Südosten an der *Meyerstraße* übernehmen eine wichtige Klimaausgleichfunktion (Textkarte 3.4.-2 Klimaökologische Charakterisierung der Kernstadt).

Kap. 4.1.2 - Schutzbezogene Leitlinien, Schutzgut Arten und Biotope

- Im besiedelten Bereich sollen Lebensräume für kulturfolgende Tier- und Pflanzenarten erhalten bzw. entwickelt werden.

Kap. 4.1.2 - Schutzbezogene Leitlinien, Schutzgut Boden und Wasser

- Der Flächenverbrauch für Siedlung, Gewerbe und Verkehr soll durch vorrangiges Flächenrecycling minimiert werden.

Kap. 4.1.2 -Schutzbezogene Leitlinien, Schutzgut Klima/Luft

- Die innerstädtischen Komfortinseln sind zu erhalten und vor Versiegelung zu schützen.
- Innerstädtische Gehölze sind auf Grund ihrer klimatisch ausgleichenden Wirkung zu erhalten und neu zu pflanzen.

Kap. 4.7. Weitere Ziele zur Biotopgruppe „Siedlung“

- Im innerstädtischen Bereich sollen wichtige Grünflächen für den Luftaustausch, die Naherholung, den nichtmotorisierten Verkehr und den Biotopverbund gesichert und entwickelt werden, um die ökologische Funktionalität und auch die ästhetische Attraktivität des Siedlungsraumes zu verbessern.

Kap. 5.4.2 Hinweise für die Bauleitplanung

Zusammenfassung der wesentlichen Hinweise:

- Es ist das Kompensationskonzept der Stadt Cuxhaven anzuwenden.
- Suchräume zur vorrangigen Verortung von Kompensationsmaßnahmen sollten Entwicklungsflächen für den Biotopverbund einbeziehen.
- Für Gehölzpflanzungen und Begrünungsmaßnahmen in der freien Natur (z. B. Renaturierungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen) sollten zur Erhaltung der

Biodiversität, darunter auch der genetischen Vielfalt, gebietseigene Sippen verwendet werden.

- Nach dem Motto „Artenschutz macht Städte attraktiver“ sollen Artenschutzmaßnahmen, zum Beispiel an Gebäuden, als weicher Standortfaktor verstanden und bei Planungen berücksichtigt werden.

Bewertung:

Das Plangebiet liegt im Kerngebiet der Stadt Cuxhaven. Die Eisenbahnbrachflächen werden für eine städtebauliche Nutzung reaktiviert. Die Gehölze in den Randbereichen bleiben weitgehend erhalten. In der nächsten Planungsphase auf Ebene des Bebauungsplanes bzw. der Neuplanung des Bahnhofsumfeldes sind Bäume zur Durchgrünung als grünordnerische Festsetzung vorgesehen.

Zielkonflikte mit den Vorgaben des Landschaftsrahmenplanes sind nicht zu erwarten.

3.2 Schutzgebiete (NSG, LSG, NATURA 2000) und geschützte Landschaftsbestandteile/besonders geschützte Biotope nach § 29/30 BNatSchG

Die in der Textkarte dargestellten Ödlandflächen östlich des Fischereiversandbahnhofes sind potenziell nach § 29 gesetzlich geschützte Biotope. Diese liegen jedoch außerhalb des Untersuchungsgebietes (Landschaftsrahmenplan Stadt Cuxhaven, 2013: Textkarte 4.1.2 - Potenzielle gesetzlich geschützte Flächen nach § 29 und § 30 BNatSchG)

Im Plangebiet befinden sich keine Schutzgebiete, geschützten Landschaftsbestandteile oder besonders geschützte Biotope.

Eine Betroffenheit liegt nicht vor.

4. Beschreibung des derzeitigen Umweltzustandes

4.1 Pflanzen, Tiere und Biologische Vielfalt

Pflanzen

Am 27.04. und 16.06.2018 wurden die Biotoptypen und Landschaftselemente des Untersuchungsraumes erfasst. Die Kartierung erfolgte anhand des „Kartierschlüssels für Biotoptypen in Niedersachsen“ (V. DRACHENFELS 2016 aktualisiert 2020).

Die Bewertung der Biotoptypen erfolgte anhand der Wertstufen der Liste der Biotoptypen in Niedersachsen (DRACHENFELS 2012).

Die im Untersuchungsgebiet festgestellten Biotope unterliegen nicht den Schutzbestimmungen nach den §§ 29 und 30 BNatSchG i.V.m. den §§ 22 bzw. 24 NAGB-NatSchG. Weiter fand die Erfassung besonders bzw. streng geschützter Pflanzenarten i.S. des BNatSchG sowie bestandsgefährdeter Pflanzenarten nach der Roten Liste der Farn- und Blütenpflanzen in Niedersachsen und Bremen (GARVE 2004) statt.

Tabelle 1: Biotoptypen im Untersuchungsgebiet

| Biotoptypen (Kürzel) | Biotoptyp | Wertstufe | Fläche (m ²) im Plangebiet | Fläche (m ²) im Untersuchungsgebiet |
|------------------------------------|---|-----------|--|---|
| Gebüsche und Gehölzbestände | | | | |
| BRR | Rubus-/Lianengestrüpp | III | 822 | 552 |
| BRR/HPS | Rubus-/Lianengestrüpp / Sonstiger standortgerechter Gehölzbestand | III | 102 | 2.311 |
| BRR/UHM | Rubus-/Lianengestrüpp / Halbruderale Gras- und Staudenflur mittlerer Standorte | III | 0 | 83 |
| BRS | Sonstiges naturnahes Sukzessionsgebüsch | III | 0 | 2.917 |
| HPS | Sonstiger standortgerechter Gehölzbestand | III | 0 | 2.560 |
| HPS | Sonstiger standortgerechter Gehölzbestand | II | 0 | 1.728 |
| HPS/UHM | Sonstiger standortgerechter Gehölzbestand / Halbruderale Gras- und Staudenflur mittlerer Standorte | II | 0 | 1.608 |
| PA | Parkanlage mit altem Baumbestand | III | 0 | 2.388 |
| PZR/OV | Grünanlage mit altem Baumbestand auf Verkehrsinsel | III | 652 | 0 |
| PZR/OK | Grünanlage mit altem Baumbestand auf Gelände der Energieversorgung | III | 0 | 384 |
| Binnengewässer | | | | |

| Biotoptypen (Kürzel) | Biotoptyp | Wertstufe | Fläche (m ²) im Plangebiet | Fläche (m ²) im Untersuchungsgebiet |
|--|---|-----------|--|---|
| FGZu | Sonstiger vegetationsarmer Graben, unbeständig, zeit-weise trockenfallend | II | 0 | 650 |
| SEZ | Sonstiges naturnahes nährstoffreiches Stillgewässer | IV | 0 | 228 |
| Trockene bis feuchte Stauden- und Ruderalfluren | | | | |
| UHM | Halbruderale Gras- und Staudenflur mittlerer Standorte | III | 9 | 3.806 |
| UHM/UHT/OVE | Halbruderale Gras- und Staudenflur mittlerer Standorte / Halbruderale Gras- und Staudenflur trockener Standorte / Gleisanlage | II | 2.753 | 2.860 |
| Grünanlagen | | | | |
| GR | Scher- und Trittrasen | I | 0 | 1.243 |
| BZ | Ziergebüsch/-hecke | I | 3 | 174 |
| HEA/UHM | Alle/Baumgruppe des Siedlungsbereichs / Halbruderale Gras- und Staudenflur mittlerer Standorte | III | 0 | 425 |
| HEA/ER | Allee/Baumreihe des Siedlungsbereichs mit Rabatten | III | 190 | 263 |
| PZA/OG | Sonstige Grünanlage ohne Altbäume / Industrie- und Gewerbezoo-plex | I | 0 | 1.372 |
| HEB | Einzelbaum/Baumgruppe des Siedlungsbereichs | II/III | 200 | 25 |

