



Übersichtsplan, Stadt Diepholz

Stadt Diepholz

Begründung zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 94 „Groweg“
für Flächen der Flurstücke 92, 85 und 96 sowie Teile der Straßenflurstücke 95, 84 und 91
(Groweg)

Stand: 13.07.2018

Entwurf zur erneuten Beteiligung der Behörden und öffentlichen Auslegung gemäß § 4a Abs. 3 BauGB

Evers & Küssner | **Stadt
Planer**

Evers & Küssner | Stadtplaner PartGmbH
Ferdinand-Beit-Straße 7b
20099 Hamburg
Fon 25776737-0
Fax 25776737-9

INHALTSVERZEICHNIS

1	GRUNDLAGEN, ZIELE UND ZWECKE DER PLANUNG	4
1.1	Rechtliche Grundlagen und Verfahrensablauf	4
1.2	Planungsanlass / Planungserfordernis	4
1.3	Planerarbeitung, Untersuchungen	5
2	ÜBERGEORDNETE PLANUNGEN	6
2.1	Landes-Raumordnungsprogramm Niedersachsen	6
2.2	Regionales Raumordnungsprogramm Landkreis Diepholz (2016)	6
2.3	Flächennutzungsplan	7
2.4	Geltendes Planrecht, angrenzende Bebauungspläne	7
2.5	Wirkungsanalyse und Einzelhandelsgutachten	8
3	BESTAND.....	17
4	INHALT DER PLANUNG / BEGRÜNDUNG DER FESTSETZUNGEN	17
4.1.1	Art der baulichen Nutzung	18
4.1.2	Baugrenzen, überbaubare Grundstücksflächen	20
4.1.3	Flächen für Stellplätze	20
4.1.4	Maß der baulichen Nutzung.....	21
4.2	Werbeanlagen.....	21
4.3	Straßenverkehrsfläche und öffentliche Grünfläche.....	22
4.4	Erschließung / Verkehr	22
4.5	Immissionsschutz.....	24
4.6	Boden, Altlasten, Kampfmittel.....	25
4.7	Ver- und Entsorgung.....	26
4.8	Brandschutz	27
4.9	Hochwasserschutz.....	27
4.10	Maßnahmen zum Ausgleich nachteiliger Umweltauswirkungen.....	27
4.11	Flächen zum Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen	28
5	FLÄCHENBILANZ, KOSTEN, VERWIRKLICHUNG	29
5.1	Flächenangaben	29
5.2	Maßnahmen zur Verwirklichung, Kosten	29
TEIL II DER BEGRÜNDUNG: UMWELTBERICHT		30

1 Grundlagen, Ziele und Zwecke der Planung

1.1 Rechtliche Grundlagen und Verfahrensablauf

Grundlagen dieses Bauleitplanverfahrens sind das Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 3. November 2017 (BGBl. I S. 3634), die Baunutzungsverordnung (BauNVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 21. November 2017 (BGBl. I S. 3786), die Planzeichenverordnung 90 (PlanzV 90) vom 18. Dezember 1990, zuletzt geändert am 04. Mai 2017 (BGBl. I S. 1057) sowie die Niedersächsische Bauordnung vom 03. April 2012, zuletzt geändert durch Gesetz vom 25.09.2017 (Nds. GVBl. S. 338).

Für den Bebauungsplan Nr. 94 wurde am 09.03.2015 vom Verwaltungsausschuss der Stadt Diepholz ein Aufstellungsbeschluss gefasst. Die frühzeitige Beteiligung der von der Planung berührten Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 1 BauGB fand in der Zeit vom 20.07.2015 bis einschließlich 21.08.2015 statt. Die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit fand in Form einer Informationsveranstaltung am 15.09.2015 statt.

Die Beteiligung der Öffentlichkeit (öffentliche Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB) sowie der von der Planung berührten Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB fand in der Zeit vom 04.11.2016 bis 05.12.2016 statt.

Am 30.03.2017 wurden der Stadt Diepholz vom Niedersächsischen Ministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz die weiteren Verfahrensschritte zum Inkraftsetzen des Bebauungsplans Nr. 94 „Groweg“ gemäß § 14 Raumordnungsgesetz untersagt.

Die Stadt Diepholz hat daraufhin inhaltliche Änderungen an der Planung vorgenommen und den Bebauungsplan in den vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 94 „Groweg“ geändert. Der vorhabenbezogene Bebauungsplan wird gemäß § 4a Abs. 3 BauGB erneut ausgelegt und die Stellungnahmen erneut eingeholt.

Die erneute Beteiligung der Öffentlichkeit sowie der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange fand in der Zeit vom xx.xx.2018 bis xx.xx.2018 statt.

1.2 Planungsanlass / Planungserfordernis

Die Stadt Diepholz beabsichtigt die Weiterentwicklung ihres Einzelhandelsangebotes und damit die Stärkung und Festigung ihrer mittelzentralen Funktion sowie die Erweiterung ihres Nahversorgungsangebotes für die Diepholzer Bevölkerung. Bestandteil dieser Entwicklungsabsichten ist die Belegung der Bahnhofstraße, die eine Verbindungsachse zwischen dem Haupteinkaufsbereich und dem Bahnhof der Stadt Diepholz darstellt. Dies spiegelt sich auch in der Abgrenzung des zentralen Versorgungsbereichs im Einzelhandelsgutachten der Stadt Diepholz wider.

Dem Bebauungsplan liegt der am 10.12.2015 vom Rat der Stadt Diepholz beschlossene zentrale Versorgungsbereich mit Diepholzer Liste gemäß Einzelhandelsgutachten zugrunde. Das Gutachten legt den zentralen Versorgungsbereich der Stadt Diepholz sowie den „Zentraler Versorgungsbereich Innenstadterweiterung Ost“ fest. Der zentrale Versorgungsbereich mit Diepholzer Liste ist somit als städtebauliches Entwicklungskonzept gem. § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB bei der Aufstellung der Bauleitpläne zu berücksichtigen und bildete bereits die Grundlage zur 73. Änderung des Flächennutzungsplans, der für das Plangebiet ein Sondergebiet „großflächiger Einzelhandel“ darstellt. Das vom Rat der Stadt Diepholz am 10.12.2015 beschlossene städtebauliche Entwicklungskonzept mit Festlegung des zentralen Versorgungsbereichs und der Diepholzer Liste wurde am 14.01.2017 öffentlich bekannt gemacht.

Es wird davon ausgegangen, dass eine Einzelhandelsentwicklung im Osten des Stadtgebietes den Versorgungsbereich stärkt, den Standort des Bahnhofes nachhaltig in die Zentrenentwicklung integriert und damit die Achse der Bahnhofstraße stärkt und belebt.

Zu diesem Zweck soll im östlichen Stadtgebiet ein Einkaufszentrum, bestehend aus einem großflächigem Lebensmittelvollsortimenter mit Getränkemarkt, ergänzt mit kleinflächigen Läden sowie untergeordneten ergänzenden Angeboten aus den Bereichen Dienstleistung und Handwerk sowie Gastronomie entstehen.

Der Standort eignet sich aufgrund seiner Bahnhofsnähe und der Lage unmittelbar östlich der Innenstadt insbesondere für die weitere Entwicklung der Stadt Diepholz. Neben der Einzelhandelserweiterung östlich der Bahn sind gemäß dem Stadtentwicklungskonzept und dem Flächennutzungsplan der Stadt Diepholz auch die Entwicklung weiterer Wohnbauflächen östlich des Plangebietes sowie gewerblicher Flächen südlich des Plangebietes beabsichtigt. Über die Darstellungen im Flächennutzungsplan hinaus gibt es Bestrebungen der Stadt Diepholz, weitere Wohnbauflächen im östlichen Stadtgebiet mittelfristig zu Wohnbauland zu entwickeln. Die Planung gliedert sich somit in die gesamtstädtische Planung auf der östlichen Seite des Bahnhofs ein.

Für das überwiegende Plangebiet besteht kein Bebauungsplan, lediglich die Straßenverkehrsflächen und die angrenzenden öffentlichen Grünflächen sind durch den Bebauungsplan Nr. 83 „Östliche Anbindung Bahnhof“ bereits gesichert (vgl. 2.4). Die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Umsetzung der geplanten Einzelhandelsnutzungen sind somit durch die Neuaufstellung eines Bebauungsplans zu schaffen.

1.3 Planerarbeitung, Untersuchungen

Als Kartengrundlage für den rechtlichen topographischen Nachweis der Flurstücke dient eine von der Stadt Diepholz zur Verfügung gestellte Planungsgrundlage im Maßstab 1:1.000. Mit der Ausarbeitung des Bebauungsplans wurde das Büro Evers & Küssner, Ferdinand-Beit-Straße 7b in 20099 Hamburg beauftragt. Als fachplanerische Grundlagen für die Erarbeitung des Bebauungsplans wurden folgende Fachbeiträge bzw. Untersuchungen herangezogen:

- Wirkungsanalyse für einen vorhabenbezogenen Bebauungsplan, GfK GeoMarketing GmbH, Mai 2018
- Zentrale Versorgungsbereiche und Diepholzer Liste (Einzelhandelsgutachten), GfK GeoMarketing GmbH, Mai 2015, ergänzt November 2015 (Vom Rat der Stadt Diepholz am 10.12.2015 als städtebauliches Entwicklungskonzept gem. § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB beschlossen und am 14.01.2017 von der Stadt Diepholz öffentlich bekannt gemacht)
- Schalltechnische Untersuchung, Lairmconsult, Mai 2015, derzeit in Aktualisierung
- Verkehrstechnische Untersuchung, Büro Zacharias, Mai 2015
- Bodenuntersuchung und allgemeine Baugrundbeurteilung, Ingenieurgeologie Dr. Lübbe, April 2015
- Konzeption der Oberflächenentwässerung, Ingenieur-Dienst-Nord Dr. Lange – Dr. Anselm GmbH, September 2015
- Umweltprüfung / Umweltbericht einschließlich Eingriffs-/Ausgleichsberechnung, Landschaft & Plan, 12.07.2018

2 Übergeordnete Planungen

2.1 Landes-Raumordnungsprogramm Niedersachsen

Für die Planung ist das Landes-Raumordnungsprogramm Niedersachsen (LROP) 2017 zu berücksichtigen.

Das LROP 2017 legt die Stadt Diepholz als Mittelzentrum fest.

Die zeichnerische Darstellung des LROP 2017 legt überwiegend die raumordnerischen Vorranggebiete fest. In Diepholz verlaufen mehrere linienförmige Biotopverbunde. Für das vorliegende Plangebiet trifft die zeichnerische Darstellung keine besonderen Aussagen.

Gemäß der Verordnung des Landes-Raumordnungsprogramms Niedersachsen 2017 sind Art und Umfang der zentralörtlichen Einrichtungen und Angebote an der Nachfrage der zu versorgenden Bevölkerung und der Wirtschaft im Verflechtungsbereich auszurichten. Die Leistungsfähigkeit der Zentralen Orte ist der jeweiligen Festlegung entsprechend zu sichern und zu entwickeln. In den Mittelzentren sind die zentralörtlichen Einrichtungen und Angebote für den gehobenen Bedarf zu sichern und zu entwickeln.

Die Beurteilung der raumordnerischen Verträglichkeit des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 94 erfolgt im Rahmen der Verträglichkeitsuntersuchung zum Vorhaben und wird in Punkt 2.5 der Begründung wiedergegeben.

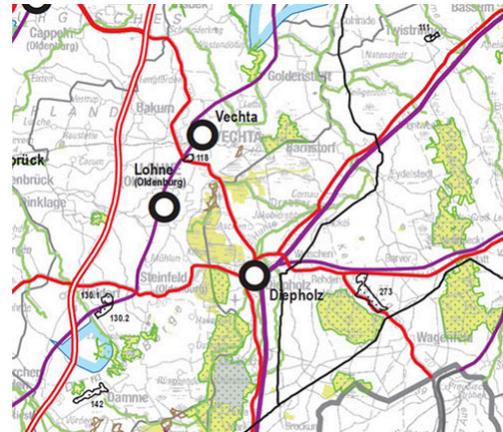


Abb. 1: Ausschnitt LROP 2017

2.2 Regionales Raumordnungsprogramm Landkreis Diepholz (2016)

Das Verwaltungsgericht Hannover hat im Urteil vom 23.01.2018 das regionale Raumordnungsprogramm für den Landkreis Diepholz (RROP) aufgrund von Formfehlern im Beteiligungsverfahren für rechtsungültig erklärt. Zurzeit findet eine Wiederholung des Beteiligungsverfahrens zum 2. Entwurf des RROP sowie zum 2. Entwurf des Umweltberichts gem. § 9 Abs. 3 Satz 1 ROG und § 3 Abs. 3 NROG statt. Die öffentliche Auslegung erfolgt in der Zeit vom 10.07. – 09.08.2018.

Da der Entwurf nun erneut öffentlich ausliegt, wird im Bebauungsplan Bezug auf den 2. Entwurf des RROP genommen.

Der 2. Entwurf des RROP übernimmt die Festlegung als Mittelzentrum und legt für Diepholz das Folgende dar:

Entsprechend der mittelzentralen Funktion soll die Stadt Diepholz zentrale Einrichtungen und Angebote für den gehobenen Bedarf bereitstellen.

Das Plangebiet befindet sich innerhalb des vom RROP 2016 definierten zentralen Siedlungsgebiet.

Gemäß RROP soll die Siedlungsentwicklung vorrangig auf die als Zentrale Siedlungsgebiete räumlich näher festgelegten Zentralen Orte [...] gelenkt werden.

Die Beurteilung der raumordnerischen Verträglichkeit des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 94 erfolgt im Rahmen der Verträglichkeitsuntersuchung zum Vorhaben und wird in Punkt 2.5 der Begründung wiedergegeben.

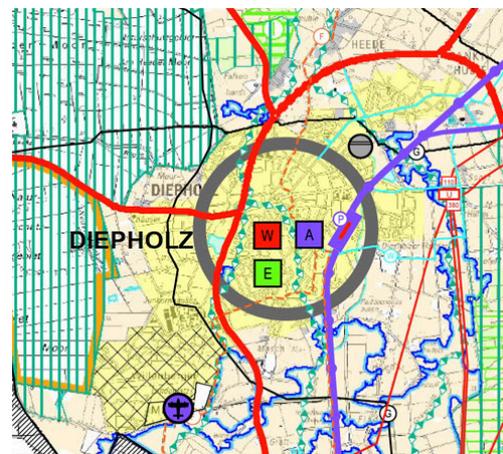


Abb. 2: Ausschnitt RROP 2016

2.3 Flächennutzungsplan

Der Flächennutzungsplan der Stadt Diepholz stellt für das Plangebiet gemäß seiner 73. Änderung ein Sondergebiet „großflächiger Einzelhandel“ dar.