| Biotoptypen (Kürzel) | Biotoptyp | Wertstufe | Fläche (m ²) im Plangebiet | Fläche (m ²) im Untersuchungsgebiet |
|--|---|-----------|--|---|
| Gebäude, Verkehrs- und Industrieflächen | | | | |
| OAB | Gebäude mit Bahnanlagen | I | 2.386 | 4.247 |
| OAB/OX | Gebäude mit Bahnanlagen/Baustelle | | 1.181 | 0 |
| OBR | Geschlossene Blockrandbebauung | I | 0 | 2.464 |
| OED/PHZ | Dichte Einzelhausbebauung mit überwiegend städtischen Hausgärten | I | 0 | 2.814 |
| OFL | Lagerplatz | I | 2.073 | 320 |
| OFZ | Befestigte Fläche mit sonstiger Nutzung | I | 4.190 | 2.981 |
| OG | Industrie- und Gewerbetekomplex | I | 0 | 7.363 |
| OV | Verkehrsfläche | I | 3.016 | 13.931 |
| OVE | Gleisanlage | I | 0 | 9.128 |
| OVE/UHM/UHT | Gleisanlage / Halbruderale Gras- u. Staudenflur mittlerer/trockener Standorte | II | 105 | 1.470 |
| OVP | Parkplatz/Bushaltestelle | I | 6.495 | 2.931 |
| OVW | Weg | I | 2 | 299 |
| OVZ | Sonstige Verkehrsanlage | | 2.476 | 33 |
| OX | Baustelle | I | 4.979 | 832 |

| Biotoptypen (Kürzel) | Biotoptyp | Wertstufe | Fläche (m ²) im Plangebiet | Fläche (m ²) im Untersuchungsgebiet |
|-------------------------------|--|-----------|--|---|
| OZ | Zeilenbebauung mit überwiegend allgemein genutzten Grünflächen | I | 0 | 864 |
| Gesamtgröße in m ² | | | 31.559 | 75.281 |

Erläuterung der Wertstufen: V = von besonderer Bedeutung, IV = von besonderer bis allgemeiner Bedeutung, III = von allgemeiner Bedeutung, II = von allgemeiner bis geringer Bedeutung, I = von geringer Bedeutung.

Im Untersuchungsgebiet wurde 2018 die Gelbweiße Strohblume erfasst. Deren Standort ist in der Biotoptypenkarte dargestellt. Die Pflanzenart gehört nicht zu den in Niedersachsen und Bremen streng bzw. besonders geschützten Arten, sondern zu den stark gefährdeten Rote Liste Arten.

Tiere

Der erweiterte Untersuchungsraum umfasst das Bahngelände einschließlich Bahnhof, die umliegenden Verkehrsstraßen, die angrenzende Bebauung und die Randbereiche der Parkanlage am Wasserturm mit Großbaumbestand und Gewässer nördlich des Bahnhofes.

Eine Bestandsaufnahme planungsrelevanter Tierartengruppen ist nicht durchgeführt worden. Für den südöstlichen Teil des Untersuchungsraums erfolgte eine Faunistische Potenzialabschätzung (Skatepark, Erfassung und Bewertung der Biotoptypenkartierung und der Flora sowie Faunistische Potenzialeinschätzung, Birkhoff + Partner, 2019). Zusätzlich liegt eine Potenzialeinschätzung zur Eignung von Gebäuden auf dem Bahnhofsgelände in Cuxhaven als Lebensraum von Fledermäusen und Vögeln vor (BIOS, 2019), die insbesondere den geplanten Gebäudeabriss unter dem Aspekt des Artenschutzes betrachtet. Aufgrund des zwischenzeitlich erfolgten Gebäudeabrisse sind die Ergebnisse dieses Gutachtens für die vorliegende Planung nicht mehr relevant.

Die Faunistische Potenzialanalyse wurde für das gesamte Untersuchungsgebiet auf Grundlage der aktuellen Biotoptypenkartierung von 2020 und der Habitatausstattung ergänzt (Lebensraumeignung für Tierartengruppen).

Brutvögel:

Im Untersuchungsgebiet befinden sich geeignete Bruträume für Vogelarten mit unterschiedlichen Habitatsansprüchen. Die Gehölze in den umliegenden Park- und Grünanlagen und die Gehölzbestände und Ruderalgebüsche im Bereich der ungenutzten Eisenbahnflächen werden von Gehölzbrütern genutzt.

Ebenso können auf den Eisenbahnflächen mit Ruderalvegetation auch Bodenbrüter vorkommen.

Insgesamt wird ein an Siedlungen angepasstes eingeschränktes Artenspektrum mit häufig vorkommenden Brutvogelarten im Plangebiet angenommen. Der Untersuchungsraum hat für Brutvögel eine eher geringe Bedeutung.

Fledermäuse:

Der vorhandene Baumbestand auf dem Bahngelände im Zentrum des Untersuchungsgebietes und in der angrenzenden Parkanlage am Wasserturm weist ein Quartierspotenzial für Fledermäuse als Sommer- als auch Winterquartiere auf. Als Wochenstuben oder Winterquartiere geeignete dickstämmige Einzelbäume sind jedoch hier nur vereinzelt vorhanden. In der Parkanlage weisen das Gewässer und die Grünflächen auf eine Eignung als Jagdgebiet für Fledermäuse hin. Insgesamt haben die Parkanlage am Wasserturm und die randlichen Gehölzstreifen beidseitig des Bahngeländes eine mittlere Bedeutung als Lebensraum für Fledermäuse. Im Bereich des übrigen Bahngeländes ist die Bedeutung als Lebensraum für Fledermäuse eher gering einzustufen.

Weitere planungsrelevante Artengruppen sind nicht zu erwarten.

Die Brachflächen und Gehölze auf dem Bahngelände übernehmen für eine Vielzahl von in Siedlungen lebenden Tier- und Pflanzarten einen wichtigen Rückzugsraum. Aufgrund der Vorbelastungen, der Insellage im stark versiegelten Stadtgebiet und der starken Nutzungsintensität, sind die Entwicklungspotenziale und die biologische Vielfalt jedoch stark eingeschränkt.

4.2 Fläche und Boden

Das Plangebiet umfasst eine Gesamtfläche von 31.600 m², die laut rechtsgültigem Flächennutzungsplan als Verkehrsfläche mit der Zweckbestimmung ZOB und als Bahnanlagen dargestellt werden. Die Bahnflächen werden nicht mehr ihrer Zweckbestimmung gemäß genutzt, liegen brach oder wurden großflächig als Parkplatzflächen und Lagerflächen hergestellt.

Der Boden ist stark anthropogen überprägt. In der BK 50 (Bodenkarte 1:50.000)⁶ ist der Stadtkernbereich deshalb als Auftragsfläche dargestellt.

Die Bedeutung des Schutzgutes Boden ist hier aufgrund starken anthropogenen Veränderungen und einem hohen Versiegelungsgrad als gering zu bewerten.

4.3 Grund- und Oberflächenwasser

Das Untersuchungsgebiet hat nur eine geringe Grundwasserbildungsrate von 0-50 mm/a mit einem hohen Schutzpotenzial der Grundwasserüberdeckung.⁷ Aufgrund des

⁶ Aufgerufen am 17.04.2020: <https://nibis.lbeg.de/cardomap3/BK50>

⁷ Aufgerufen am 13.05.2020: [https://nibis.lbeg.de/cardomap3/#Hydrogeologische Karte von Niedersachsen 1:50.000 – Mittlere jährliche Grundwasserneubildungsrate 1981 - 2010, Methode mGROWA18 ,#Hydrogeologische Übersichtskarte von Niedersachsen 1 : 200 000 - Schutzpotenzial der Grundwasserüberdeckung](https://nibis.lbeg.de/cardomap3/#Hydrogeologische%20Karte%20von%20Niedersachsen%201:50.000%20-%20Mittlere%20j%C3%A4hrliche%20Grundwasserneubildungsrate%201981%20-%202010%20%2C%20Methode%20mGROWA18%20%2C%20Hydrogeologische%20%C3%9Cbersichtskarte%20von%20Niedersachsen%201%20:%20200%20000%20-%20Schutzpotenzial%20der%20Grundwasser%C3%9Cberdeckung)

hohen Versiegelungsgrades hat das Schutzgut Grundwasser nur eine geringe Bedeutung.

Oberflächengewässer befinden sich außerhalb des Plangebietes in der Parkanlage am Wasserturm. Das Gewässer ist z. T. stark verlandet und eutrophiert. Naturschutzfachlich wird das Stillgewässer mit der Wertstufe IV für Biotoptypen bewertet.

Im Bereich des Eisenbahngeländes befindet sich ein Graben, der nur z. T. wasserführend ist und daher als unbedeutend für das Schutzgut Wasser eingestuft wird.