Der Bebauungsplan kann somit aus dem Flächennutzungsplan entwickelt werden.



Abb. 3: 73. Änderung FNP Stadt Diepholz

2.4 Geltendes Planrecht, angrenzende Bebauungspläne

Für den überwiegenden Bereich des Plangebietes (Flurstücke 85 und 92) besteht derzeit kein Bebauungsplan. Für die im westlichen Geltungsbereich liegenden Bereiche der Straßenflurstücke 95, 84 und 91 besteht der Bebauungsplan Nr. 83 „Östliche Anbindung Bahnhof“. Mit dem Bebauungsplan Nr. 83 wurden die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Realisierung der Straßenverbindung zwischen dem Bahnhofstunnel und dem nördlich davon liegenden Kreisverkehr (Heeder Triftweg/ Hindenburgstraße / Sulinger Straße / Groweg) geschaffen. Mit dieser Verbindung wurde ein Baustein der verkehrsplanerischen Gesamtkonzeption des Verkehrsentwicklungsplanes der Stadt Diepholz (aufgestellt 1990) umgesetzt, dessen Ziel die verkehrliche Entlastung des Ortskerns durch eine Reduzierung der Durchgangsverkehre ist. Der vorliegende Bebauungsplan übernimmt die Festsetzungen der Straßenverkehrsfläche für den Groweg und die östlich angrenzende öffentliche Grünfläche überwiegend. Um das Plangebiet von der Straße Groweg erschließen zu können, ist es jedoch erforderlich, die im Bebauungsplan Nr. 83 festgesetzte Grünfläche in zwei Bereichen mit einer Straßenverkehrsfläche zu überplanen (zukünftige Zufahrten).

2.5 Wirkungsanalyse und Einzelhandelsgutachten

Im Rahmen der Bebauungsplanaufstellung wurde eine Wirkungsanalyse (GfK, 2015, ergänzt September 2016) für die Ansiedlung von Einzelhandelsnutzungen durchgeführt, in der die möglichen Auswirkungen des geplanten Einzelhandelsstandortes untersucht wurden.

Für den vorliegenden vorhabenbezogenen Bebauungsplan wurde diese Wirkungsanalyse nun hinsichtlich des Bestandes aktualisiert und auf das konkrete Vorhaben angepasst (Wirkungsanalyse für einen vorhabenbezogenen Bebauungsplan, GfK, 2018).

Im Rahmen der Erstellung der ursprünglichen Wirkungsanalyse (2015/2016) wurde auf Wunsch der Stadt Diepholz auf Basis der Analyseergebnisse ergänzend eine Abgrenzung zentraler Versorgungsbereiche und eine Diepholzer Liste der zentrenrelevanten und nicht-zentrenrelevanten Sortimente in einer gesonderten Untersuchung (Einzelhandelsgutachten 2015) erstellt. Die Festlegung des zentralen Versorgungsbereichs mit Diepholzer Liste wurde am 10.12.2015 vom Rat der Stadt Diepholz beschlossen und am 14.01.2017 öffentlich bekannt gemacht. Als städtebauliches Entwicklungskonzept gem. § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB ist es somit bei der Aufstellung des Bebauungsplans zu berücksichtigen und bildet die Grundlage für die derzeitige und zukünftige Steuerung des Diepholzer Einzelhandels.

Abgrenzung des zentralen Versorgungsbereiches gemäß Einzelhandelsgutachten (2015)

In Diepholz umfasst der zentrale Versorgungsbereich den Haupteinkaufsbereich im erweiterten Bereich der Flöthestraße/Lange Straße und erstreckt sich entlang der Bahnhofstraße, der als Entwicklungsachse zwischen Innenstadtkern und Bahnhof für die derzeitige und zukünftige Stadtentwicklung eine besondere Bedeutung zukommt.

Im Einzelhandelsgutachten wurde zur Abgrenzung des zentralen Versorgungsbereiches folgendes erläutert:

„Mit der Schienenunterführung in Verlängerung der Bahnhofstraße und der Anbindung an den Groweg mittels der Strothe-Brücke wurden u.a. in den vergangenen Jahren wichtige verkehrliche Verbindungen im Osten des Stadtgebietes geschaffen, die gute Voraussetzungen für eine positive gesamtstädtische Entwicklung der Stadt Diepholz mit sich bringen. Das im September 2013 fertiggestellte Verkehrskonzept Östliche Innenstadt schließt den Bahnhof und die Bahnhofstraße ebenfalls in seine Betrachtungen ein. Das Konzept beschäftigt sich auf einer übergeordneten Ebene mit der äußeren Anbindung und der Gesamterschließung der Innenstadt, schlägt aber auch begleitende Maßnahmen, wie z.B. die Einrichtung von Fahrradschutzstreifen entlang der Bahnhofstraße vor. Zusammen mit der bereits bestehenden, für Fußgänger und Radfahrer komfortabel dimensionierten Gleisunterführung, die in Verlängerung der Bahnhofstraße abseits des motorisierten Verkehrs die östlichen Wohngebiete erschließt, wird die Verbindungsachse „Östliche Wohngebiete – Bahnhof – Innenstadt“ insbesondere für den nichtmotorisierten Verkehr weiter gestärkt.

Grundsätzlich ist in der Stadtentwicklung der Ober- und Mittelzentren in den vergangenen Jahren ein verstärkter Trend der Revitalisierung des Bahnhofsumfeldes und eine stärkere Einbeziehung der Bahnhöfe in die Stadtentwicklung insgesamt zu beobachten. In Anbetracht der weiterhin steigenden Mobilität und Flexibilität in der Arbeitswelt, immer länger werdenden akzeptierten Arbeitswegen, insbesondere bei der hochqualifizierten Arbeitnehmerschaft, kommt den öffentlichen Verkehrsmitteln und damit dem Bahnhof eine immer zentralere Rolle für die Attraktivität der Stadt u.a. für Pendler zu. Auch in Diepholz kann dieser allgemeine Trend z.B. an der stetig steigenden Pendlerzahl abgelesen werden (vgl. Stadtentwicklungskonzept Diepholz Fortschreibung 2012). Auch innenstadt- und

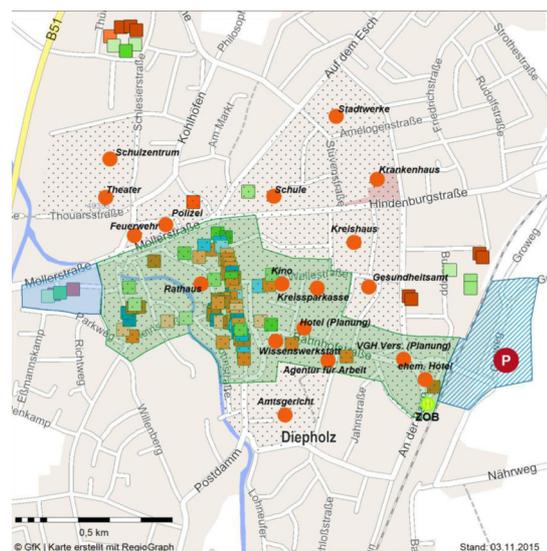


Abb. 4: Abgrenzung zentrale Versorgungsbereiche

bahnhofsnahe Wohnangebote gewinnen daher insbesondere für Pendler, aber auch für die immer größer werdenden Gruppen von Singlehaushalten und Senioren auch in Diepholz an Bedeutung.

Für die Stadt Diepholz als Mittelzentrum gilt es, das Potential der überregionalen Anbindung im Wettbewerb der Städte um Bewohner und Arbeitskräfte zu nutzen und den ohnehin innenstadtnah gelegenen Bahnhof durch eine sinnvolle Gesamtplanung weiter in die Innenstadt zu integrieren und die bahnhofsnahe Flächen weiterzuentwickeln. Diese Ziele werden bereits im Stadtentwicklungskonzept Diepholz (Fortschreibung 2012) beschrieben.

Insbesondere der Bahnhofstraße als Verbindung zwischen den östlichen Wohngebieten, dem Bahnhof und der Haupteinkaufslage kommt bei der weiteren Innenstadtentwicklung von Diepholz somit eine zentrale Rolle zu. Derzeit finden sich bereits Einzelhandelsbetriebe und zentralörtlichen Einrichtungen entlang der Bahnhofstraße, die sich derzeit stetig weiterentwickelt.“

So hat z.B. auf Initiative des Automobilzulieferers ZF die Wissenswerkstatt ihren Betrieb im Mai 2015 aufgenommen. Die Standortentscheidung der Wissenswerkstatt für Diepholz, von der es deutschlandweit nur noch vier weitere Standorte gibt, basiert u.a. auf der Lage in der Innenstadt und der Bahnhofsnahe. Ihrer überregionalen Bedeutung verleiht die Wissenswerkstatt auch mit dem Namen „Metropolregion Nordwest“ Ausdruck.“ In der Nähe der Wissenswerkstatt wurde für ein geplantes Hotel bereits eine Baugenehmigung erteilt, die Errichtung des Hotels hat bereits begonnen.

„Darüber hinaus bietet das historische Bahnhofsgebäude selbst ein großes Entwicklungspotential, das die Einbeziehung des Bahnhofsbereichs in die Innenstadt, respektive den zentralen Versorgungsbereich, erfordert. Derzeit befindet sich in dem Bahnhofsgebäude ein Kiosk, der aufgrund seines speziellen Angebotes im Zeitschriftenbereich über Diepholz hinaus bekannt ist. Das Bahnhofsgebäude wurde kürzlich umfassend saniert, es bestehen konkrete Entwicklungsabsichten zur weiteren Ansiedlung publikumsbezogener Nutzungen. Auch das Nebengebäude hat einen neuen Eigentümer und soll modernisiert werden.

Den „Sprung“ auf die östliche Bahnhofseite hat bereits der Park & Ride Parkplatz des Bahnhofs vollzogen. Aufgrund der großzügigen Dimensionierung der modernen Gleisunterführung entfaltet die Bahntrasse hier keine wirkliche Barrierewirkung und der Park & Ride Parkplatz ist derzeit regelmäßig bereits zu 100 % ausgenutzt (vgl. Verkehrsuntersuchung Mai 2015).“

Sowohl vom Bahnhofsgebäude, dessen Sanierung abgeschlossen ist, und dem Gleis 1 als auch von den Gleisen 2 + 3 führen Treppenanlagen direkt in die Unterführung, so dass die Ostseite des Bahnhofs vom Bahnhofsgebäude und auch direkt von den Gleisen unmittelbar über die Unterführung erschlossen werden kann, wodurch eine attraktive fußläufige Anbindung nicht nur von der Bahnhofstraße sondern auch vom Bahnhof direkt gegeben ist.

„Der Diepholzer Innenstadtbereich verfügt im Westen über einen typischen Innenstadt-erweiterungsstandort im Bereich der Carl-Schwarze-Straße, der als zentraler Versorgungsbereich berücksichtigt wird. Perspektivisch gilt dies auch für den Planstandort des Famila Verbrauchermarktes im Osten, der als potenzielle Innenstadterweiterung Ost betrachtet wird.

Diese Abgrenzung findet ihre Begründung neben der beschriebenen Entwicklung der Bahnhofstraße und des Bahnhofsgebietes selbst auch in der Weiterentwicklung der Wohnbauflächen im Osten des Stadtgebietes von Diepholz. Im Stadtentwicklungskonzept wird u.a. auf Handlungsansätze hinsichtlich der Stärkung des Wohnstandortes Diepholz hingewiesen. Zu den dort benannten Maßnahmen zählen, neben der Mobilisierung von innenstadtnahen Baulücken und Brachen, auch die Ausweisung klassischer Einfamilienhaus-Standorte unter Berücksichtigung der Erreichbarkeit von Verkehrsinfrastruktur, insbesondere des Bahnhofs, und von Bildungsinfrastruktur. In der zeichnerischen Darstellung von Flächenpotentialen für diese Wohnstandorte fällt auf, dass mit Ausnahme von innerstädtischen Baulücken diese bahnhofsnahe Entwicklungsflächen für Wohnbebauung nur im östlichen Stadtgebiet zu finden sind. Westlich der Bahngleise liegen die Entwicklungsflächen ausschließlich am nördlichen und südlichen Rand von Diepholz oder in den Ortsteilen und damit nicht im unmittelbaren Einzugsgebiet des Bahnhofs. Neben der Aktivierung von Baulücken in der Innenstadt wird somit insbesondere den bahnhofsnahe Flächen im östlichen Stadtgebiet aufgrund der bereits beschriebenen Entwicklung hinsichtlich wachsender Mobilität und der Pendlerströme eine zentrale Bedeutung zukommen. Angebote der Nahversorgung hingegen sind im Bereich östlich der Bahntrasse nicht vorhanden. Eine städtebauliche Einbindung findet der perspektivische zentrale Versorgungsbereich darüber hinaus auch durch die südlich gelegenen gewerblichen Flächen, die ihrerseits auch über Erweiterungsflächen zwischen den Bahngleisen und dem perspektivischen Versorgungsbereich verfügen.

Die Einbeziehung der Bahnhofstraße, des unmittelbaren Bahnhofsbereiches und perspektivisch der Potentialfläche am Groweg in den zentralen Versorgungsbereich der Stadt Diepholz dient somit einer geordneten städtebaulichen Entwicklung. Der Fokus dieser Entwicklung liegt in der Ausschöpfung der vorhandenen Potentiale des Mittelzentrums mit einer überdurchschnittlich guten überregionalen Anbindung durch den öffentlichen Personenverkehr und den Ausbau des Wissensstandortes mit dem Fachhochschulstandort und der neuen Wissenswerkstatt sowie einer auf die Innenstadt und das Bahnhofsumfeld konzentrierten Entwicklung um langfristig mit attraktiven Angeboten im Bereich Wohnen, Einzelhandel, Bildung und Kultur mit anderen Städten um Einwohner und Arbeitskräfte konkurrieren zu können.“

Der zentrale Versorgungsbereich bildet die Grundlage für die Betrachtungen im Rahmen der Wirkungsanalyse sowie bei der raumordnerischen Beurteilung.