4.4 Klima/Luft

Cuxhaven wird als küstennaher Raum klimatisch geprägt durch eine allgemein gedämpfte mittlere jährliche Temperaturamplitude (Mittel von 1991 bis 2009: kühle Sommer (Maximum im August: 18,1°C), milde Winter (Minimum im Januar: 2,7°C), Jahresdurchschnitt von 1961 bis 1990: 8,5 bis 9°C), erhöhte Niederschlagstätigkeit (Mittel 1991 bis 2009 830 mm/a) und Windgeschwindigkeiten von durchschnittlich über 4 m/s, infolgedessen ganzjährig gute Austauschbedingungen (Luftdurchmischung) vorliegen.

Das Plangebiet befindet sich gemäß Landschaftsrahmenplan im Übergang zwischen den Klimatotypen „Freiland Marsch“ (mit Beitrag zur Kaltluftbildung und je nach Gehölzanteil mäßig bis starker Windexposition) und „Siedlung“ – hier „Gewerbe- und Industrieflächen“ (mit in Abhängigkeit von Versiegelungsgrad sowie Dichte und Höhe der Überbauung erhöhten Tages- und Nachttemperaturen, verminderten Windgeschwindigkeiten, kleinräumig erhöhter Böigkeit, geringerer Luftfeuchte und kleinräumig erhöhten Konzentrationen von Luftschadstoffen und Stäuben). Der bestehende Versiegelungsgrad ist hier bereits hoch und weist nur kleinflächig im Übergang zu den östlich angrenzenden Bahnflächen Bereiche auf, die als „gehölzärmer klimatischer Ausgleichsraum“ charakterisiert werden. Nach Süden wird der vorhandene Gehölzstreifen zwischen Bahngelände und *Wernerstraße/Meyerstraße* als „klimatischer Ausgleichsraum – gehölzreich“ beschrieben⁸.

4.5 Landschaft

Das Landschaftsbild hat im Untersuchungsraum nur eine geringe Bedeutung⁹. Stadtprägend sind der alte Wasserturm in der Parkanlage und das alte Bahnhofsgebäude. Das ehemalige Eisenbahngelände wird durch die Lagerungen von Baumaterial und parkenden Fahrzeugen bedarfsweise genutzt. In den Randbereichen haben sich Ruderalvegetation und Gehölzaufwuchs entwickelt.

4.6 Mensch, Kultur und Sachgüter

Der alte Bahnhof und der alte Wasserturm in der Parkanlage sind wichtige städtebauliche Denkmäler und Wahrzeichen des Stadtbildes. Cuxhaven ist eine bedeutsame

⁸ Landschaftsrahmenplan Stadt Cuxhaven, Textkarte 3.4-1 Klimatotypen und 3.4-2 klimaökologische Charakterisierung der Kernstadt

⁹ Landschaftsrahmenplan Stadt Cuxhaven, Karte 2 Landschaftsbild

Urlaubsregion. Die touristischen Attraktionen (insbesondere der Hafen) sind direkt neben dem Bahnhof. Der alte Hafen soll in der Zukunft für den Tourismus aufgewertet werden.

Lärmfestsetzungen zum Schutz der angrenzenden Wohngebiete durch künftige Gewerbebetriebe oder die geplante Skateanlage werden sich im Bebauungsplan Nr. 213 „Zwischen den Gleisen“ befinden, der im Parallelverfahren zu dieser Flächennutzungsplanänderung aufgestellt wird.

Wegen der Nähe zu einem Störfallbetrieb (i.S.d. Störfallverordnung (12. BImSchV)) im Hafengebiet ist über ein Gutachten ein sogenannter Achtungsabstand von 300 m festgelegt worden um Menschen vor den Gefahren einer Havarie zu schützen.

4.7 Wechselwirkungen

Das Plangebiet ist im Hinblick auf mögliche Wechselbeziehungen zwischen den einzelnen Schutzgütern im Hinblick auf den hohen Versiegelungsgrad eher unbedeutend. Insbesondere in Bezug auf die Boden- und Grundwasserbeeinträchtigung, Auswirkungen des Kleinklimas und der Lebensraumbedeutung sind keine Wechselwirkungen zu verzeichnen.

5. Artenschutzrechtliche Belange

Da durch die Planung streng geschützte Arten gemäß Anhang IV der FFH-Richtlinie und heimische Vogelarten betroffen sein können, sind die artenschutzrechtliche Belange bezogen auf die in § 44 (1) BNatSchG – unter Berücksichtigung des § 44 (5) BNatSchG – dargelegten Zugriffsverbote zu berücksichtigen.

Nach § 44 Abs. 1 BNatSchG ist es verboten:

1. Wildlebenden Tieren der besonders geschützten Arten nachzustellen, sie zu fangen, zu verletzen oder zu töten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören,
2. wildlebende Tiere der streng geschützten Arten und europäische Vogelarten während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderzeiten erheblich zu stören; eine erhebliche Störung liegt vor, wenn sich der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert,
3. Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der wildlebenden Tiere der besonders geschützten Arten aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu stören,
4. wildlebende Pflanzen der besonders geschützten Arten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, sie oder ihre Standorte zu beschädigen oder zu zerstören (Zugriffsverbote).

Nach § 44 Abs. 5 BNatSchG liegt ein Verstoß gegen § 44 Abs. 1 Satz 3 nicht vor, wenn die ökologische Funktion der lokalen Population erhalten bleibt. Es können auch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen (artenschutzrechtliche Vermeidungsmaßnahmen/Sicherungsmaßnahmen, CEF- und FCS-Maßnahmen) erforderlich sein, die die ökologische Funktion der betroffenen Arten vor Umsetzung der Planung erfüllen müssen.

Grundlage für die artenschutzrechtliche Betrachtung sind die vorhandenen faunistischen Potenzialabschätzungen und deren Ergänzungen auf Grundlage der Biotoptypenkartierung im erweiterten Untersuchungsgebiet.

1. Für den südöstlichen Untersuchungsraum ist eine Faunistische Potenzialabschätzung durchgeführt worden (Skatepark, Erfassung und Bewertung der Biotoptypenkartierung und der Flora sowie Faunistische Potenzialeinschätzung, Birkhoff + Partner, 2019).
2. Zusätzlich liegt eine Potenzialeinschätzung zur Eignung von Gebäuden auf dem Bahnhofsgelände in Cuxhaven als Lebensraum von Fledermäusen und Vögeln vor (BIOS, 2016), die insbesondere den geplanten Gebäudeabriss unter dem Aspekt des Artenschutzes betrachtet. Stand 12.05.2020: Die Gebäude sind zwischenzeitlich abgerissen worden. Eine artenschutzrechtliche Relevanz der ehemaligen Eisenbahngebäude besteht deshalb nicht mehr.
3. Für den erweiterten Untersuchungsraum werden auf Grundlage der ergänzten Biotoptypenkartierung (Sweco-GmbH, 2020) weitere faunistische Potenziale im Kap. Schutzgut Pflanzen, Tiere und Biotopvielfalt integriert.

Artenschutzrechtlich werden hier die streng geschützten Fledermausarten und alle heimischen Vogelarten betrachtet. Weitere artenschutzrechtlich betroffene Artengruppen sind in dem Untersuchungsgebiet nicht zu erwarten.

5.1 Fledermäuse

Die alten Bahnhofsgebäude sind zwischenzeitlich abgerissen worden. Der verbliebende Gehölzbestand ist vor der Rodung auf das Quartierspotenzial für Fledermäuse von einem Fachgutachter zu untersuchen. Bei Feststellung von geeigneten Quartieren (Wochenstuben, Winter- und Balzquartiere) in den zu fällenden Bäumen besteht die Möglichkeit eines Verstoßes gegen die Verbotstatbestände nach § 44 (1) 1 – 2 BNatSchG.

Um einen Verstoß gegen die Verbotstatbestände zu vermeiden, ist Folgendes zu beachten:

Ausschluss eines Verstoßes gegen das Tötungsverbot nach § 44 (1) Nr. 1 BNatSchG:

Vor der Rodung potenzieller Quartiersbäume wird eine Fledermausbesatzkontrolle von einem Fachgutachter im September vor Einzug der Fledermäuse in ihre Winterquartiere durchgeführt. Bei Nichtbesatz werden die potenziellen Quartiere in den Bäumen verschlossen.