Wirkungsanalyse (2018)

Angebotssituation

Innenstadt (Zone 1) und übriges Stadtgebiet (Zone 2) (periodische Sortimente)

Gemäß der Wirkungsanalyse verfügt die Stadt Diepholz insbesondere im Hinblick auf das periodische Angebot über eine gute bis sehr gute Angebotssituation. Die vorhandenen Lebensmittel- und Drogerieanbieter konzentrieren sich im Bereich der Innenstadt (Aldi, Combi, Rossmann) unmittelbar westlich und nördlich des Rathauses. Auch im übrigen Stadtgebiet liegt eine Prägung durch die periodischen Bereiche vor. Durch die hier vorhandenen Anbieter (E-Center nördlich der Innenstadt, Lidl mit Hol ab Getränkemarkt unmittelbar westlich der Innenstadt, Netto nördlich des Bahnhofs, Netto im nordöstlichen Stadtgebiet sowie K+K und Netto im südlichen Stadtgebiet) erhalten die periodischen Sortimente auch im übrigen Stadtgebiet einen hohen Stellenwert. Insgesamt verfügt die Stadt Diepholz über Verkaufsflächen im periodischen Bedarf von rund 13.900 m².

Umland (Zone 3) und außerhalb der Zone 3

Im relevanten Umland von Diepholz wurden die Orte Barnstorf, Lemförde, Rehden, Steinfeld und Wagenfeld hinsichtlich ihrer Einzelhandelsangebote berücksichtigt. Darüber hinaus wurden auch die Angebote weiterer Standorte im Umland hinsichtlich möglicher Umverteilungen betrachtet. Hierzu zählen die Einzelhandelsangebote in den Städten Lohne und Vechta, da sie das Einzugsgebiet des Diepholzer Einzelhandels deutlich überlagern. Eine Überlagerung der Einzugsgebiete trifft für Sulingen nur für die Fernzone zu, allerdings verfügt Sulingen über eine ähnliche Versorgungsbedeutung wie Diepholz.

Umsatzumverteilung (periodischer Bedarf)

Innenstadt

Bedingt durch die räumliche Nähe werden die zu erwartenden Umverteilungseffekte in der Diepholzer Innenstadt am höchsten ausfallen. Für den periodischen Bedarf liegen die Umverteilungsquoten gemäß der vorgenommenen Worst-Case-Betrachtung bei bis zu 13,3 %. Gemäß der Wirkungsanalyse ist davon auszugehen, dass sich diese Umverteilungen nicht auf einzelne Betreiber fokussieren, sondern die größeren Anbieter insgesamt betreffen. Von einer Bestandsgefährdung einzelner Betriebe ist jedoch nicht auszugehen. Deutlich geringere Umverteilungsquoten entstehen bei den Fachanbietern (insbesondere Lebensmittelhandwerk, Parfümerien, Apotheken), da sie andere Marktsegmente bedienen. Daraus resultiert, dass der zentrale Versorgungsbereich in seiner Funktions- und Entwicklungsfähigkeit nicht wesentlich beeinträchtigt wird.

Übriges Stadtgebiet

Im übrigen Stadtgebiet ist die Umverteilungsquote mit 13,4 % nahezu identisch mit der Quote in der Innenstadt. Hier ist davon auszugehen, dass der unmittelbar westlich der Bahntrasse gelegene K+K Markt aufgrund der räumlichen Nähe und einer grundsätzlich eher schwächeren Wettbewerbspositionierung sowie das typengleiche E-Center etwas stärker von den zu erwartenden Umverteilungen betroffen sein werden.

Bei dem E-Center ist aufgrund der anzunehmenden guten Umsatzplattform jedoch nicht davon auszugehen, dass dieser im Bestand gefährdet ist.

Da sich der Wettbewerbsdruck für den K+K Markt voraussichtlich erheblich verstärken wird, besteht die Möglichkeit, dass der Betreiber diesem nicht dauerhaft standhalten kann. Für diesen Standort besteht jedoch kein städtebaulicher Schutzanspruch wie innerhalb des festgelegten zentralen Versorgungsbereichs. Auch bei einer Aufgabe des K+K-Marktes ist keine relevante Funktionschwächung der Stadt Diepholz zu erwarten, auf die es hier aus städtebaulicher Sicht ankommt. Eine reine Veränderung der Wettbewerbssituation im periodischen Bedarf ist planungsrechtlich nicht von Bedeutung.

Bei den übrigen Nahversorgungseinrichtungen ist von geringeren Umverteilungsquoten auszugehen. Zusammenfassend ist daher festzuhalten, dass trotz der zu erwartenden Umverteilungen die flächendeckende Grundversorgung mit den Produkten des täglichen Bedarfs in Diepholz nicht gefährdet ist. Mit dem geplanten Vorhaben mit dem Schwerpunkt Lebensmitteleinzelhandel kann die Versorgung mit periodischen Bedarfen insbesondere im östlichen Stadtgebiet verbessert werden.

Umlandstandorte

Bei den Umlandstandorten liegen die Umverteilungseffekte zwischen 1,4 und 4,6 %. Auch bei der höchsten zu erwartende Umverteilungsquote, die nach dem Worst-Case-Szenario mit 4,6 % in der Gemeinde Rehden auftreten kann, sind nur geringe bis moderate Auswirkungen zu erwarten, die nicht bestandsgefährdend sind. Eine nennenswerte Beeinträchtigung der grundzentralen Versorgungsfunktion kann ausgeschlossen werden.

Umsatzumverteilung (aperiodischer Bedarf)

Innenstadt, übriges Stadtgebiet und Umlandstandorte

Aufgrund der Beschränkung der Randsortimente auf maximal 10 % der Verkaufsfläche, kommt den aperiodischen Sortimenten ohnehin nur eine geringe Bedeutung in der Sortimentsstruktur zu. Mess- und nachweisbare Auswirkungen sind somit ausschließlich für den Einzelhandel in Diepholz zu erwarten.

Im gesamten aperiodischen Bedarfsbereich liegen die prognostizierten Umverteilungsquoten bei 1,3 % für die Diepholzer Innenstadt und bei 1,2 % für das übrige Stadtgebiet.

Unter den einzelnen aperiodischen Warengruppen sind lediglich im persönlichen Bedarfsbereich in der Diepholzer Innenstadt Umverteilungen nachweisbar. Diese liegen nur knapp oberhalb der Nachweisbarkeit mit 2,2 % auf einem sehr niedrigen Niveau.

Für die Umlandgemeinden liegen die prognostizierten Umverteilungseffekte unterhalb der Nachweisgrenze. Es sind somit keine schädlichen Auswirkungen zu erwarten.

Fazit Wirkungsanalyse

Insgesamt überwiegen die positiven Effekte für die Stadt Diepholz. Die Nahversorgung des östlichen Stadtgebietes wird deutlich verbessert, das städtebauliche Ziel der Belebung des Bahnhofsumfelds und der Bahnhofstraße wird unterstützt. Insgesamt sind keine erheblichen negativen städtebaulichen Auswirkungen bzw. keine erheblichen Beeinträchtigungen der Funktions- und Entwicklungsfähigkeit der untersuchten zentralen Versorgungsbereiche zu erwarten.

Raumordnerische Verträglichkeit

Im Rahmen der Wirkungsanalyse wurde ebenfalls die raumordnerische Verträglichkeit gemäß LROP (2017) und RROP (2016) geprüft. Das Ergebnis wird hier wiedergegeben:

Kongruenzgebot

„In einem Mittel- oder Oberzentrum darf das Einzugsgebiet eines neuen Einzelhandelsgroßprojektes in Bezug auf seine periodischen Sortimente den grundzentralen Verflechtungsbereich gemäß Abschnitt 2.2 Ziffer 03 Sätze 8 und 9 als Kongruenzraum nicht wesentlich überschreiten (Kongruenzgebot grundzentral).

In einem Mittel- oder Oberzentrum soll das Einzugsgebiet eines neuen Einzelhandelsgroßprojektes in Bezug auf seine aperiodischen Sortimente den maßgeblichen Kongruenzraum nicht wesentlich überschreiten (Kongruenzraum aperiodisch mittel- und oberzentral). Der maßgebliche Kongruenzraum gemäß Satz 3 ist von der unteren Landesplanungsbehörde unter Berücksichtigung

- insbesondere der zentralörtlichen Versorgungsaufträge der Standortgemeinde sowie benachbarter
- Zentraler Orte,
- der verkehrlichen Erreichbarkeit der betreffenden Zentralen Orte,
- von grenzüberschreitenden Verflechtungen und
- der Marktgebiete von Mittel- und Oberzentren auf Grundlage kommunaler Einzelhandelskonzepte

zu ermitteln, sofern er nicht im Regionalen Raumordnungsprogramm festgelegt ist.

Eine wesentliche Überschreitung nach den Sätzen 1 bis 3 ist gegeben, wenn mehr als 30 vom Hundert des Vorhabenumsatzes mit Kaufkraft von außerhalb des maßgeblichen Kongruenzraumes erzielt würde.

Das Kongruenzgebot ist sowohl für das neue Einzelhandelsgroßprojekt insgesamt als auch sortimentsbezogen einzuhalten.“

Bei der Bewertung, ob das Vorhaben dem Kongruenzgebot entspricht, ist somit zwischen dem periodischen und dem aperiodischen Bedarf zu unterscheiden.

Periodischer Bedarf

Gemäß LROP (2017) darf das Einzugsgebiet eines Einzelhandelsgroßprojektes in Bezug auf seine periodischen Sortimente den grundzentralen Verflechtungsbereich nicht wesentlich überschreiten. Der grundzentrale Verflechtungsbereich von Diepholz entspricht dem Stadtgebiet (Zone 1 und 2). Die Wirkungsanalyse kommt zu dem Ergebnis, dass maximal 27,1 % des Vorhabenumsatzes mit Kaufkraft von außerhalb des maßgeblichen Verflechtungsbereiches erzielt wird (worst-case-Szenario). Der Wert liegt damit unter dem relevanten Schwellenwert von 30 %.

Für die periodischen Sortimente wird das Kongruenzgebot eingehalten.

Aperiodischer Bedarf

Bei den aperiodischen Sortimenten hingegen ist - über den grundzentralen Verflechtungsbereich hinaus - der Kongruenzraum aperiodisch mittelzentral maßgeblich. Der Kongruenzraum ist von der unteren Landesplanungsbehörde zu ermitteln, sofern dieser nicht im Regionalen Raumordnungsprogramm festgelegt ist.

Da das aperiodische Angebot des Vorhabens angesichts der sehr geringen Größenordnung keine eigenständige Anziehungskraft entfaltet, ist keine detaillierte Betrachtung in Bezug auf den mittelzentralen Bezugsraum, der zudem noch nicht verbindlich abgegrenzt ist, erforderlich.

Schon bei Ansatz des wesentlich kleineren grundzentralen Kongruenzraumes wird mit 23 % der Schwellenwert des Kongruenzgebotes von 30 % unterschritten. Hierdurch kann eindeutig ausgeschlossen werden, dass der weiträumiger abzugrenzende mittelzentrale Kongruenzraum im Sinne des Kongruenzgebotes überschritten wird.

Für die aperiodischen Sortimente wird das Kongruenzgebot eingehalten.

Konzentrationsgebot

„Neue Einzelhandelsgroßprojekte sind nur innerhalb des zentralen Siedlungsgebietes des jeweiligen Zentralen Ortes zulässig“. (2.3 03 Satz 5 LROP)

„Das Konzentrationsgebot ist erfüllt, wenn sich der Standort eines Einzelhandelsgroßprojektes innerhalb des zentralen Siedlungsgebietes befindet. Bei der Abgrenzung des zentralen Siedlungsgebietes ist nicht ausschließlich auf den baulichen Bestand abzustellen, sondern es sind auch die sich im Rahmen der Flächennutzungsplanung verdichteten Zielvorstellungen der Gemeinde zur geordneten städtebaulichen Entwicklung des Zentralen Ortes zu Grunde zu legen.“ (Begründung zu 2.3 Ziffer 04 LROP).

Das Plangebiet befindet sich innerhalb des im RROP 2016 abgegrenzten zentralen Siedlungsgebiet der Stadt Diepholz. Der Flächennutzungsplan der Stadt Diepholz stellt den Geltungsbereich des Bebauungsplans als Sonstiges Sondergebiet „großflächiger Einzelhandel“ dar.

Der Standort befindet sich unmittelbar am Rand des Diepholzer Innenstadtbereiches, grenzt an den zentralen Versorgungsbereich Stadtzentrum/Innenstadt an und ist dementsprechend für die Aufnahme von zentralen Funktionen geeignet. Es handelt sich um den potentiellen zentralen Versorgungsbereich Innenstadterweiterung Ost.

Das Planvorhaben steht mit dem Konzentrationsgebot im Einklang.

Integrationsgebot

„Neue Einzelhandelsgroßprojekte, deren Kernsortimente zentrenrelevant sind, sind nur innerhalb der städtebaulich integrierten Lagen zulässig (Integrationsgebot). Diese Flächen müssen in das Netz des öffentlichen Personennahverkehrs eingebunden sein.“

Gemäß den im Einzelhandelsgutachten (2015) definierten zentralen Versorgungsbereichen, die als vom Rat beschlossenes städtebauliches Entwicklungskonzept gem. § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB bei der Aufstellung der Bauleitpläne zu berücksichtigen sind, schließt der Standort unmittelbar an den zentralen Versorgungsbereich Stadtzentrum/Innenstadt an und befindet sich innerhalb des Zentraler Versorgungsbereich Innenstadterweiterung Ost.

Die vom Vorhabenbezogenen Bebauungsplan zugelassene Einzelhandelsnutzung soll den vorhandenen zentralen Versorgungsbereich Innenstadt - sich an diesen räumlich "anschmiegend" - funktionell ergänzen und nicht in Konkurrenz zu ihm treten. Es soll mithin eine räumlich-funktionelle Einheit mit den in der Innenstadt vorhandenen Versorgungs- und Dienstleistungen hergestellt werden. Sie soll u.a. dazu beitragen, dass die vorhandene Infrastruktur im Bereich Bahnhofstraße, Bahnhofsgebäude und Bahnunterführung optimal genutzt werden kann, damit der Flächenverbrauch minimiert, das Ortsbild geschützt und die verbrauchernahe Versorgung sichergestellt wird. Eine Erweiterung des bestehenden zentralen Versorgungsbereichs Bahnhofstraße wird durch die Rechtsprechung des OVG Lüneburg zugelassen.

Die Erreichbarkeit durch den öffentlichen Nahverkehr ist ebenfalls überdurchschnittlich gut, der Bahnhof und der ZOB Diepholz liegen nur ca. 170 m vom südlichen Rand des Plangebietes entfernt.