Die Rodung der Gehölze erfolgt generell außerhalb der Aktivphase der Fledermäuse in dem Zeitraum vom 01.10. bis zum 28.02.

Ausschluss eines Verstoßes gegen das Störungsverbot nach § 44 (1) Nr. 2 BNatSchG:

Im Fall eines Vorkommens von Fledermausquartieren ist für die jeweils angetroffene Art durch einen Fachgutachter zu bestimmen, ob es durch das geplante Vorhaben und die Bauarbeiten sowie die anschließende Nutzung des Bebauungsgebiets zu einer Störung kommen kann, und ob diese geeignet ist, den Erhaltungszustand der lokalen Population zu verschlechtern. Im Bedarfsfall sind CEF-Maßnahmen vorzusehen.

Bei Feststellung von Fledermausquartieren werden 4 Ersatzquartiere pro Quartier als CEF-Maßnahmen in der Umgebung in Absprache mit der Naturschutzbehörde an Gebäuden oder geeigneten Bäumen angebracht.

Schutz von Fortpflanzungs- und Ruhestätten nach § 44 (1) Nr. 3 BNatSchG:

Im Fall nachgewiesener Fortpflanzungs- und Ruhestätten von Fledermäusen ist rechtzeitig vor Baubeginn durch einen Fachgutachter zu prüfen, ob die ökologische Funktion der Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang auch bei deren Verlust weiter erfüllt ist. [Vgl. § 44 (5) Nr. 3 BNatSchG.] Im Bedarfsfall sind CEF-Maßnahmen vorzusehen.

Bei Feststellung von Fledermausquartieren werden 4 Ersatzquartiere pro Quartier als CEF-Maßnahmen in der Umgebung in Absprache mit der Naturschutzbehörde aufgehängt.

Hinweis: Es wird empfohlen, Bäume mit Quartierspotenzial möglichst zu erhalten.

5.2 Vögel

Der zu fällende Baumbestand ist im Vorfeld auf mehrjährige Horste und Baumhöhlen für Brutvögel von einem Fachgutachter zu untersuchen.

Um einen Verstoß gegen die Verbotstatbestände zu vermeiden, ist Folgendes zu beachten:

Ausschluss eines Verstoßes gegen das Tötungsverbot nach § 44 (1) Nr. 1 BNatSchG:

Die Rodung der Gehölze erfolgt generell außerhalb der Brutzeit in dem Zeitraum vom 01.10. bis zum 28.02.

Damit wird ein Verstoß gegen das Tötungsverbot vermieden.

Ausschluss eines Verstoßes gegen das Störungsverbot nach § 44 (1) Nr. 2 BNatSchG:

Die im Gebiet voraussichtlich anzutreffenden Arten sind vergleichsweise unempfindlich gegen Störungen. Mit einem Verstoß gegen das Störungsverbot ist daher nicht zu rechnen.

Schutz von Fortpflanzungs- und Ruhestätten nach § 44 (1) Nr. 3 BNatSchG:

Der Gehölzbestand bleibt weitgehend erhalten. In den umliegenden städtischen Grünanlagen und Gärten gibt es ausreichend Ersatzbrutraum für Gehölzbrüter. Im Fall eines Vorkommens von mehrjährig genutzten Horsten oder Bruthöhlen in Bäumen ist rechtzeitig vor Baubeginn durch einen Fachgutachter zu prüfen, ob die ökologische Funktion der Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang auch bei deren Verlust weiter erfüllt ist [Vgl. § 44 (5) Nr. 3 BNatSchG.]. Im Bedarfsfall sind CEF-Maßnahmen in Form von Ersatznistkästen oder Ersatzhorste in Absprache mit der Naturschutzbehörde vorzusehen.

5.3 Geschützte Pflanzen

Besonders geschützte Pflanzen nach Anhang IV FHH-Richtlinie sind in dem Untersuchungsgebiet nicht vorhanden. Eine artenschutzrechtliche Betroffenheit ist nicht gegeben.

6. Darstellung und Bewertung der Umweltauswirkungen bei Durchführung der Planung

Für den Geltungsbereich liegt ein rechtsgültiger Flächennutzungsplan (1980/1996) vor. Der rechtsgültige Flächennutzungsplan stellt für den Bereich nordwestlich des Empfangsgebäudes eine Sonstige überörtliche und örtliche Hauptverkehrsstraßen (Verkehrsfläche) mit der Zweckbestimmung ZOB (Zentraler Omnibusbahnhof) und für die übrigen Flächen Bahnanlagen dar. Nach Aussage der Stadt Cuxhaven ist für die gesamte Fläche eine Grundflächenzahl von 1,0 angesetzt. Damit besteht gemäß rechtsgültigem Flächennutzungsplan eine mögliche flächendeckende Nutzung. Für die Darstellung und Bewertung der Umweltauswirkungen bezogen auf die einzelnen Schutzgüter einschließlich Feststellung der Erheblichkeit im Sinne der UVP wird hier von einer flächendeckenden Bodenversiegelung ausgegangen.

Folgende Flächennutzungen geplant:

| Kategorie | Größe in ha |
|--|-------------|
| Gesamtgröße des Plangebietes Teilbereich 1 + 2 | 3,16 |
| Kerngebiet | 0,47 |
| Gewerbliche Bauflächen | 1,09 |
| Verkehrsflächen (Parkplatz, ZOB, P&R) | 1,6 |

Grünflächen und Maßnahmen zum Erhalt und zur Anpflanzung von Gehölzen werden erst nachfolgend auf Ebene des Bebauungsplanes festgesetzt.

Für die Bewertung der Umweltauswirkungen ist die Arbeitshilfe für die Ermittlung von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen in der Bauleitplanung (2013) anzuwenden.

6.1 Voraussichtliche Wirkfaktoren durch die Planung

Im Folgenden werden die voraussichtlichen Wirkfaktoren durch die Planung genannt, die mit erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt verbunden sein können.

Baubedingte Wirkfaktoren:

- Temporäre Lärm- und Schadstoffbelastung durch den Baustellenverkehr
- Temporäre Grundwasserabsenkungen während der Bauphase

Während der Bauphase können zeitlich und räumlich begrenzt baubedingte Auswirkungen durch Lärm-, Schadstoff- und Staubemissionen sowie visuelle Störungen auftreten.

Unter Berücksichtigung der allgemeinen Verwaltungsvorschriften zum Schutz gegen Baulärm¹⁰ und der zeitlich und räumlich begrenzten Wirkfaktoren sind keine erheblichen und nachhaltigen Auswirkungen zu erwarten. Eine weitere Betrachtung der baubedingten Auswirkungen entfällt damit.

Während der Bauphase werden zeitlich und örtlich begrenzte Grundwasserabsenkungen vorgenommen. Eine dauerhafte erhebliche Beeinträchtigung ist nicht zu erwarten.

Anlagenbedingte Wirkfaktoren

Es findet eine Neuordnung der Flächennutzungen statt. Zusätzliche dauerhafte Flächeninanspruchnahme durch Gebäude und Nebenanlagen und Neuversiegelungen sind auf Grundlage des rechtsgültigen Flächennutzungsplanes nicht möglich.

Betriebsbedingte Wirkfaktoren

Zusätzliche betriebsbedingte Wirkfaktoren durch Lärm- und Schadstoffbelastung und Licht- und Bewegungseffekte durch den Betrieb der Skatanlage und das Gewerbegebiet sind aufgrund der Vorbelastungen im Stadtkerngebiet nicht zu erwarten. Eine Bewertung der betriebsbedingten Belastungen wird deshalb nicht weiterverfolgt.

¹⁰ In der Bauphase werden die Immissionswerte der „Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm“ - Geräusch-immissionen - eingehalten. Es werden nur Geräte eingesetzt, die den gültigen DIN-Normen entsprechen und in gutem betriebs- und verkehrssicheren Zustand gehalten werden. Die vorgesehenen Geräte müssen außerdem den einschlägigen Schallschutzaufgaben für den Einsatz entsprechen. Es werden schallgeschützte Maschinen nach TA-Lärm sowie Geräte- und Maschinenlärmschutz-Verordnung eingesetzt“.

6.2 Auswirkungen auf die Pflanzen, Tiere und Biologische Vielfalt

Eine zusätzliche Beanspruchung von Lebensraum für Pflanzen und Tiere ist auf Grundlage des rechtsgültigen FNP nicht möglich. Die Planung hat keine Auswirkungen auf die Pflanzen, Tiere und die biologische Vielfalt.

6.3 Auswirkungen auf Fläche und Boden

Eine zusätzliche Bodenversiegelung ist auf Grundlage des rechtsgültigen FNP nicht möglich. Die Planung hat keine Auswirkungen auf das Schutzgut Boden.

Die Bahnflächen werden unterschiedlichen städtebaulichen Nutzungen zugeführt. Eine Anpassung innerstädtischer verfügbarer Flächen an die Bedürfnisse der Stadtentwicklung wie hier ist grundsätzlich als positiv zu bewerten und hat keine erheblichen Auswirkungen auf das Schutzgut Fläche.

6.4 Auswirkungen auf Grund- und Oberflächenwasser

Baubedingte Grundwasserabsenkungen sind nur temporär während der Bauphase zu erwarten und haben keine erheblichen dauerhaften Auswirkungen auf den Wasserstand der umliegenden Gewässer und die Vitalität der Gehölze im Geltungsbereich.

Wasserführende Gewässer sind von der Planung nicht betroffen.

Es sind insgesamt keine Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser zu erwarten.

6.5 Auswirkungen auf Klima/Luft

Durch die Gebäude des geplanten Gewerbegebietes wird die Klimaschutzfunktion der offenen Bahnflächen minimiert. Das kann insbesondere in den Sommermonaten aufgrund des eingeschränkten Frischluftaustausches zu einer weiteren Zunahme der Überhitzung des Stadtkernes führen. Auf Ebene des Bebauungsplanes ist die Durchgrünung der Gewerbeansiedlung und des Bahnhofsumfeldes mit Einzelbäumen und Grünflächen vorgesehen, die eine lokalklimatische Ausgleichsfunktion übernehmen. Es verbleiben keine erheblichen Auswirkungen auf das Schutzgut Klima/Luft.

6.6 Auswirkungen auf Landschaft

Das Bahngelände wird einer geordneten städtebaulichen Nutzung zugewiesen. Die Randgehölze bleiben weitgehend erhalten. Zur Durchgrünung des Plangebietes werden Einzelbäume im Bereich der geplanten Gewerbeansiedlung und des Bahnhofsvorplatzes auf Ebene des Bebauungsplanes bzw. der Planung für die Umgestaltung des Bahnhofsumfeldes festgesetzt. Zusätzliche erhebliche Auswirkungen auf das Schutzgut Landschaft sind nicht zu erwarten.

6.7 Auswirkungen auf Mensch, Kultur und Sachgüter

Das Umfeld des alten Bahnhofes und das Bahngelände werden den heutigen Bedürfnissen einer integrativen Stadt angepasst. Freizeit, Arbeit und Mobilität werden sinnvoll

zusammengefügt und tragen zu einer Aufwertung der Innenstadt für alle Menschen bei. Das historische Bahnhofsgebäude bleibt als wertgebendes Kulturgut erhalten. Es sind keine nachteiligen Auswirkungen auf die Schutzgüter Mensch, Kultur und Sachgüter zu erwarten.

Zur Vermeidung von unzulässigen Immissionen in den angrenzenden Wohngebieten, die von der geplanten Skateranlage oder neuen Gewerbebetrieben ausgehen könnten, werden Festsetzungen von Emissionskontingenten und eines eingeschränkten Gewerbebetriebes des im Parallelverfahren in Aufstellung befindlichen Bebauungsplans Nr. 213 „Zwischen den Gleisen“ getroffen.

6.8 Auswirkungen auf Wechselwirkungen

Zwischen den einzelnen Schutzgütern bestehen umfangreiche funktionale Wechselwirkungen. So führen beispielsweise die Versiegelungen von Böden zugleich zu Beeinträchtigungen der Grundwasserneubildung und der Eignung als Pflanzen-Standort. Eine separate Wirkungsprognose ist insofern nicht möglich, so dass die bestehenden Wechselwirkungen bereits in den vorstehenden Kapiteln mit Berücksichtigung finden. Aufgrund der Vorbelastung durch die hohe Nutzungsintensität werden zusätzliche erhebliche Auswirkungen auf die Schutzgüter und deren Wechselwirkungen nicht erwartet.

7. Hinweise zu Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich der nachhaltigen Auswirkungen

Für den nachfolgenden Bebauungsplan sind Maßnahmen zur Durchgrünung der Skateranlage und des Gewerbegebietes vorgesehen. Grundsätzlich wird im Zusammenhang mit der Neugestaltung des Bahnhofsumfeldes eine Erhaltung von Teilen des vorhandenen Baumbestandes und eine Anbindung an die umliegenden Park- und Grünflächen mit Vernetzungscharakter angestrebt.

Artenschutzrechtliche Vermeidungsmaßnahmen / Sicherungsmaßnahmen

- V1 Zur Vermeidung möglicher Tötungen von Fledermäusen und Brutvögeln finden die Gehölzrodungen außerhalb der sommerlichen Aktivitätsphase, also in der Zeit vom 01.11. – 28.02. statt. Damit ist die Betroffenheit des Verbotstatbestandes nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 und 3 BNatSchG ausgeschlossen.
- V2 Der vorhandene Gehölzbestand ist auf mehrjährig genutzte Horste oder Bruthöhlen in Bäumen rechtzeitig vor Baubeginn/Rodung durch einen Fachgutachter zu überprüfen auch dahingehend, ob die ökologische Funktion der Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang auch bei deren Verlust weiter erfüllt ist. [Vgl. § 44 (5) Nr. 3 BNatSchG.]. Im Bedarfsfall sind CEF-Maßnahmen in Form von Ersatznistkästen oder Ersatzhorste in Absprache mit der Naturschutzbehörde vorzusehen.
- V3 Der vorhandene Gehölzbestand wird vor der Rodung auf Quartierpotenzial für Fledermäuse untersucht. Beim Vorkommen potenzieller Quartiersbäume wird

eine Fledermausbesatzkontrolle von einem Fachgutachter im September/Okttober vor Einzug der Fledermäuse in ihre Winterquartiere durchgeführt. Bei Nichtbesatz werden die potenziellen Quartiere in den Bäumen verschlossen.

Im Fall eines Vorkommens von Fledermausquartieren ist für die jeweils ange-troffene Art durch einen Fachgutachter zu bestimmen, ob es durch das geplante Vorhaben und die Bauarbeiten sowie die anschließende Nutzung des Bebauungsgebiets zu einer Störung kommen kann, und ob diese geeignet ist, den Erhaltungszustand der lokalen Population zu verschlechtern. Im Bedarfsfall sind CEF-Maßnahmen vorzusehen.

Bei Feststellung von Fledermausquartieren werden 4 Ersatzquartiere pro Quar-tier als CEF-Maßnahmen in der Umgebung in Absprache mit der Naturschutzbe-hörde aufgehängt.

Artenschutzrechtliche Vermeidungsmaßnahmen sind auf der Ebene der Bauausfüh-rung zu beachten.

7.1 Ausgleichsmaßnahmen

Im Rahmen des für eine Teilfläche der Flächennutzungsplanänderung parallel aufge-stellten Bebauungsplanes Nr. 213 „Zwischen den Gleisen“ sind auf 20 % der Baufläche grünordnerische Maßnahmen zur Durchgrünung der Skateranlage und der Gewerbe-fläche sowie die Pflanzung von Einzelbäumen im Bereich der Erschließungsstraße vorgesehen. Zudem werden im Zusammenhang mit der Neugestaltung des Bahnhofsumfeldes auch künftig einige vorhandene Bäume gesichert und in die neue Grünflä-chengestaltung eingebunden.

8. Ermittlung des Umfanges des unvermeidlichen Eingriffes und der Aus-gleichs- und Ersatzmaßnahmen

In der nachfolgenden Tabelle wird der Bestand auf Grundlage des rechtsgültigen Flä-chennutzungsplanes (Eingriffsflächen gemäß festgesetzten Nutzungen) der Planung (einschließlich Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen) gegenübergestellt.