Es wird auf die Ausführungen zur Festlegung des zentralen Versorgungsbereiches verwiesen (s.o. Abgrenzung des zentralen Versorgungsbereiches gemäß Einzelhandelsgutachten (2015)).

Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass die Stadt Diepholz derzeit die Aufnahme in das Städtebauförderprogramm „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ beantragt. Das geplante Sanierungsgebiet umfasst die gesamte Bahnhofstraße einschließlich des Bahnhofsvorplatzes und wurde bei einem Vor-Ort-Termin mit Vertretern des Ministeriums für Umwelt, Energie, Bauen und Klimaschutz sowie der Akademie für Raumplanung und Landesforschung bestätigt. Diese Abgrenzung des Sanierungsgebietes unterstützt die vorgenommene Abgrenzung des zentralen Versorgungsbereiches.

Das Integrationsgebot steht dem Vorhaben somit nicht entgegen. Es ist erfüllt, oder es greift die neu in das LROP 2017 aufgenommene Ausnahmeregelung:

„Neue Einzelhandelsgroßprojekte, deren Sortimente zu mindestens 90 vom Hundert periodische Sortimente sind, sind auf der Grundlage eines städtebaulichen Konzeptes ausnahmsweise auch außerhalb der städtebaulich integrierten Lagen innerhalb des zentralen Siedlungsgebietes des

Zentralen Ortes im räumlichen Zusammenhang mit Wohnbebauung zulässig, wenn eine Ansiedlung in den städtebaulich integrierten Lagen aus städtebaulichen oder siedlungsstrukturellen Gründen, insbesondere zum Erhalt gewachsener baulicher Strukturen, der Rücksichtnahme auf ein historisch wertvolles Ortsbild oder aus verkehrlichen Gründen nicht möglich ist; Satz 2 bleibt unberührt.“

In den nachfolgenden Abschnitten, wird der Nachweis zur Einhaltung der Ausnahmeregelung erbracht:

>> mindestens 90 vom Hundert periodische Sortimente

Der Mindestanteil von 90 % periodischen Sortimenten wird über die textliche Festsetzung Nr. 2.1 gesichert. Bei periodischen Sortimenten handelt es sich im Wesentlichen um alle Waren mit einem kurzfristigen Beschaffungsrythmus. Diese sind daher deckungsgleich mit den ausschließlich zulässigen nahversorgungsrelevanten Sortimenten auf mindestens 90 % der Verkaufsfläche.

>> auf der Grundlage eines städtebaulichen Konzeptes

Die zentralen Versorgungsbereiche mit Diepholzer Liste gemäß Einzelhandelsgutachten (2015) liegen als städtebauliches Konzept gem. § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB zugrunde und waren bereits Grundlage der genehmigten 73. Änderung des Flächennutzungsplans und somit Bestandteil eines Beteiligungs- und Abstimmungsprozesses unter Einbeziehung der Träger öffentlicher Belange, der Nachbargemeinden und der Öffentlichkeit. Auch beim Flächennutzungsplan, der für das Plangebiet ein Sondergebiet mit der Zweckbestimmung „großflächiger Einzelhandel“ darstellt, handelt es sich um eine verbindliche städtebauliche Konzeption im Sinne des Landesraumordnungsprogramms.

>> innerhalb des zentralen Siedlungsgebietes des Zentralen Ortes, im räumlichen Zusammenhang mit Wohnbebauung

Der Standort befindet sich innerhalb des zentralen Siedlungsgebietes des RROP 2016 (siehe Konzentrationsgebot) und steht in einem räumlichen Zusammenhang zur umgebenden Wohnbebauung, insbesondere den Wohnbauflächen östlich des Bahnhofs.

Das Einzelhandelsgutachten (2015) legt den Bereich des Plangebietes als „Zentraler Versorgungsbereich Innenstadtweiterung Ost“ fest. Neben der Lagegunst in der Nähe des Bahnhofs und der Anbindung an die Bahnhofstraße/Innenstadt wird auch die Weiterentwicklung der Wohnbauflächen im Osten des Stadtgebietes begründend angeführt. Gemäß Stadtentwicklungskonzept und Flächennutzungsplan liegt der Schwerpunkt der zukünftigen Wohnbauentwicklung im Osten von Diepholz. Dies liegt auch in der gesamtstädtischen Entwicklungsperspektive der Stadt Diepholz begründet. Eine Entwicklung in südwestlicher Richtung wird durch die Lage des Fliegerhorsts und des Moores, in nordwestliche Richtung durch die Bundesstraße begrenzt. Die westlichen Erweiterungsflächen sind zudem von gewerblichen Nutzungen umgeben und sind dementsprechend einer gewerblichen Entwicklung vorbehalten. Wohnbauflächen westlich der Bahngleise finden sich nur am nördlichen und südlichen Siedlungsrand und damit außerhalb des Einzugsgebietes des Entwicklungsschwerpunktes Bahnhof. Neben der Aktivierung von Baulücken kommt somit der Entwicklung der bahnhofsnahe Flächen im Osten der Stadt eine hohe Bedeutung zu. Im Siedlungsbereich östlich der Bahngleise besteht derzeit jedoch keine Möglichkeit zur wohnortnahen Nahversorgung, so dass der durch die Erweiterung von Wohnbauflächen perspektivisch wachsende Bedarf mittels des zentralen Versorgungsbereichs Ost gedeckt werden soll. Dass hierdurch keine negativen städtebaulichen Auswirkungen auf die Versorgungsstrukturen der Innenstadt entstehen, wird in der durchgeführten Wirkungsanalyse dargelegt.

Somit wird dem Ziel der Ausnahmeregelung, einer flächendeckenden Versorgung der Bevölkerung mit Lebensmitteln und Drogeriewaren, entsprochen. Der räumlich funktionelle Zusammenhang zur vorhandenen und wachsenden Wohnbebauung im östlichen Siedlungsgebiet und die Nähe zum Bahnhof/ZOB begründen eine Ansiedlung in dem zentralen Versorgungsbereich Innenstadtweiterung Ost.

>> Ansiedlung in den städtebaulich integrierten Lagen aus städtebaulichen oder siedlungsstrukturellen Gründen (...) nicht möglich

Angesichts des Strukturwandels im Lebensmitteleinzelhandel ergeben sich heute vergleichsweise höhere Mindestanforderungen an die Flächengröße und –lage. Um im Sinne einer langfristigen Planung möglichst dauerhaft konkurrenzfähig sein zu können, ist z.B. eine komfortable Dimensionierung der Gänge sowie eine großzügigere Präsentation der Waren erforderlich. So wird heutzutage mehr Platz benötigt für die Bereiche Tiefkühlkost, Halbfertig- und Fertigprodukte (Convenience Food) sowie Kaffeeprodukte und Getränke. Damit kann der zunehmenden

Ausdifferenzierung der Konsumgewohnheiten der Verbraucher entsprochen werden. Zudem führt ein verändertes Mobilitätsverhalten der Verbraucher dazu, dass die überwiegenden Einkäufe unabhängig von der Erreichbarkeit des Marktes mit dem Pkw erledigt werden. Dieser Strukturwandel führt zu veränderten Ansprüchen bei der Flächengröße und Erschließung von Einzelhandelsprojekten, die in innerstädtischen Bereichen immer schwieriger zu erfüllen sind.

Auch im vorliegenden Fall ist eine Ansiedlung in anderen städtebaulich integrierten Lagen aus städtebaulichen Gründen nicht möglich. Innerhalb des zentralen Versorgungsbereiches gibt es keine Flächenpotenziale, die für die Ansiedlung des geplanten Verbrauchermarkts in Frage kommen würden.

Mögliche Alternativstandorte wurden bereits im Jahr 2016 im Rahmen der Flächennutzungsplanänderung für diesen Bereich geprüft.

Es wurde geprüft, ob weitere ausreichend dimensionierte Flächen zur Unterbringung von großflächigem Einzelhandel mit entsprechenden Stellplatzflächen und Anliefermöglichkeiten die Kriterien einer möglichst zentralen Lage im oder am zentralen Versorgungsbereich der Stadt Diepholz, einer guten verkehrlichen Erreichbarkeit auch für den ÖPNV sowie von möglichst geringen Eingriffen in Natur und Landschaft erfüllen.

In der Nähe des Innenstadtkerns konnten zwei Flächen identifiziert werden, die die genannten Kriterien teilweise erfüllen, so dass eine intensivere Auseinandersetzung mit den Grundstücken erfolgte.

Als eine der zentrumsnahen Flächen wurde die Fläche des Marktplatzes zwischen den Straßen „Auf dem Esch“ und „Am Markt“ überprüft, die sich in städtischer Hand befindet. Diese Fläche steht nach Prüfung durch die Stadt für eine Bebauung jedoch nicht zur Verfügung, sondern soll weiterhin als Veranstaltungsfläche genutzt werden. Zudem ist diese Fläche auch nur teilweise versiegelt und verfügt an ihrem nördlichen und westlichen Rand über einen prägenden Baumbestand, der bei einer Bebauung mit großflächigem Einzelhandel stark beeinträchtigt würde, so dass sich die Fläche auch aus naturschutzfachlicher Sicht als nachteilig erweist.

Darüber hinaus wurde das zentrumsnahe Grundstück zwischen Lappenberg und Mollerstraße geprüft. Da es sich um ein bereits bebautes Grundstück handelt, wäre kein Eingriff in Natur und Landschaft erforderlich. Als nachteilig erwies sich bei einer eingehenden Prüfung des Gebäudes jedoch u.a. die Struktur des Bestandsgebäudes, die mit der Ansiedlung von zeitgemäßem großflächigem Einzelhandel nicht vereinbar ist. Ein Abriss und Neubau auf dem Grundstück wurde ebenfalls überprüft, hierfür steht das Grundstück, das nicht im Eigentum der Stadt Diepholz liegt, jedoch nicht zur Verfügung.

Da es sich bei der Fläche um mehrere Grundstücke und somit um mehrere Eigentümer handelt, stellt sich die zukünftige Entwicklung des Bereichs schwierig dar. Aus diesem Grund hat die Stadt Diepholz ihre Bemühungen zur Nutzung des Grundstücks am Lappenberg für großflächigen Einzelhandel ab dem Jahr 2016 noch einmal intensiviert. Zunächst wurde seitens der Stadt ein externer Moderator eingesetzt, um die Eigentümer zusammenzuführen. Im Jahr 2017 fanden schließlich mehrere Gespräche mit den Eigentümern und der Stadt Diepholz statt. Den Eigentümern wurde angeboten, gemeinsam ein Gesamtkonzept für großflächigen Einzelhandel zu erstellen, auf dessen Basis dann ein Bebauungsplan aufgestellt werden könnte. Parallel beauftragt die Stadt ein Planungsbüro mit der Erstellung eines städtebaulichen Konzepts. Da bisher keine finale Einigung mit den Eigentümern erzielt werden konnte, die Stadt Diepholz jedoch Planungssicherheit für die Fläche erlangen wollte, wurde den Eigentümern eine Frist bis zum Januar 2018 gesetzt, um eine Absichtserklärung zur gemeinsamen Entwicklung des Bereichs abzugeben. Diese Frist verstrich, obwohl Ende des Jahres 2017 ein Angebot eines Discounters mit konkreten Investitionsabsichten vorlag.

Es muss also davon ausgegangen werden, dass eine Entwicklung der Fläche, auch im Falle konkreter Entwicklungsabsichten von externen Betreibern, zeitnah nicht zu realisieren ist.

Bis Juli 2018 lag der Stadt Diepholz keine Absichtserklärung der Eigentümer vor. Die Fläche steht somit nicht für eine Entwicklung zur Verfügung.

Weitere Flächen, die für eine Einzelhandlungsentwicklung der angestrebten Größenordnung ausreichend dimensioniert sind, stehen innerhalb des bereits bebauten Siedlungsbereiches nicht zur Verfügung, so dass auch Flächen in die Standortsuche einbezogen wurden, die sich an den zentralen Versorgungsbereich anschmiegen.

Die vorliegende Fläche östlich des Bahnhofs erfüllt diese Anforderungen an eine Lage am zentralen Versorgungsbereich und ist aufgrund ihrer sehr guten verkehrlichen Anbindung, auch an den ÖPNV

(Nähe zum ZOB und zum Bahnhof), und der Tatsache, dass sie zur Verfügung steht, hier alternativlos. Alternativstandorte, die in ihren Voraussetzungen mit dem gewählten Standort vergleichbar sind, existieren derzeit nicht.

Somit sind alle Anforderungen der Ausnahmeregelung gemäß LROP 2017 erfüllt.

Abstimmungsgebot

„Neue Einzelhandelsgroßprojekte sind abzustimmen (Abstimmungsgebot).“

Im Rahmen der Bauleitplanung werden die Nachbarkommunen bei der Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gem. § 4 Abs. 2 BauGB an der Planung beteiligt.

Bei Einhaltung der im Rahmen der Bauleitplanung üblichen Beteiligungen kann das Abstimmungsgebot eingehalten werden.

Beeinträchtungsverbot

„Ausgeglichene Versorgungsstrukturen und deren Verwirklichung, die Funktionsfähigkeit der Zentralen Orte und integrierter Versorgungsstandorte sowie die verbrauchernahe Versorgung der Bevölkerung dürfen durch neue Einzelhandelsgroßprojekte nicht wesentlich beeinträchtigt werden.“ (2.3 08 LROP)

Zur Beurteilung des Beeinträchtungsverbotes wurde im Rahmen der Einzelhandelsuntersuchung eine Wirkungsanalyse (2018) durchgeführt.

In Bezug auf die Innenstadt werden die stärksten Umverteilungen erwartet. Im periodischen Bedarf sind nennenswerte wettbewerbliche Auswirkungen zu erwarten. Diese wettbewerblichen Auswirkungen fallen jedoch nicht so hoch aus, dass eine Beeinträchtigung der Funktionsfähigkeit der Diepholzer Innenstadt oder eine Gefährdung der verbrauchernahen Versorgung im Sinne der Raumordnung zu erwarten ist. Das Vorhaben ist als Innenstadterweiterung/-ergänzung vorgesehen und damit perspektivisch dem zentralen Versorgungsbereich zuzuordnen, der durch die Ergänzung in einem hoch qualifizierten Angebot weiter gestärkt wird.

Die regionalen Umverteilungen bewegen sich in einem niedrigen Rahmen; insbesondere in den aperiodischen Sortimenten liegen die prognostizierten Umverteilungseffekte überwiegend auf einem Niveau unterhalb der Nachweisbarkeitsschwelle.

Dem Beeinträchtungsverbot wird das Vorhaben damit gerecht.

3 Bestand

Das etwa 2,26 ha große Plangebiet des Vorhabenbezogenen Bebauungsplans liegt im Osten der Stadt Diepholz. Es umfasst die Flurstücke 92, 86 und 96 sowie Teile der Straßenflurstücke 95, 84 und 91 (Groweg).

Mit Ausnahme der Straßenverkehrsfläche und dem dazugehörigen Straßenbegleitgrün handelt es sich bei dem Plangebiet um eine landwirtschaftlich genutzte Fläche. Diese wird im Osten durch den Lauf der Strothe und deren Böschungen begrenzt. Im Norden und Westen ist das Plangebiet durch den Groweg, im Süden durch die Fuß- und Radwegeverbindung zwischen dem Bahnhof und den weiter östlich gelegenen Siedlungsgebieten begrenzt. Weiter südlich schließen sich kleinere gewerblich genutzte Flächen an.

Das Plangebiet ist über die Straße Groweg verkehrlich für den Pkw-Verkehr sehr gut erschlossen. Die Erreichbarkeit durch den öffentlichen Nahverkehr ist ebenfalls überdurchschnittlich gut, der Bahnhof und der ZOB Diepholz liegen nur ca. 170 m vom südlichen Rand des Plangebietes entfernt.

4 Inhalt der Planung / Begründung der Festsetzungen

Mit dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan soll die Ansiedlung eines großflächigen Vollsortimenters mit kleinflächigen ergänzenden Angeboten ermöglicht werden.

Wie im Einzelhandelsgutachten bereits dargelegt, strebt die Stadt Diepholz die Weiterentwicklung und Stärkung ihres Zentrums an. Ein wesentliches Ziel dieser Zentrenentwicklung ist die Belebung der Bahnhofstraße und des Bahnhofs mit seinem unmittelbaren Umfeld. In der gesamtstädtischen Entwicklung wird der Bahnhof aufgrund der weiterhin steigenden Mobilität weiter an Bedeutung gewinnen. Die Steuerung der Entwicklung seines Umfeldes ist aus städtebaulicher Sicht geboten, um den Bahnhof mit seinem Umfeld zu einer positiven Entwicklung zu verhelfen, die sich an den Leitbildern städtischer Bahnhofsumfeldrevitalisierungen in den vergangenen Jahren orientiert und so das schlechte Image typischer Bahnhofsgegenenden, mit städtebaulich unerwünschten und das Umfeld negativ prägenden Nutzungen, ablegen kann. In diesem Sinne unterstützt das Einzelhandelsvorhaben auf der Ostseite des Bahnhofs die Entwicklungsziele der Stadt Diepholz und kann einen wichtigen Beitrag zur Belebung der Bahnhofstraße leisten, die mit ihrer innerstädtischen Lage zwischen der Haupteinkaufslage und dem Bahnhof bzw. dem neuen Einzelhandelsstandort eine zentrale Achse der Diepholzer Innenstadt darstellt.

Die Bestrebungen der Stadt Diepholz zur Weiterentwicklung und Stärkung des Zentrums sowie der Versorgung der Bevölkerung sind auch eng mit den steigenden Einwohnerzahlen zwischen 2008 und 2017 um ca. 5,5 % verbunden. Dieses Wachstum bildet sich auch im Bereich des Wohnungsbaus ab. In den vergangenen drei Jahren sind insgesamt 300 neue Wohneinheiten, auch im Bereich östlich der Bahn in räumlicher Nähe zum Plangebiet, entstanden. Auch die steigende Zahl der Arbeitnehmer spiegelt das Wachstum der Stadt Diepholz wider. So ist die Zahl der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten von 5.925 Personen im Jahr 2009 auf 7.283 Personen im Jahr 2016 gestiegen. Hieraus ergibt sich eine Steigerung von 1.358 Arbeitsplätzen bzw. 22,9% in einem Zeitraum von insgesamt acht Jahren. Auch in den letzten Monaten wurde dieses Wachstum durch die Ansiedlung weiterer Unternehmen und durch die Erweiterung von Unternehmen positiv und nachhaltig gefördert.

Das konkrete Vorhaben setzt sich aus den folgenden Bestandteilen zusammen: Als Hauptnutzung ist ein Lebensmittelvollsortimenter (2.706 m²) mit angeschlossenem Getränkemarkt (314 m²) mit einer Verkaufsfläche von insgesamt 3.020 m² vorgesehen. Ergänzend und zur Abrundung des Angebotes sind ein Bäcker, ein Blumenladen und ein Zeitungs-/Lottoladen mit einer Verkaufsfläche von insgesamt 150 m² VK vorgesehen. Der Bäcker wird im Sinne eines erweiterten gastronomischen Angebots durch einen Sitzbereich ergänzt. Als Dienstleistungsangebot wird ergänzend ein Friseur mit einer Grundfläche von 65 m² vorgesehen.

Die Ergänzungen durch kleinere Laden- und Dienstleistungseinheiten sowie gastronomische Angebote sind für den Betriebstyp Einkaufszentrum üblich. Zur Schaffung von Synergieeffekten wird

eine Funktionseinheit mit dem Vollsortimenter gebildet. Dabei weisen die ergänzenden Nutzungen einen deutlich untergeordneten Charakter auf.

Das Vorhaben wird über zwei Zu- und Abfahrten vom Groweg erschlossen. Die südliche Zufahrt dient der Erschließung der Stellplatzanlage, die nördliche Zufahrt dient der Anlieferung und erschließt die Mitarbeiterstellplätze.

Die rund um die Gebäude und die Stellplatzanlage verbleibenden Flächen sollen begrünt werden.

Gemäß § 12 Abs. 4 BauGB werden Teile der Straßenflurstücke 95, 84 und 91 (Groweg) in den Vorhabenbezogenen Bebauungsplan einbezogen. Sie dienen der Erschließung des Geltungsbereiches des Vorhaben- und Erschließungsplans.

4.1.1 Art der baulichen Nutzung

Mit dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan sollen die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Umsetzung eines Einkaufszentrums mit einem Lebensmittelvollsortimenter mit Getränkemarkt und ergänzenden Läden geschaffen werden.

Großflächige Einzelhandelsbetriebe sind gemäß § 11 Abs. 3 Satz 1 Nr. 2 BauNVO nur in Kerngebieten oder in für sie festgesetzten Sondergebieten zulässig, wenn sie nach Art, Lage oder Umfang Auswirkungen auf die Ziele der Raumordnung und Landesplanung oder auf die städtebauliche Entwicklung und Ordnung haben können.

Die Ausweisung eines Baugebietes gem. BauNVO ist in einem vorhabenbezogenen Bebauungsplan nicht grundsätzlich erforderlich. Im vorliegenden Bebauungsplan wird jedoch ein Sondergebiet festgesetzt, um die Möglichkeit der Festsetzung eines Nutzungsspektrums zu erhalten. Eine Kerngebietsausweisung ist im konkreten Fall nicht möglich, da lediglich Einzelhandelsnutzungen mit eindeutig untergeordneten Dienstleistungen und Schank- und Speisewirtschaften, und nicht auch die anderen in § 7 BauNVO für Kerngebiete als zulässig aufgeführten Nutzungen ermöglicht werden sollen. Mittels eines Nutzungsspektrums im Sondergebiet kann bei der Ausgestaltung des Einkaufszentrums grundsätzlich auf alle Sortimente gemäß Diepholzer Liste zurückgegriffen werden, sofern diese nicht durch weitere Festsetzungen eingeschränkt werden. Im Durchführungsvertrag verpflichtet sich der Vorhabenträger zur Umsetzung des Vorhabens gemäß der textlichen Festsetzungen des vorhabenbezogenen Bebauungsplans und des Vorhaben- und Erschließungsplans.

Gemäß § 12 Abs. 3a BauGB sind in Verbindung mit § 9 Abs. 2 BauGB nur solche Vorhaben zulässig, zu deren Durchführung sich der Vorhabenträger im Durchführungsvertrag verpflichtet (vgl. textliche Festsetzung 1).

Auf diese Weise wird gesichert, dass nur Vorhaben umgesetzt werden können, die gemäß der Wirkungsanalyse keine relevanten raumordnerischen Auswirkungen haben. Gleichzeitig wird der Rückgriff auf ein gewisses Nutzungsspektrum ermöglicht, das erforderlich ist, um als Verbrauchermarkt langfristig marktfähig zu bleiben. Daher wird festgesetzt, dass im Rahmen des mindestens erforderlichen 90 %-igen Anteils an periodischen Sortimenten, auf alle nahversorgungsrelevanten Sortimente gemäß Diepholzer Liste zurückgegriffen werden kann. Weiterhin wird geregelt, dass der maximal 10%-ige Anteil an aperiodischen Sortimenten auf alle nicht-nahversorgungsrelevanten Sortimente zurückgreifen darf. Um langfristig zu sichern, dass von dem Vorhaben keine negativen städtebaulichen Auswirkungen auf den zentralen Versorgungsbereich (ZVB) der Stadt Diepholz und weitere ZVB ausgehen, werden bestimmte zentrenrelevante Sortimente in ihrer jeweils zulässigen Verkaufsfläche zusätzlich begrenzt.

In dem Sondergebiet ist ein Einkaufszentrum mit einer maximalen Gesamt-Verkaufsfläche von 3.220 m² zulässig. Auf mindestens 90 % der Verkaufsfläche sind nur nahversorgungsrelevante Sortimente gemäß Diepholzer Liste zulässig. In dem Einkaufszentrum ist ein Lebensmittelvollsortimenter mit einer maximalen Verkaufsfläche von 2.706 m² und ein Getränkemarkt mit einer maximalen Verkaufsfläche von 314 m² zulässig.

Die Summe aller nicht-nahversorgungsrelevanten Sortimente darf 10 % (320 m²) der Gesamt-Verkaufsfläche nicht überschreiten. Folgende nicht-nahversorgungsrelevante Sortimente werden in ihrer jeweiligen maximalen Verkaufsfläche zusätzlich begrenzt:

- *Bekleidung / Schuhe / Lederwaren max. 75 m² VK*
- *Technik max. 75 m² VK*

- *Persönlicher Bedarf max. 250 m² VK (textliche Festsetzung Nr. 2.1)*

Zu der Warengruppe des persönlichen Bedarfs zählen im Sinne der Festsetzung Bücher, Schreibwaren, Hausrat, Glas, Porzellan, Geschenkartikel, Spielwaren, Sport, Camping, Hobby, Fahrräder, Uhren und Schmuck.

Die Festsetzung der maximalen Verkaufsflächen ist erforderlich, um dem Einzelhandelsstandort eine notwendige Größe zu ermöglichen. Diese Größe ist erforderlich, um die beabsichtigte Strahlkraft zur Erreichung des städtebaulichen Ziels, der Belegung der Bahnhofstraße als innerstädtische Verbindungsachse, nachhaltig zu erreichen. Größere Verkaufsflächen sind hingegen aus betrieblicher Sicht und zur Erreichung der städtebaulichen Ziele nicht erforderlich.

Die Festsetzungen des Mindestanteils von 90 % nahversorgungsrelevanten Sortimenten (periodischen Sortimenten) und des maximalen Anteils von 10 % nicht-nahversorgungsrelevanter Sortimente (zentrenrelevante und nicht-zentrenrelevante Randsortimente) dient der Umsetzung der Ausnahmeregelung des LROP 2017.

Im Sinne eines modernen Einkaufszentrums sind neben der beabsichtigten Hauptnutzung durch den Lebensmittelvollsortimenter mit Getränkemarkt auch kleine Läden mit nahversorgungsrelevanten Sortimenten, Schank- und Speisewirtschaften sowie Dienstleistungs- und Handwerksbetriebe zulässig. Sie dienen der Schaffung von Synergieeffekten und bilden eine Funktionseinheit mit dem Lebensmittelvollsortimenter im Sinne des Betriebstyps Einkaufszentrum.

Ergänzende Ladeneinheiten und mobile Verkaufseinrichtungen dürfen maximal 200 m² der Gesamt-Verkaufsfläche einnehmen (vgl. textliche Festsetzung 2.2).

Da die ergänzenden Ladeneinheiten Bestandteil der zulässigen Gesamtverkaufsfläche sind, gilt auch hier der Rückgriff auf die Diepholzer Liste gemäß der Festsetzung Nr. 2.1.

In dem Sondergebiet sind Schank- und Speisewirtschaften sowie Dienstleistungs- und Handwerksbetriebe auf einer Grundfläche von bis zu 300 m² zulässig (vgl. textliche Festsetzung 2.3).

Klarstellend wird dargelegt, dass zur Verkaufsfläche eines Bäckers nur der Bereich des Verkaufstresens gezählt wird, der Sitzbereich wird den ebenfalls zulässigen Schank- und Speisewirtschaften zugeordnet.

Der Vorhabenträger verpflichtet sich im Durchführungsvertrag zur Umsetzung des Vorhabens gemäß Vorhaben- und Erschließungsplan. Es ist jedoch für die Zukunft nicht ausgeschlossen, dass eine der untergeordneten Ladeneinheiten mit einer anderen Nutzung gemäß Diepholzer Liste ersetzt wird. Aufgrund des worst-case Ansatzes der Wirkungsanalyse sind auch in diesem Fall städtebauliche Auswirkungen innerhalb des zentralen Versorgungsbereiches ausgeschlossen, zumal diese im Vergleich zur Hauptnutzung einen eindeutig untergeordneten Charakter aufweisen.

Hinsichtlich der zulässigen Dienstleistungs- und Handwerksbetriebe ist die Ansiedlung eines Friseurs beabsichtigt. Da auch andere Betriebe, wie beispielsweise Schlüsseldienste, Schuster oder Reinigungsbetriebe angesiedelt werden können, ohne dass städtebauliche oder raumordnerische Auswirkungen angenommen werden müssen, und es sich zudem nur um eine untergeordnete Ladeneinheit innerhalb des Einkaufszentrums handelt, erfolgt im Bebauungsplan keine weitere Einschränkung der Dienstleistungs- und Handwerksbetriebe.

Die Zulässigkeit von mobilen Verkaufsständen wird geregelt, damit z.B. saisonal angebotene Waren mit ihren Verkaufsflächen die insgesamt zulässige Verkaufsfläche nicht überschreiten.