Die vorliegende Bilanzierung orientiert sich an der Arbeitshilfe zur Ermittlung von Aus-gleichs- und Ersatzmaßnahmen in der Bauleitplanung vom Niedersächsischen Städ-tetag (Ausgabe 2013). Die aktuellen Biotoptypen im Plangebiet (siehe Tabelle1) wer-den bestimmten Wertfaktoren nach der Liste II aus der oben genannte Arbeitshilfe zu-geordnet, die multipliziert mit der Flächengröße in der Summe den Flächenwert „Be-stand“ ergeben. Die Gebäude-Biotop (versiegelte Flächen, unbegrünte Gebäude) werden dem Wertfaktor 0 zugeordnet und sind in der Tabelle nicht aufgeführt. Insge-samt sind 4.722 m² innerhalb des Plangebietes eingriffsrelevant. Dem gegenüber wird analog der Flächenwert der Planung (Flächennutzungsplan-Änderung Nr. 122) ge-stellt.

Die im rechtsgültigen Flächennutzungsplan dargestellten Verkehrsflächen mit der Zweckbestimmung ZOB (Zentraler Omnibusbahnhof) und die übrigen Flächen für Bahnanlagen werden flächendeckend der Wertstufe 0 (Versiegelte Flächen, unbe-grünte Gebäude) zugeordnet.

Die Flächennutzungsplanänderung umfasst 2 Teilgebiete mit insgesamt 3,16 ha. Die Flächennutzungen mit dem Kerngebiet, gewerbliche Bauflächen und Verkehrsflächen (Parkplatz, ZOB, P&R) erhalten ebenfalls die Wertstufe 0. Auf der Ebene des Flächennutzungsplanes sind die auch im Bereich des Bahnhofes vorgesehenen grünordnerischen Maßnahmen nicht als eigene Flächenkategorie darstellbar. Erst auf Ebene des Bebauungsplanes werden Grünflächen und der Erhalt und die Anpflanzung von Gehölzen definiert.

Tabelle 2: Bestand - Planung FNP-Änderung Nr. 122

| Aktuelle Biotoptypen Bestand | Flächengröße in m² | Wert- faktor | Flächenwert / FW |
|---|--|-------------------------|------------------------------|
| BRR | 822 | 3 | 2.466 |
| BRR/HPS | 102 | 3 | 306 |
| PZR/OV | 652 | 3 | 1.956 |
| UHM/UHT/OVE | 2.753 | 2 | 5.506 |
| BZ | 3 | 1 | 3 |
| HEA/ER | 190 | 3 | 570 |
| HEB | 200 | 2,5 | 500 |
| Gesamt | 4.722 | | 11.307 |
| FNP-Änderung Nr. 122 Planung | Flächengröße in m² | Wertfak- tor | Flächen-wert / FW |
| Kerngebiet (MK) | 4.700 | 0 | 0 |
| Gewerbliche Bauflächen (G) | 10.900 | 0 | 0 |
| Straßenverkehrsflächen (ZOB, PR, P) | 16.000 | 0 | 0 |
| Gesamt | 31.600 | - | 0 |

Es verbleibt ein Kompensationsbedarf von 11.307 FW.

Im Rahmen des für eine Teilfläche der Flächennutzungsplanänderung parallel aufgestellten Bebauungsplanes Nr. 213 „Zwischen den Gleisen“ sind auf 20 % der Baufläche grünordnerische Maßnahmen zur Durchgrünung der Skateranlage und der Gewerbefläche sowie die Pflanzung von Einzelbäumen im Bereich der Erschließungsstraße vorgesehen. Zudem werden im Zusammenhang mit der Neugestaltung des Bahnhofsumfeldes auch künftig einige vorhandene Bäume gesichert und in die neue Grünflächengestaltung mit Landschaftsrasenflächen, geschnittenen Laubholzhecken, Stauden-, Gräser- und Sommerblumenflächen sowie neu anzupflanzenden Laubbäumen eingebunden. Insgesamt werden in dem neu gestalteten Bahnhofsumfeld ca. 2.500 m² Fläche entsprechend als Grünfläche gestaltet und dienen zusammen mit der Neuanpflanzung von 57 Großbäumen der Durchgrünung und Vernetzung mit umliegenden Park- und Grünflächen.

Diese Maßnahmen wirken im Sinne der Stadtgestaltung, der Stadtökologie und des Stadtklimas, sodass der festgestellte rechnerische Kompensationsbedarf im Rahmen von festgesetzten grünordnerischen Maßnahmen im Bebauungsplan Nr. 213 sowie von Begrünungsmaßnahmen im Rahmen der Neugestaltung des Bahnhofsumfeldes abgedeckt werden kann. Deshalb kommt es durch die Planung insgesamt nicht zu einer Verschlechterung der Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes.

9. Angaben zu den geplanten Maßnahmen zur Überwachung der erheblichen Auswirkungen der Durchführung des Bauleitplanes auf die Umwelt

Nach § 4c BauGB haben die Gemeinden und Städte die erheblichen Umweltauswirkungen, die aufgrund der Durchführung der Bauleitplanung eintreten, zu überwachen.

Die artenschutzrechtlichen Vermeidungsmaßnahmen / Sicherungsmaßnahmen einschließlich Monitoring sind von einem Fachmann mit entsprechender Qualifikation zu begleiten bzw. durchzuführen.

10. Allgemein verständliche Zusammenfassung

Durch die Modernisierung und den Umbau des Bahnhofsumfeldes (Neugestaltung des Bahnhofvorplatzes, Errichtung von Zentralem Omnibusbahnhof (ZOB) und Park& Ride-Parkplatz) wird es erforderlich, für die aus der Eisenbahnnutzung entlassenen und durch die Stadt Cuxhaven von der Deutschen Bahn AG (DB) erworbenen Flächen die zweckmäßigen und für die weitere städtebauliche Entwicklung korrekten Ausweisungen zu treffen. Diese Flächen umfassen das Bahnhofsgebäude und dessen stadtzugewandten Vorplatz, den neuen ZOB mit Park & Ride-Parkplatz sowie eine weitere Gewerbefläche. Außerhalb des Geltungsbereiches der Flächennutzungsplanänderung verbleibt das Stellwerk Cuxhaven-Süd. Dieses wird lediglich durch eine Erschließungsstraße über den Änderungsbereich zu erreichen sein.

Für das Bahnhofsumfeld wurden mit einem „Bürgerworkshop Bahnhof Cuxhaven“ die Grundlagen für die weitere Planung und Entwicklung erarbeitet, die im Wesentlichen die planerischen Voraussetzungen der heutigen Entwicklung darstellt. Die Flächennutzungsplanänderung umfasst neben der Planung des PR-Parkplatzes auch die Entwicklung eines Skateparks und eines Gewerbegebietes südöstlich davon.

Weitere Ausführung siehe im Teil I Begründung zur vorliegenden Flächennutzungsplanänderung.

Das Baugesetzbuch sieht vor, dass bei der Aufstellung oder Änderung von Bauleitplänen die Belange des Umweltschutzes nach § 1 Abs. 6 Nr. 7 und § 1a BauGB zu berücksichtigen sind. In der Umweltprüfung werden die voraussichtlichen erheblichen Umweltauswirkungen ermittelt und in dem vorliegenden Umweltbericht bewertet und beschrieben. Der Umweltbericht bildet gemäß § 2 a BauGB einen gesonderten Teil der Begründung. Die nachfolgende Gliederung des Umweltberichtes orientiert sich an der Anlage 1 des BauGB (in der Fassung vom 03. November 2017). Im Anhang ist als Ergänzung eine tabellarische Übersicht über die möglichen erheblichen Auswirkungen

während der Bau- und Betriebsphase gemäß BauGB, Anlage 1, Nr. 2.b) Ziffer aa) bis hh) dargestellt.

Grundlage für die Bewertung der Schutzgüter sind die Erfassung und Bewertung von Biotoptypen und Flora und die Faunistische Potentialeinschätzung (Dipl. Ing. M. Birkhoff + Partner, 2019), die 2020 entsprechend des erweiterten Untersuchungsraumes ergänzt wurde (siehe Abb.1), der Landschaftsrahmenplan (Stadt Cuxhaven, 2013) und das Niedersächsische Bodeninformationssystem NIBIS – LBEG. Zudem liegt eine Potentialeinschätzung zur Eignung von Gebäuden auf dem Bahnhofsgelände in Cuxhaven als Lebensraum von Fledermäusen und Vögeln (BIOS, 2016) vor.

Umweltauswirkungen durch die Planung

Für den Geltungsbereich liegt ein rechtsgültiger Flächennutzungsplan (1980/1996) vor. Der rechtsgültige Flächennutzungsplan stellt für den Bereich nordwestlich des Empfangsgebäudes eine Sonstige überörtliche und örtliche Hauptverkehrsstraßen (Verkehrsfläche) mit der Zweckbestimmung ZOB (Zentraler Omnibusbahnhof) und für die übrigen Flächen Bahnanlagen dar. Nach Aussage der Stadt Cuxhaven ist für die gesamte Fläche eine Grundflächenzahl von 1,0 angesetzt. Damit besteht gemäß rechtsgültigem Flächennutzungsplan eine mögliche flächendeckende Nutzung. Für die Darstellung und Bewertung der Umweltauswirkungen bezogen auf die einzelnen Schutzgüter einschließlich Feststellung der Erheblichkeit im Sinne der UVP wird hier von einer flächendeckenden Bodenversiegelung ausgegangen.

Betriebs- und baubedingte Wirkfaktoren in der Bauphase bzw. während des Betriebes sind aufgrund der Vorbelastung im Stadtkerngebiet durch Lärm- und Schadstoffemissionen nicht zusätzlich erheblich und werden nicht weiter berücksichtigt.

Zusätzliche anlagebedingte Auswirkungen auf Pflanzen, Tiere, Biologische Vielfalt, Boden, Fläche, Wasser, Mensch, Kultur- und Sachgüter sind nicht zu erwarten, da auf Grundlage des rechtsgültigen Flächennutzungsplanes von einer flächendeckenden Bodenversiegelung ausgegangen werden muss.

Auswirkungen auf Landschaft und Luft/Klima werden mit der Festsetzung zum Erhalt und zur Anpflanzung von Einzelbäumen auf Ebene des Bebauungsplanes vermieden.

Zwischen den einzelnen Schutzgütern bestehen umfangreiche funktionale Wechselwirkungen. So führen beispielsweise die Versiegelungen von Böden zugleich zu Beeinträchtigungen der Grundwasserneubildung und der Eignung als Pflanzenstandort. Eine separate Wirkungsprognose ist insofern nicht möglich, so dass die bestehenden Wechselwirkungen bereits in den vorstehenden Kapiteln mit Berücksichtigung finden. Aufgrund der Vorbelastung durch die hohe Nutzungsintensität werden zusätzliche erhebliche Auswirkungen auf die Schutzgüter und deren Wechselwirkungen nicht erwartet.

Hinweise zu Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich der nachhaltigen Auswirkungen

Für den nachfolgenden Bebauungsplan sind Maßnahmen zur Durchgrünung der Skateranlage und des Gewerbegebietes vorgesehen. Grundsätzlich wird im Zusammenhang mit der Neugestaltung des Bahnhofsumfeldes eine Erhaltung von Teilen des vorhandenen Baumbestandes und eine Anbindung an die umliegenden Park- und Grünflächen mit Vernetzungscharakter angestrebt.

Artenschutzrechtliche Vermeidungsmaßnahmen / Sicherungsmaßnahmen

Unter der Berücksichtigung der nachfolgenden artenschutzrechtlichen Vermeidungsmaßnahmen / Sicherungsmaßnahmen ist die Betroffenheit des Verbotstatbestandes nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 und 3 BNatSchG ausgeschlossen.

- V1 Zur Vermeidung möglicher Tötungen von Fledermäusen und Brutvögeln finden die Gehölzrodungen außerhalb der sommerlichen Aktivitätsphase, also in der Zeit vom 01.11. – 28.02. statt. Damit ist die Betroffenheit des Verbotstatbestandes nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 und 3 BNatSchG ausgeschlossen.
- V2 Der vorhandene Gehölzbestand ist auf mehrjährig genutzte Horste oder Bruthöhlen in Bäumen rechtzeitig vor Baubeginn/Rodung durch einen Fachgutachter zu überprüfen auch dahingehend, ob die ökologische Funktion der Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang auch bei deren Verlust weiter erfüllt ist. [Vgl. § 44 (5) Nr. 3 BNatSchG.]. Im Bedarfsfall sind CEF-Maßnahmen in Form von Ersatznistkästen oder Ersatzhorste in Absprache mit der Naturschutzbehörde vorzusehen.
- V3 Der vorhandene Gehölzbestand wird vor der Rodung auf Quartierpotenzial für Fledermäuse untersucht. Beim Vorkommen potenzieller Quartiersbäume wird eine Fledermausbesatzkontrolle von einem Fachgutachter im September/Oktober vor Einzug der Fledermäuse in ihre Winterquartiere durchgeführt. Bei Nichtbesatz werden die potenziellen Quartiere in den Bäumen verschlossen.

Im Fall eines Vorkommens von Fledermausquartieren ist für die jeweils angegriffene Art durch einen Fachgutachter zu bestimmen, ob es durch das geplante Vorhaben und die Bauarbeiten sowie die anschließende Nutzung des Bebauungsgebiets zu einer Störung kommen kann, und ob diese geeignet ist, den Erhaltungszustand der lokalen Population zu verschlechtern. Im Bedarfsfall sind CEF-Maßnahmen vorzusehen.

Bei Feststellung von Fledermausquartieren werden 4 Ersatzquartiere pro Quartier als CEF-Maßnahmen in der Umgebung in Absprache mit der Naturschutzbehörde aufgehängt.

Ausgleichsmaßnahmen

Im Rahmen des für eine Teilfläche der Flächennutzungsplanänderung parallel aufgestellten Bebauungsplanes Nr. 213 „Zwischen den Gleisen“ sind auf 20 % der Baufläche grünordnerische Maßnahmen zur Durchgrünung der Skateranlage und der Gewerbefläche sowie die Pflanzung von Einzelbäumen im Bereich der Erschließungsstraße vorgesehen. Zudem werden im Zusammenhang mit der Neugestaltung des Bahnhofsumfeldes auch künftig einige vorhandene Bäume gesichert und in die neue Grünflächengestaltung eingebunden.

Artenschutzrechtliche Vermeidungsmaßnahmen sind auf der Ebene der Bauausführung zu beachten.

Ermittlung des Umfanges des unvermeidlichen Eingriffes und der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

In der nachfolgenden Tabelle wird der Bestand auf Grundlage des rechtsgültigen Flächennutzungsplanes (Eingriffsflächen gemäß festgesetzten Nutzungen) der Planung (einschließlich Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen) gegenübergestellt.

Die vorliegende Bilanzierung orientiert sich an der Arbeitshilfe zur Ermittlung von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen in der Bauleitplanung vom Niedersächsischen Städtetag (Ausgabe 2013). Die aktuellen Biotoptypen im Plangebiet (siehe Tabelle 1) werden bestimmten Wertfaktoren nach der Liste II aus der oben genannte Arbeitshilfe zugeordnet, die multipliziert mit der Flächengröße in der Summe den Flächenwert „Bestand“ ergeben. Die Gebäude-Biotope (versiegelte Flächen, unbegrünte Gebäude) werden dem Wertfaktor 0 zugeordnet und sind in der Tabelle nicht aufgeführt. Insgesamt sind 4.722 m² innerhalb des Plangebietes eingriffsrelevant. Dem gegenüber wird analog der Flächenwert der Planung (Flächennutzungsplan-Änderung Nr. 122) gestellt.

Die in dem rechtsgültigen Flächennutzungsplan dargestellten Verkehrsflächen mit der Zweckbestimmung ZOB (Zentraler Omnibusbahnhof) und die übrigen Flächen für Bahnanlagen werden flächendeckend der Wertstufe 0 (Versiegelte Flächen, unbegrünte Gebäude) zugeordnet.

Die Flächennutzungsplanänderung umfasst 2 Teilgebiete mit insgesamt 3,16 ha. Die Flächennutzungen mit dem Kerngebiet, gewerbliche Bauflächen und Verkehrsflächen (Parkplatz, ZOB, P&R) erhalten ebenfalls die Wertstufe 0. Auf der Ebene des Flächennutzungsplanes sind die auch im Bereich des Bahnhofes vorgesehenen grünordnerischen Maßnahmen nicht als eigene Flächenkategorie darstellbar. Erst auf der Ebene der Bebauungsplanung werden entsprechende Maßnahmen definiert und verortet.