Nicht gesondert in der Festsetzung aufgeführt werden Nutzungen wie Aufenthaltsräume, sanitäre Anlagen sowie Lager- und Büroräume, die mit den Einrichtungen für Verkaufszwecke und Dienstleistungseinrichtungen in einem unmittelbaren funktionalen Zusammenhang stehen und als Bestandteil der Hauptnutzung zulässig sind.

Es wird definiert, dass der Windfang und die Vorkassenzone nicht zu der anzurechnenden Verkaufsfläche zählen. In den genannten Bereichen ist der Verkauf von Waren nur dann zulässig, wenn dadurch die maximal zulässige Verkaufsfläche von 3.220 m² nicht überschritten wird, so dass in diesen Bereichen keine Überschreitung der festgesetzten maximalen Gesamtverkaufsfläche möglich ist.

Der Windfang und die Vorkassenzone gehören nicht zur festgesetzten Verkaufsfläche. Auf diesen Flächen ist der Verkauf von Waren sowie Sonderaktionen ausgeschlossen, sofern dadurch die 3.220 m² Verkaufsfläche überschritten werden (vgl. textliche Festsetzung 2.4).

Hinsichtlich der festgesetzten Verkaufsfläche wird klarstellend das folgende erläutert (vgl. Wirkungsanalyse):

„Die festgesetzte Verkaufsfläche für den Lebensmittelvollsortimenter, der gemäß Vorhaben- und Erschließungsplan eine bauliche und funktionale Einheit mit dem Getränkemarkt bildet, umfasst u.a. alle vom Kunden begehbaren Flächen, die Standflächen für Einrichtungsgegenstände/Warenträger sowie Bedientheken für Frischwaren und die gesamte Kassenzone einschließlich eines Vorkassenbereiches, der für das Verpacken der Einkäufe erforderlich ist. Damit wird der Verkaufsflächendefinition eines Einzelhandelsbetriebes gefolgt.

Da das Vorhaben mehrere Einzelhandelsbetriebe zu einem Einkaufszentrum vereint, hat die im Bebauungsplanentwurf genannte Vorkassenzone mit dem Windfang analog zu einem größeren Einkaufszentrum die Funktion einer Mall, die auch dort nicht zur Verkaufsfläche gezählt wird (im Einkaufszentrum die Summe der Fläche aller Einzelhandelsbetriebe).

Selbst wenn Vorkassenzone und Windfang auf die Verkaufsfläche aufgerechnet würden (wie dies üblicherweise bei Vorhaben zur Bestimmung der Unter- oder Überschreitung der Schwelle zur Großflächigkeit nach Baunutzungsverordnung erfolgt), die dann 3.542 m² ergäbe, ändern sich die Analysen zur Umsatzerwartung des Vorhabens, Umsatzrekutierung aus dem Einzugsgebiet und Umsatzumverteilung zu Lasten anderer Einzelhandelsstandorte nicht.

Vorkassenzone und Windfang sind in diesem Fall keine produktiven Flächen (entsprechend der Mall eines Shoppingcenters), da diese bereits in den festgesetzten Flächen für den Verbrauchermarkt, den Getränkemarkt und die ergänzenden Ladeneinheiten inkludiert sind. Eine Vergrößerung der Mall (in diesem Fall der Vorkassenzone/des Windfangs) hat keinen positiven Einfluss auf die Umsatzerwartung.

In Hinblick auf die Umsatzerwartung des Familia-Marktes ist zudem darauf hinzuweisen, dass auch die für Familia anzunehmenden Referenzwerte auf dieser Definition beruhen.“

4.1.2 Baugrenzen, überbaubare Grundstücksflächen

Die innerhalb des Sondergebiets ausgewiesene überbaubare Fläche ermöglicht die Umsetzung des städtebaulichen Konzeptes gemäß Vorhaben- und Erschließungsplan. Sie fixiert die genaue Lage des Betriebsgebäudes im mittleren Bereich des Grundstücks. Die Stellplatzanlage wird dem Markt vorgelagert und dient neben der Unterbringung der erforderlichen Stellplätze auch der Aufnahme erforderlicher Nebenanlagen (z.B. Aufstellbereich für Einkaufswagen). Die mittige Lage des Einkaufszentrums auf dem Grundstück ist sinnvoll, da dadurch die Anlieferung im Norden von der Kundenstellplatzanlage im Süden getrennt werden können, so dass Gefährdungen von Kunden durch rangierende Lkw vermieden werden. Des Weiteren wird dadurch der optisch höherwertige Eingangsbereich in Richtung Bahnhof angeordnet.

Die Baugrenzen bleiben in alle Richtungen mindestens 3m hinter der Sondergebietsgrenze zurück, so dass die bauordnungsrechtlich erforderliche Mindestabstandsfläche von Gebäudekörpern zur Grundstücksgrenze von 3 m immer eingehalten werden muss.

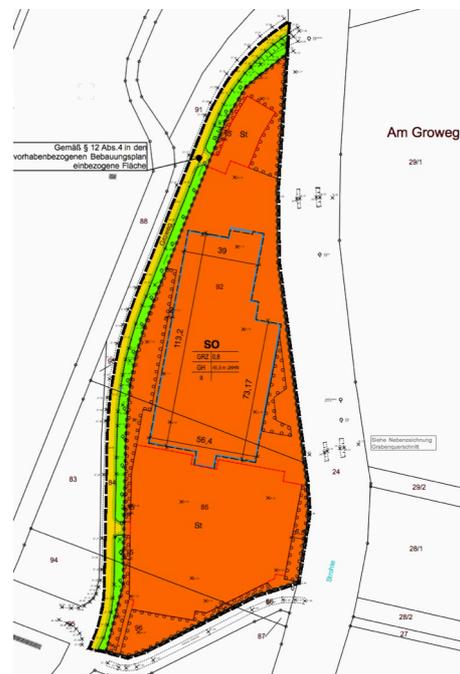


Abb. 6: Ausschnitt aus dem Bebauungsplan

4.1.3 Flächen für Stellplätze

Die Fläche für Stellplätze und Nebenanlagen umfasst die geplante Stellplatzfläche im südlichen Plangebiet, auf der ca. 230 Kfz-Stellplätze einschließlich ihrer Zufahrten und inklusive ausreichender Rückstaufläche untergebracht werden können. Im Norden des Plangebietes sichert eine weitere Fläche für Stellplätze die erforderlichen Mitarbeiterstellplätze. Mit der folgenden Festsetzung wird die Umsetzung des Stellplatzbedarfes des Vorhaben- und Erschließungsplans gesichert und gleichzeitig ausgeschlossen, dass darüber hinaus weitere Stellplätze entstehen.

Im Sondergebiet sind Stellplätze mit ihren nur in den dafür festgesetzten Bereichen zulässig (vgl. textliche Festsetzung 4.1).

Um den allgemein gestiegenen Kundenanforderungen an das heutige Einkaufserlebnis gerecht werden zu können, wird im Bebauungsplan zudem ermöglicht, einen Teil der Stellplätze zu überdachen, so dass die Märkte bei schlechtem Wetter auch trockenen Fußes erreicht werden können:

Überdachte Stellplätze sind auf 15 % der Fläche des Baugrundstücks zulässig (vgl. textliche Festsetzung 4.2).

4.1.4 Maß der baulichen Nutzung

Das Maß der baulichen Nutzung wird durch eine festgesetzte Grundflächenzahl von 0,8 und eine maximal zulässige Gebäudehöhe von 45,5 m über Normalhöhennull (NHN) als Höchstmaß definiert. Die Höhe von 45,5 m üNHN entspricht einer Gebäudehöhe von ca. 8 m über dem zukünftigen Geländeniveau, das gegenüber dem jetzigen Bestand voraussichtlich um ca. 0,7 m höher liegen wird.

Die festgesetzte Grundflächenzahl schöpft das zulässige Höchstmaß für Sondergebiete aus. Mit der festgesetzten Grundfläche ist eine Umsetzung des Baukonzeptes gemäß Vorhaben- und Erschließungsplan möglich. Da bei der Berechnung der Grundflächenzahl u.a. auch die Stellplätze mit ihren Zufahrten zu berücksichtigen sind, wurde mit dem zulässigen Höchstmaß eine Grundflächenzahl gewählt, die sowohl die Gebäude als auch die entsprechend der Nutzung hohe Zahl an Stellplätzen und Nebenanlagen, wie z.B. Einkaufswagenunterstände, ermöglicht.

Die festgesetzte Gebäudehöhe von max. 45,5 m üNHN ermöglicht eine Bebauung des Grundstücks mit einem eingeschossigen Betriebsgebäude mit zweckmäßig hohen Verkaufs- und Lagerräumen.

Damit die erforderlichen technischen Anlagen und Lüftungsschächte nicht unverhältnismäßig über die Gebäudehöhe hinausragen, wird festgesetzt, dass die maximalen Gebäudehöhe mit diesen Anlagen nur um maximal 2 m überschritten werden darf:

Technische Anlagen und technische, untergeordnete Bauteile wie z.B. Lüftungsschächte und Kühlaggregate und deren Einhausung dürfen die festgesetzte maximale Gebäudehöhe nur um maximal 2 m überschreiten (vgl. textliche Festsetzung 3).

Für einen Teilbereich am der östlichen Gebäudeseite wird eine lichte Höhe von 41 m üNHN als Mindestmaß festgesetzt. Diese Festsetzung ist erforderlich, da an der Ostseite des Gebäudes eine Feuerwehrumfahrt freigehalten wird.

4.2 Werbeanlagen

Zum Schutz des Landschafts-/Ortsbildes wird gemäß § 9 Absatz 4 BauGB i.V.m. § 84 Niedersächsische Bauordnung (NBauO) folgende Festsetzung getroffen:

„Werbeanlagen sind nur wie folgt zulässig:

a.) an der Stätte der Leistung mit einer maximalen Höhe von 47,5 m üNHN

b.) am Gebäude, sofern sie die obere Traufkante nicht überschreiten. Abweichend davon darf an maximal zwei Gebäudeseiten auf einer Länge von max. je 10 m die obere Traufkante durch die Werbeanlagen um max. 2 m überschritten werden.

Werbeanlagen mit wechselndem, bewegtem oder laufendem Licht sind unzulässig.“ (vgl. örtliche Bauvorschriften)

Werbeanlagen sollen insbesondere das Interesse von potentiellen Kunden auf die zu bewerbenden Nutzungen lenken. Um eine gewisse Fernwirkung zu erzeugen, erreichen sie häufig eine maßgeblich über das Geschäftsgebäude hinausgehende Höhe. Dies kann das Orts- und Landschaftsbild beeinträchtigen. Da östlich des Plangebietes ein ausgedehnter Grünbereich beginnt und das Plangebiet unmittelbar an den Verlauf der Strothe grenzt, soll hier der Übergang zum Landschaftsraum möglichst wenig zusätzlich gestört werden. Die zulässige Höhe der Werbeanlagen am Gebäude bleibt daher überwiegend unterhalb der zulässigen Gebäudetraufkante.

Zur Anbringung eines Schriftzuges am Gebäude, der in Teilen über die Traufkante hinausragen kann, wird abweichend festgesetzt, dass die festgesetzte Gebäudehöhe an maximal zwei Gebäudeseiten um max. 2 m und auf einer Länge von je max. 10 m überschritten werden darf.

Die Höhe weiterer Werbeträger wird entsprechend der maximalen Gebäudehöhe von 45,5 m üNHN (+ zulässige Überschreitung für technische Anlagen mit max. 2 m) auf 47,5 m üNHN beschränkt. Die Höhenbeschränkung ermöglicht dem Betreiber eine angemessene und effektive Eigenwerbung auch im Bereich der Zufahrten. Gleichzeitig bleiben einzelne Werbeanlagen, die unverhältnismäßig über die Gebäudehöhe hinausgehen, ausgeschlossen. Werbeanlagen sind im gesamten Sondergebiet und somit auch innerhalb der Flächen zum Anpflanzen von Bäumen und Sträuchern zulässig. Bei einer Überdeckung der Fundamente mit 0,2 m Mutterboden (vgl. textliche Festsetzung Nr. 5) ist davon auszugehen, dass hierdurch keine Beeinträchtigung der Flächen zum Anpflanzen entsteht. Durch die Höhenbeschränkung sowie den Ausschluss von Werbeanlagen mit wechselndem, bewegtem oder laufendem Licht soll zudem eine für Verkehrsteilnehmer unübersichtliche und ablenkende Wirkung vermieden werden.

4.3 Straßenverkehrsfläche und öffentliche Grünfläche

Der vorhabenbezogene Bebauungsplan Nr. 94 überlagert im Bereich der festgesetzten Straßenverkehrsfläche und der öffentlichen Grünfläche den Bebauungsplan Nr. 83 und übernimmt im Wesentlichen dessen Festsetzungen. Um das Plangebiet an die öffentliche Verkehrsfläche anzuschließen, ist jedoch eine Erweiterung der Straßenverkehrsfläche in zwei Bereichen (Zufahrt Stellplatz und Anlieferung) erforderlich. Die öffentliche Grünfläche wird dadurch geringfügig verkleinert. Dies wird in der Bilanzierung des Ausgleichs im Entwurfsstand des Umweltberichtes berücksichtigt. In der öffentlichen Grünfläche befinden sich insgesamt 19 Jungbäume in einem Pflanzabstand von ca. 8-10 m. Bei Ausführung der Planung kann es erforderlich werden, ca. zwei Bäume innerhalb des Plangebietes (einen je Zufahrt) zu versetzen. Über eine Regelung im Durchführungsvertrag wird gesichert, dass die entfallenden Straßenbäume innerhalb der straßenbegleitenden Grünfläche, bzw. innerhalb der südlich des Geltungsbereiches verlaufenden Grünverbindung parallel zur Fuß- und Radwegeverbindung versetzt und dann erhalten werden müssen.

4.4 Erschließung / Verkehr

Im Rahmen der Bebauungsplanaufstellung wurde ein Verkehrsgutachten¹ erstellt. Das Gutachten untersucht die Leistungsfähigkeit und die Verkehrsqualität für die Anbindung der geplanten Stellplatzflächen an den Groweg sowie die Zu- und Abfahrt der geplanten südlichen Anlieferzone im Bereich des vorhandenen Knotenpunktes (Nährweg/Groweg/Trogstrecke).

Ausgangssituation

Zur Beurteilung der jetzigen und der zukünftigen Verkehrsbelastung wurden auf dem Groweg, dem Nährweg und der Trogstrecke (Bahnunterführung) im Mai 2015 Verkehrszählungen im Rahmen der Verkehrsuntersuchung durchgeführt.