Tabelle 3: Bestand - Planung FNP-Änderung Nr. 122

| Aktuelle Biotoptypen Bestand | Flächengröße in m² | Wertfaktor | Flächenwert / FW |
|-------------------------------------|--------------------------------------|-------------------|-------------------------|
| BRR | 822 | 3 | 2.466 |
| BRR/HPS | 102 | 3 | 306 |
| PZR/OV | 652 | 3 | 1.956 |
| UHM/UHT/OVE | 2.753 | 2 | 5.506 |
| BZ | 3 | 1 | 3 |
| HEA/ER | 190 | 3 | 570 |
| HEB | 200 | 2,5 | 500 |
| Gesamt | 4.722 | | 11.307 |

| FNP-Änderung Nr. 122 Planung | Flächengröße in m² | Wertfaktor | Flächenwert / FW |
|---|--|-------------------|-----------------------------|
| Kerngebiet (MK) | 4.700 | 0 | 0 |
| Gewerbliche Bauflächen (G) | 10.900 | 0 | 0 |
| Straßenverkehrsflächen (ZOB, PR, P) | 16.000 | 0 | 0 |
| Gesamt | 31.600 | - | 0 |

Es verbleibt ein Kompensationsbedarf von 11.307 FW.

Im Rahmen des für eine Teilfläche der Flächennutzungsplanänderung parallel aufgestellten Bebauungsplanes Nr. 213 „Zwischen den Gleisen“ sind auf 20 % der Baufläche grünordnerische Maßnahmen zur Durchgrünung der Skateranlage und der Gewerbefläche sowie die Pflanzung von Einzelbäumen im Bereich der Erschließungsstraße vorgesehen. Zudem werden im Zusammenhang mit der Neugestaltung des Bahnhofsumfeldes auch künftig einige vorhandene Bäume gesichert und in die neue Grünflächengestaltung mit Landschaftsrasenflächen, geschnittenen Laubholzhecken, Stauden-, Gräser- und Sommerblumenflächen sowie neu anzupflanzenden Laubbäumen eingebunden. Insgesamt werden in dem neu gestalteten Bahnhofsumfeld ca. 2.500 m² Fläche entsprechend als Grünfläche gestaltet und dienen zusammen mit der Neuanpflanzung von 57 Großbäumen der Durchgrünung und Vernetzung mit umliegenden Park- und Grünflächen.

Diese Maßnahmen wirken im Sinne der Stadtgestaltung, der Stadtökologie und des Stadtklimas, sodass der festgestellte rechnerische Kompensationsbedarf im Rahmen von festgesetzten grünordnerischen Maßnahmen im Bebauungsplan Nr. 213 sowie von Begrünungsmaßnahmen im Rahmen der Neugestaltung des Bahnhofsumfeldes abgedeckt werden kann. Deshalb kommt es durch die Planung insgesamt nicht zu einer Verschlechterung der Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes.

Angaben zu den geplanten Maßnahmen zur Überwachung der erheblichen Auswirkungen der Durchführung des Bauleitplanes auf die Umwelt

Nach § 4c BauGB haben die Gemeinden und Städte die erheblichen Umweltauswirkungen, die aufgrund der Durchführung der Bauleitplanung eintreten, zu überwachen.

Die artenschutzrechtlichen Vermeidungsmaßnahmen / Sicherungsmaßnahmen einschließlich Monitoring sind von einem Fachmann mit entsprechender Qualifikation zu begleiten bzw. durchzuführen.

11. Quellen

BIOS (2016): Potentialeinschätzung zur Eignung von Gebäuden auf dem Bahnhofsgelände in Cuxhaven als Lebensraum von Fledermäusen und Vögeln,

DIPL.-ING. M. BIRKHOFF + PARTNER (2019): Skatepark, Erfassung und Bewertung von Biotoptypen und Flora und faunistische Potentialeinschätzung,

DRACHENFELS (2020): Kartierschlüssel für Biototypen in Niedersachsen,

NIEDERSÄCHSISCHER STÄDTETAG (2013): Arbeitshilfe zur Ermittlung von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen in der Bauleitplanung,

STADT CUXHAVEN (2013): Landschaftsrahmenplan.

12. Anhang zum Umweltbericht

Tabelle 4: Mögliche erhebliche Auswirkungen während der Bau- und Betriebsphase gemäß BauGB, Anlage 1, Nr. 2.b) Ziffer aa) bis hh)

| Mögliche erhebliche Auswirkungen während der Bau- und Betriebsphase gemäß BauGB, Anlage 1, Nr. 2.b) Ziffer aa) bis hh) u. a. infolge bezogen auf den rechtsgültigen Flächennutzungsplan 1980/1996 | | |
|--|--|---|
| aa) | Bau und Vorhandensein der geplanten Vorhaben, soweit relevant einschließlich Abrissarbeiten. | Im Stadtkern werden der ZOB und die temporären Parkplatzflächen auf den Bahnflächen für eine umweltgerechte Mobilität und eine integrative Freizeitnutzung (Skateranlage) neu geordnet. |
| bb) | Nutzung natürlicher Ressourcen, insbesondere Fläche, Boden, Wasser, Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt, wobei soweit möglich die nachhaltige Verfügbarkeit dieser Ressourcen zu berücksichtigen ist. | Mit der Neuordnung der Flächennutzung sind keine zusätzlichen erheblichen Beeinträchtigungen von Pflanzen, Tieren, Boden und Wasser und dem Landschaftsbild verbunden. |
| cc) | Art und Menge an Emissionen von Schadstoffen, Lärm, Erschütterungen, Licht, Wärme und Strahlung sowie der Verursachung von Belästigungen | Während der Bauphase ist verstärkt mit Abgas-, Lärm-, Staub-, Lichtemissionen, Erschütterungen und Bewegungen durch den Baubetrieb und –verkehr zu rechnen. Da diese zeitlich begrenzt sind, sind diese nicht als erheblich einzustufen. Die dauerhaften Emissionen durch Lärmbelastungen und Luftschadstoffe im Bereich des aktiven Bahnhofsumfeldes werden sich nicht erhöhen. Es können sich ggf. durch den Betrieb der gewerbliche Produktions- und Lagerungsflächen im geplanten Gewerbegebiet die Emissionen geringfügig erhöhen. |
| dd) | Art und Menge der erzeugten Abfälle und ihre Beseitigung und Verwertung | Während der Bau- und Betriebsphase anfallende Abfälle und Abwässer werden ordnungsgemäß entsorgt. Technologien mit besonderem Unfallrisiko |

| | | |
|-----|--|--|
| | | kommen nicht zum Einsatz. Erhebliche Auswirkungen sind nicht zu erwarten. |
| ee) | Risiken für die menschliche Gesundheit, das kulturelle Erbe oder die Umwelt (zum Beispiel durch Unfälle und Katastrophen) | Erhebliche Auswirkungen der Planung in Bezug auf Risiken auf die menschliche Gesundheit sind nicht zu erwarten. |
| ff) | Kumulierung mit den Auswirkungen benachbarter Plangebiete unter Berücksichtigung etwaiger bestehender Umweltprobleme in Bezug auf möglicherweise betroffene Gebiete mit spezieller Umweltrelevanz oder auf die Nutzung von natürlichen Ressourcen. | Kumulierungseffekte benachbarter Plangebiete, die zu erheblichen Beeinträchtigungen führen, sind nicht ersichtlich. Es handelt sich um eine Erweiterung des Freizeitangebots und um die Ansiedlung kleinerer Gewerbebetriebe mit einer guten Verkehrsanbindung im Stadtkern. Gebiete mit besonderer Umweltrelevanz sind nicht betroffen. |
| gg) | Auswirkungen der geplanten Vorhaben auf das Klima (zum Beispiel Art und Ausmaß der Treibhausgasemissionen) und der Anfälligkeit der geplanten Vorhaben gegenüber den Folgen des Klimawandels. | In dem nachfolgenden Bebauungsplan wird eine Durchgrünung mit Bäumen mit lokalklimatischer Ausgleichsfunktion angestrebt. |
| hh) | Eingesetzte Techniken und Stoffe | Während der Bau- und Betriebsphase eingesetzte Techniken und Stoffe, die zu erheblichen Beeinträchtigungen führen, sind nicht bekannt. |

Karte 1: Biotypen nach Drachenfels, SWECO GmbH, Bremen, 14.05.2020