Auf dem Groweg, über welchen das Plangebiet an das weiterführende Straßennetz angebunden wird, wurde im Bereich des Planvorhabens eine Grundbelastung von rd. 3.140 Kfz/Tag ermittelt. Auf dem Nährweg hingegen liegt die Gesamtbelastung bei ca. 1.080 Kfz/Tag. Die Trogstrecke wird von insgesamt 3.780 Kfz/Tag befahren. Der Schwerverkehrsanteil (Fahrzeuge ab 2,5 t) ist im Bereich des Planvorhabens mit weniger als 2 % sehr gering.

Das Plangebiet weist eine über den Tag relativ ausgeglichene Verkehrsbelastung auf, so dass keine herausragende Verkehrsspitze zu verzeichnen ist. Jedoch ist an den Nachmittagen der Werktage aufgrund der Kumulation von Berufspendler-, Wirtschaft-, Einkaufs-, Besorgungs- und Freizeitverkehr die höchste Verkehrsbelastung zu verzeichnen. So ergeben sich ca. 8,4 % der Tagesbelastung in der nachmittäglichen Spitzenstunde von 16.00 bis 17.00 Uhr.

¹ Verkehrsuntersuchung, Geplanter Einzelhandelsstandort (Familia Markt) östlich des Bahnhofs in der Stadt Diepholz, Zacharias Verkehrsplanungen, Hannover, Mai 2015

Verkehrsaufkommen Ansiedlung Einzelhandel

Hinweis: Die Verkehrsprognose 2015 erfolgte auf Grundlage des Angebotsbebauungsplans Groweg. In Folge des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Groweg hat sich die Verkaufsfläche reduziert, so dass mit geringeren Verkehren zu rechnen ist als ursprünglich prognostiziert.

Zur Ermittlung der zukünftigen Verkehrsmengen wird anhand aktueller Entwicklungstendenzen davon ausgegangen, dass im Raum Diepholz bis 2030 ein allgemeiner Verkehrszuwachs von 5 % zu erwarten ist. Dieser Wert ist in vergleichbaren Regionen als wahrscheinlich anzusehen und stellt einen moderaten Zuwachs dar.

Darüberhinaus wird angenommen, dass ein Teil der Kunden den Standort nicht nur wegen eines der geplanten Angebote besucht, sondern in mehreren Geschäften einkauft. Diese sogenannten Verbundeffekte können bis zu 35 % betragen und wurden in der Berechnung der zusätzlichen Verkehrsbelastung durch eine Verringerung der Verkehrsmengen um -20 % berücksichtigt. Ein möglicher Mitnahme-Effekt, welcher sich durch die Verknüpfung mehrerer Fahrtzwecke (z.B. Arbeit und Einkauf) ergibt und ebenfalls zu einer Minderung des Neuverkehrs bis zu 30 % führt, wurde jedoch nicht in die Berechnung eingebunden. Die Annahmen zum zusätzlichen Verkehrsaufkommen liegen somit auf der sicheren Seite.

Auf Basis dieser Annahmen wird sich das Verkehrsaufkommen durch die Neuansiedlung der Einzelhandelsnutzungen um 2.420 Kfz-Zufahrten und entsprechenden 2.420 Kfz-Abfahrten pro Tag verstärken. Die Zunahme des Verkehrs verteilt sich wie folgt auf die geplanten Nutzungen:

Es ist davon auszugehen, dass die Herkunfts- und Zielräume der 2.420 Kfz-Zufahrten und -Abfahrten pro Tag zu ca. 75 % aus dem Südwesten – insbesondere aus der Innenstadt – und zu ca. 25 % aus dem Nordosten des Plangebiets kommen.

Leistungsfähigkeit der Verkehrsanlagen

Weiterhin wurde in der Verkehrsuntersuchung geprüft, ob die aus dem Planvorhaben resultierenden Verkehre über den Knotenpunkt (Groweg/Stellplatz) ausreichend leistungsfähig abgewickelt werden können.

Die Leistungsfähigkeitsberechnung für den Knotenpunkt wird gemäß dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS, Ausgabe 2001/2009, FGSV, Köln) durchgeführt.

Grundsätzlich werden zur Beurteilung der Verkehrssituation an Knotenpunkten ohne Lichtsignalanlage die Kapazitätsreserven und die damit verbundenen mittleren Wartezeiten der Nebenstromfahrzeuge ermittelt.

Aus der mittleren Wartezeit ergibt sich die Qualität des Verkehrsablaufs, die mit den Qualitätsstufen A (sehr gut) bis F (ungenügend) beschrieben wird. Es wird der Verkehrsablauf jedes Fahrstreifens getrennt berechnet. Die schlechteste Qualität ist bei der zusammenfassenden Beurteilung der Verkehrssituation an einem Knotenpunkt maßgebend.

Bei der Ermittlung der Verkehrsqualität für den Knotenpunkt Groweg/Stellplatz wurde eine Tagesbelastung von pauschal ca. 10 % für die Spitzenstunde und ein Schwerverkehrsanteil von 5 % zugrunde gelegt. Die tatsächlichen Werte liegen bei etwa 8,4 % für die Spitzenstunde und unter 2 % für den Schwerverkehrsanteil. Obwohl die getroffenen Annahmen über den tatsächlich ermittelten Werten liegen, kommt der Gutachter zu dem Ergebnis, dass für die Anbindung an den Groweg eine gute Verkehrsqualität der Stufe QSV = B nachgewiesen werden kann. Es kann somit ohne weitere Ausbaumaßnahmen von einer unproblematischen Verkehrssituation ausgegangen werden.

Hinsichtlich der Lieferverkehre bestehen auf dem Plangrundstück sowohl im Norden als auch im Süden ausreichend Flächen für Rangierfahrten. Aus Gutachtersicht wird das Ein- und Ausfahren auf den Groweg aufgrund der geringen Anzahl an Lieferverkehren sowie der immer noch moderaten zukünftigen Verkehrsbelastung als unproblematisch angesehen. Die Sichtbeziehung im Bereich der Trogstrecke nicht immer optimal, jedoch herrscht aufgrund der steil abknickenden Vorfahrtsstraße ein relativ geringes Geschwindigkeitsniveau im Kfz-Verkehr.

Ergebnis

Die Ansiedlung der im Bebauungsplan zulässigen Nutzungen im Bereich des Groweges sind aus verkehrsplanerischer Sicht als unproblematisch zu bewerten. Aufgrund der verhältnismäßig geringen Grundbelastung auf dem Groweg ist auch mit den zu erwartenden Neuverkehren durch das

Planvorhaben eine vorfahrtsregelte Anbindung des Stellplatzes ohne bauliche Maßnahmen und mit einer guten Verkehrsqualität (QSV = B) möglich.

Alle Verkehrsströme entlang des Groweges verlaufen dabei mit einer sehr guten Verkehrsqualität QSV = A. Nur der Linkseinbieger von der Stellplatzanlage weist hier die für den gesamten Knotenpunkt maßgebende Stufe QSV = B auf. Die mittleren Wartezeiten sind im Mischstrom zusammen mit dem Rechtseinbieger mit ca. 11 Sekunden relativ gering. Maximal stauen sich dabei ca. 4 Pkw hintereinander auf. Der Rückstau kann durch eine aufgeweitete Aufstellfläche minimiert werden, da sich dann Links- und Rechtseinbieger nebeneinander aufstellen können.

Nicht motorisierter Verkehr

Für eine verbesserte Anbindung des Fuß- und Radverkehrs aus Richtung Innenstadt wird im Verkehrsgutachten vorgeschlagen, auf der Ostseite des Growegs einen gemeinsamen Geh- und Radweg anzulegen. Dies wird im weiteren Verfahren geprüft.

Die vom Gutachter vorgeschlagene fußläufige Anbindung für Fuß- und Radverkehre aus dem Bereich Diepholzer Fladder auf der Ostseite des Plangebietes (zwischen zukünftiger Stellplatzanlage und Strothe) wird gemäß Vorhaben- und Erschließungsplan umgesetzt.

ÖPNV

Das Vorhaben liegt in fußläufiger Entfernung (ca. 170 m) zum Bahnhof mit ZOB und verfügt dementsprechend über eine sehr gute ÖPNV-Anbindung. Zudem bietet die Lage unmittelbar angrenzend an die Innenstadt und zu den östlich liegenden Wohngebieten auch über eine gute fußläufige Erreichbarkeit aus diesen Bereichen.

4.5 Immissionsschutz

Lärmimmissionen

Durch die Einzelhandelseinrichtungen ist im unmittelbaren Umfeld des Plangebiets mit einer Zunahme des Gewerbe- und Verkehrslärms zu rechnen. Emissionen entstehen z.B. durch die Fahrgeräusche der Kfz und der Einkaufswagen auf der Stellplatzanlage sowie Geräusche durch Liefervorgänge. Darüber hinaus erzeugt die Ansiedlung der Einzelhandelsmärkte Zielverkehr. Dadurch kommt es zu einer Zunahme der Verkehrsbelastung im umliegenden Straßennetz und folglich auch zu einer Erhöhung der Verkehrslärmbelastung in der Umgebung des Plangebiets.

Im Rahmen einer lärmtechnischen Untersuchung (LAIRM CONSULT, Mai 2015) wurden daher insgesamt 16 Immissionsorte nördlich, östlich, südlich und westlich des Plangebietes betrachtet und gemäß des für sie geltenden Bebauungsplans, den Darstellungen im Flächennutzungsplan oder den tatsächlichen örtlichen Gegebenheiten einer Baugebietskategorie zugeordnet (Allgemeines Wohngebiet (WA) oder Mischgebiet (MI)). Anhand dieser Zuordnung wurde für die einzelnen Immissionsorte überprüft, ob hinsichtlich der Gewerbelärmbelastung oder der zu erwartenden zusätzlichen Verkehre Überschreitungen der Immissionsrichtwerte bzw. -grenzwerte zu erwarten sind.

Es ist nicht davon auszugehen, dass sich aufgrund der Verlagerung der Anlieferung und der Stellplatzanlage gegenüber dem ursprünglichen Entwurf wesentliche Änderungen des Lärmgutachtens ergeben. Dennoch wurde eine Überprüfung des Gutachtens in Auftrag gegeben.

Gewerbelärm

Für die Ermittlung des Gewerbelärms sind die folgenden maßgeblichen Emissionsquellen berücksichtigt worden:

- Pkw- und Lkw-Fahrten auf dem Betriebsgrundstück;
- Stellplatzgeräusche (Türenschlagen, Motorstarten, etc.);
- Schieben der Einkaufswagen und Ein- bzw. Ausstapeln in Sammelboxen;
- Lkw-Rangieren im Bereich der Ladezonen;
- Betrieb der Lkw-eigenen Kühlaggregate während der Entladezeiten;
- Entladegeräusche;
- Betrieb und Wechsel der Press- und Abfallcontainer;

- Betrieb der haustechnischen Anlagen (Lüftungen, Kühlaggregate etc.);
- Kommunikationsgeräusche auf der Terrasse.

Unter Berücksichtigung dieser Emissionsquellen wurden die Beurteilungspegel an den maßgeblichen Immissionspunkten ermittelt.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass sowohl im Tagesabschnitt (6:00 bis 22:00 Uhr) sowie im Nachtabschnitt (lauteste volle Stunde zwischen 22:00 und 06:00 Uhr an der umliegenden maßgebenden Wohnbebauung die jeweils geltenden Immissionsrichtwerte für allgemeine Wohngebiete von 55 dB(A) tags und 40 dB(A) nachts und für Mischgebiete von 60 dB(A) tags und 45 dB(A) nachts sicher eingehalten werden. Vielmehr werden die geltenden Immissionsrichtwerte um mehr als 10 dB(A) unterschritten, so dass die Immissionsorte nicht im Einwirkungsbereich der neuen Nutzung liegen. Ggf. vorhandene Vorbelastungen aus Gewerbelärm von anderen Betrieben sind daher nicht zu berücksichtigen.

Untersucht wurden ebenfalls die erforderlichen Mindestabstände zur Einhaltung der zulässigen Spitzenpegel gem. TA-Lärm. Im vorliegenden Fall werden die Mindestabstände zu allen benachbarten Nutzungen eingehalten, so dass auch dem Spitzenpegelkriterium der TA Lärm entsprochen wird.

Insgesamt ist festzustellen, dass die vorliegende Bauleitplanung grundsätzlich mit dem Schutz der angrenzenden vorhandenen Wohnbebauung vereinbar ist.

Verkehrslärm

Das Lärmgutachten fasst die Auswirkungen des durch die neu anzusiedelnden Einzelhandelsnutzungen wie folgt zusammen:

„An der Wohnbebauung westlich der Straße Burslopp (Immissionsorte IO 01 bis IO 03), westlich der Straße Groweg (Immissionsorte IO 04 und IO 05), westlich der Straße Alter Groweg (Immissionsorte IO 06) und nördlich der Straße Nährweg (Immissionsorte IO 15 und IO 16) liegen die Zunahmen aus dem B-Plan-induzierten Zusatzverkehr unterhalb der Erheblichkeitsschwelle von 3 dB(A). Die Orientierungswerte für Mischgebiete von 60 dB(A) tags und 50 dB(A) nachts sowie die Immissionsgrenzwerte von 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts werden eingehalten. Lediglich an einem Immissionsort (IO 05) westlich des Growegs wird zwar der Orientierungswert nachts überschritten, der Immissionsgrenzwert wird jedoch eingehalten. Die Zunahmen liegen hier im Bereich der Wahrnehmbarkeitsschwelle von 1 dB(A). An der Wohnbebauung östlich des Plangeltungsbereiches, beidseitig der Straße Brahmsweg, der Beethovenstraße sowie dem Schubertweg (Immissionsort IO 07 bis IO 14) werden die Orientierungswerte für allgemeine Wohngebiete von 55 dB(A) tags und 45 dB(A) nachts sowie die Immissionsgrenzwerte von 59 dB(A) / 49 dB(A) deutlich unterschritten. Aufgrund der Zusatzbelastung ergeben sich Zunahmen von bis zu 1,9 dB(A) tags und 1,8 dB(A) nachts. Die Zunahmen liegen deutlich unterhalb der Erheblichkeitsschwelle von 3 dB(A). Insgesamt ist daher der B-Plan-induzierte Zusatzverkehr nicht beurteilungsrelevant.“

Ergebnis

Die relevanten Immissionsrichtwerte bzw. –grenzwerte werden sowohl hinsichtlich des Gewerbelärms als auch für den Verkehrslärm eingehalten bzw. unterschritten. Aus lärmtechnischer Sicht bestehen somit keine Bedenken hinsichtlich der Festsetzung der beabsichtigten Nutzungen. Es ist somit nicht erforderlich im Bebauungsplan Festsetzungen zum Immissionsschutz zu treffen.

4.6 Boden, Altlasten, Kampfmittel

Bodenuntersuchung

Im Rahmen des Bebauungsplanvorentwurfes wurde im Rahmen einer Bodenuntersuchung das Folgende ermittelt:

Gemäß den ersten Untersuchungen ist das Gebiet aus bautechnischer Sicht für eine Bebauung geeignet. Der 0,3 m bis 0,4 m mächtige Mutterboden ist nicht tragfähig und muss vor Beginn der jeweiligen Baumaßnahme restlos aus dem zukünftigen Baufeld abgeschoben werden. Unter dem Mutterboden stehen gewachsene Sande bis in Tiefen zwischen 3,40 m und 3,60 m unter Geländeoberkante an. Diese Sande sind wasserführend und besitzen eine vorwiegend mitteldichte

Lagerung und sind damit überwiegend gut tragfähig. Im Bereich einer Bohrung ist der Boden durch verdichtungsfähiges Material zu ersetzen.

Grundwasser wurde als Stau- und Schichtenwasser in Tiefen zwischen 0,30 m und 0,60 m unter Geländeoberkante angetroffen. Die Höhe des Grundwasserspiegels kann in Abhängigkeit von der Jahreszeit und den vorausgegangenen Niederschlagsmengen schwanken. Da die Bohrungen im Winter stattfanden, liegen die gemessenen Werte wahrscheinlich bereits im Bereich zu erwartender Hochwasserstände. Nach länger anhaltenden ergiebigen Niederschlagsperioden ist ein Grundwasseranstieg um einige Dezimeter jedoch nicht auszuschließen.

Für die Erschließung des Plangebietes erfolgt nach Abtragen des Mutterbodens (0,3 m – 0,4 m) eine Aufhöhung mit Füllsand (ca. 1 m), so dass das vorhandene Gelände dann 0,6 – 0,7 m höher liegt.

In die Planzeichnung wurde ein Hinweis aufgenommen, dass der abgetragene Mutterboden in einem nutzbaren Zustand zu erhalten und vor Vernichtung oder Vergeudung zu schützen ist.

Grundsätzlich ist der Boden für eine Versickerung des Oberflächenwassers geeignet, der geländenahe Stauwasserstand schränkt die Versickerung von Niederschlagswasser jedoch stark ein. Bei Starkregenereignissen oder nach länger anhaltenden Regenperioden ist es wahrscheinlich, dass eine effektive Versickerung auf solchen Flächen dann zeitweise nicht mehr stattfinden kann (vgl. Punkt 4.7 Oberflächenentwässerung).

Altlasten

Die Fläche ist nicht im Altlastenverdachtsflächenkataster verzeichnet. Ein Gefährdungspotential besteht im Hinblick auf den Wirkungspfad Boden – Mensch voraussichtlich nicht, da das Plangebiet zu ca. 80 % versiegelt werden wird. Sofern sich bei Bau- und Erdarbeiten jedoch Hinweise auf schädliche Bodenverunreinigungen ergeben sollten, ist unverzüglich die Untere Abfall- und Bodenschutzbehörde des Landkreises Diepholz zu informieren. Ein entsprechender Hinweis ist auf der Planzeichnung vermerkt.

Kampfmittel

Das Vorhandensein von Kampfmitteln im Plangebiet kann nicht ausgeschlossen werden. Vor Aufnahme von Erdarbeiten im Plangebiet ist der Nachweis der Kampfmittelfreiheit zu erbringen oder in Zusammenarbeit mit den zuständigen Stellen eine Beseitigung der Kampfmittel sicherzustellen. Ein entsprechender Hinweis ist auf der Planzeichnung vermerkt.

4.7 Ver- und Entsorgung

Trinkwasser

In der Straße Groweg ist keine Trinkwasserleitung vorhanden. Es ist daher geplant, die erforderliche Leitung vom östlich des Plangebietes liegenden Wohngebiet an das Plangebiet heranzuführen.

Schmutzwasser

In der Straße Groweg ist auch keine Schmutzwasserleitung vorhanden. Es ist geplant, die erforderliche Leitung an das Plangebiet heranzuführen.

Oberflächenentwässerung

Im Rahmen des Bebauungsplanvorentwurfes wurden die Möglichkeiten der Oberflächenentwässerung überschlägig geprüft. Eine Versickerung innerhalb des Plangebietes ist nicht möglich, da im Rahmen der Bodenuntersuchung das Grundwasser 0,30 m bis 0,50 m unter Urgelände angetroffen wurde.

In der Straße Groweg verläuft ein öffentlicher Regenwasserkanal, an den jedoch nicht angeschlossen werden kann, da die hydraulischen Voraussetzungen nicht gegeben sind.

Als weitere Option wurde die Einleitung des anfallenden Regenwassers in die Strothe geprüft. Nach Rücksprache mit der Unteren Wasserbehörde des Landkreises Diepholz ist ein Einleiten von Oberflächenwasser in das öffentliche Gewässer nur gedrosselt und vorgereinigt möglich. Hierfür wurde eine maximale Drosselabflusspende von 2 l/(s*ha) ermittelt.

Im Rahmen der Erstellung des Bebauungsplanentwurfes wurde ein Gutachten zur Konzeption der Oberflächenentwässerung erstellt, das eine Drosselabflusspende von 2 l/(s*ha) zugrunde legt. Auf

Grundlage der zu erwartenden Versiegelung im Plangebiet beträgt der ungedrosselte Abfluss ca. 175 l/s, so dass eine Drosselung der Abflüsse auf 3,23 l/s erforderlich wird. Diese Drosselmenge ist über eine gesteuerte Drossel (z.B. Pumpe) zu regeln, damit das Wasser, den Vorgaben des Landkreises entsprechend, zunächst in einer Behandlungsanlage (Koaleszenzabscheider) gereinigt werden kann. Hieraus ergibt sich ein Stauvolumen von rd. 560 m³ für einen 5-jährlichen Bemessungsregen.

Aufgrund des hohen Grundwasserstandes und des großen Platzbedarfes eines Regenrückhaltebeckens ist die Rückhaltung nur über einen geschlossenen unterirdischen Stahlbetonbehälter umsetzbar. Für das Stauvolumen von rd. 560 m³ und einer Einstauhöhe von 1,95 m ist ein Behälter von 51 m Länge und 6,0 m Breite erforderlich. Dieser Behälter ist gemäß Vorhaben- und Erschließungsplan im Bereich der Stellplatzanlage vorgesehen. Sofern Stahlbetonelemente verwendet werden, ist eine ausreichende Auftriebssicherheit vorhanden. Sollten leichtere Materialien verwendet werden (z.B. Filterblöcke mit Folienummantelung), ist eine zusätzliche Auflast über den Blöcken erforderlich.

Strom

Nach derzeitigem Kenntnisstand müssen auch die erforderlichen Stromleitungen von Osten an das Plangebiet herangeführt werden.

4.8 Brandschutz

Es ist beabsichtigt, das Plangebiet so an die zentrale Wasserversorgung anzuschließen, dass eine druck- und mengenmäßig ausreichende Versorgung mit Löschwasser gesichert ist.

4.9 Hochwasserschutz

Im Geltungsbereich des Bebauungsplans liegen weder vorläufig gesicherte Überschwemmungsgebiete noch Verordnungsflächen für Überschwemmungsgebiete.

4.10 Maßnahmen zum Ausgleich nachteiliger Umweltauswirkungen

Die vorhabenbedingten Auswirkungen auf die Schutzgüter Boden, Tiere und Pflanzen sowie das Landschaftsbild sind als Eingriffe zu bewerten und durch entsprechende Maßnahmen so weit wie möglich zu kompensieren. Innerhalb des Plangebietes bestehen keine ausreichenden Möglichkeiten zum Ausgleich der eingriffsbedingten Auswirkungen. Mit den festgesetzten Pflanzflächen im Plangebiet werden in einer Größe von rund 0,34 ha neue Lebensräume für Pflanzen und Tiere geschaffen, die zu einer Anreicherung der Struktur- und Artenvielfalt im Umfeld sowie Gliederung und Belebung des Orts- und Landschaftsbildes beitragen. Darüber hinaus wird auf diesen Pflanzflächen die Bodennutzung extensiviert, so dass ein Teilausgleich für die Schutzgüter Pflanzen und Tiere, Boden und Landschaftsbild erzielt wird.

Die weitere naturschutzfachliche Kompensation erfolgt auf einer externen Fläche der Flächenagentur GmbH im Städtequartett in der sogenannten Poolfläche „Grünenmoor Vechta“. Es handelt sich um eine Fläche im Südosten des Gemeindegebiets der Stadt Vechta mit einer Gesamtgröße von 1,88 ha, die wie das Eingriffsgebiet in der naturräumlichen Region Dümmer-Geestniederung im Vechtaer Moor liegt. Die Entfernung zum Plangebiet beträgt rund 12,5 km.

Auf der Ausgleichsfläche werden die folgenden Maßnahmen durchgeführt:

- Entwicklung von artenreichem Feuchtgrünland im südlichen Flächenteil
- Entwicklung von mesophilem Grünland im nördlichen Flächenteil sowie auf den Verwallungen aus dem Bodenaushub für die Feuchtbiotope
- Anlage von zwei Stillgewässern im Feuchtgrünland mit Anpflanzung von Erlen, Eschen und Weidenfeuchtgebüsch
- Extensive Nutzung der Grünländer mit Verzicht auf Dünge- und Pflanzenschutzmittel

Die Eingriffs-/Ausgleichsbilanzierung wurde im Rahmen des Umweltberichtes ausgearbeitet, auf die detaillierteren Aussagen dort wird verwiesen. Die Umsetzung der Maßnahmen wird über einen städtebaulichen Vertrag zwischen dem Grundstückseigentümer und der Stadt Diepholz gesichert.

4.11 Flächen zum Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen

Ziel der naturschutzfachlichen und grüngestalterischen Festsetzungen ist eine möglichst landschafts- bzw. ortsgerechte Eingrünung des Sondergebiets. Dieses soll entlang der seitlichen Grundstücksgrenzen durch eine dichte Baum- und Strauchbepflanzungen eingefasst werden. Im Bebauungsplan wird in diesem Sinne die folgende Festsetzung getroffen:

Innerhalb der Flächen zum Anpflanzen von Bäumen und Sträuchern ist ein naturnaher Gehölzbestand aus standortgerechten Arten (siehe Pflanzliste Begründung Punkt 4.10) zu entwickeln und dauerhaft zu erhalten. Die Flächen sind mit Bäumen, Heistern und Sträuchern mit einem Pflanzraster von 1,50 m x 1,50 m in der folgenden Pflanzqualität zu bepflanzen:

Bäume Hochstamm, 3 x v. mit Ballen, min. 14 cm Stammumfang

Heister 2 x verpflanzt mit Ballen, Höhe min. 100 cm

Sträucher 2 x verpflanzt, Höhe min. 60 cm

Der Anteil der Bäume und Heister an den Gehölzen muss min. 20 % betragen. Fundamente von Werbeanlagen sind mit min. 0,2 m Mutterboden abzudecken. (vgl. textliche Festsetzung Nr. 5)

Sofern Werbeanlagen in den Flächen zum Anpflanzen errichtet werden, sind diese so in die Anpflanzflächen zu integrieren, dass die Pflanzvorgaben dennoch eingehalten werden können. Hierfür sind u.a. die Fundamente mit Mutterboden zu überdecken. Zur Umsetzung der Festsetzung kann aus den im Folgenden genannten Pflanzen gewählt werden, die für eine Bepflanzung des Standortes geeignet sind. Auf die Verwendung giftiger Pflanzenarten wird verzichtet.

Pflanzenliste

Bäume:

Spitz-Ahorn (*Acer platanoides*)
Berg-Ahorn (*Acer pseudoplatanus*)
Sand-Birke (*Betula pendula*)
Esche (*Fraxinus excelsior*)
Holz-Apfel (*Malus sylvestris*)
Zitter-Pappel (*Populus tremula*)
Kugel-Steppenkirsche (*Prunus fruticosa* 'Globosa')
Stiel-Eiche (*Quercus robur*)

Heister:

Feld-Ahorn (*Acer campestre*)
Hainbuche (*Carpinus betulus*)
Weißdorn (*Crataegus monogyna*)
Vogel-Kirsche (*Prunus avium*)

Sträucher:

Kornelkirsche (*Cornus mas*)
Hartriegel (*Cornus sanguinea*)
Hasel (*Corylus avellana*)
Pfaffenhütchen (*Euonymus europaeus*)
Heckenkirsche (*Lonicera xylosteum*)
Fünffingerstrauch (*Potentilla fruticosa*)
Hundsrose (*Rosa canina*)
Sal-Weide (*Salix caprea*)
Grau-Weide (*Salix cinera*)

5 Flächenbilanz, Kosten, Verwirklichung

5.1 Flächenangaben

Das Plangebiet des Vorhabenbezogenen Bebauungsplans ist etwa 22.670 m² groß. Die einzelnen Flächen teilen sich wie folgt auf:

Vorhaben- und Erschließungsplan	
Sondergebiet	ca. 19.700 m ²
Fläche zum Anpflanzen von Bäumen und Sträuchern (innerhalb des Sondergebietes)	ca. 3.480 m ²
Gemäß § 12 Abs. 4 BauGB einbezogene Fläche	
Öffentliche Grünfläche	ca. 1.510 m ²
Straßenverkehrsfläche	ca. 1.460 m ²
Geltungsbereich Vorhabenbezogener Bebauungsplan	ca. 22.670 m²

5.2 Maßnahmen zur Verwirklichung, Kosten

Mit dem Vorhabenträger wird ein Durchführungsvertrag geschlossen. Der Vertrag enthält insbesondere Regelungen zur Übernahme aller durch die Planung entstehenden Planungskosten und die Übernahme der Kosten für die erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen. Des Weiteren werden im Durchführungsvertrag Realisierungsfristen geregelt und das Nutzungsspektrum konkretisiert.

Der Stadt Diepholz entstehen durch das Bebauungsplanverfahren keine Kosten.

Teil II der Begründung: Umweltbericht

Der Umweltbericht wurde vom Büro Landschaft & Plan mit Stand vom 12.07.2018 ausgearbeitet. Er bildet einen gesonderten Teil der Begründung und liegt dieser Begründung bei.