

# STADT JEVER Landkreis Friesland

---

## Bebauungsplan Nr. 108

### „An den Schöfelwiesen Ost“

frühzeitige Beteiligung der Behörden und  
sonstiger Träger öffentlicher Belange  
(§ 4 (1) BauGB)

und

frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit  
(§ 3 (1) BauGB)

## **ABWÄGUNGSVORSCHLÄGE**

13.11.2019

**Diekmann • Mosebach & Partner**

— Regionalplanung • Stadt- und Landschaftsplanung • Entwicklungs- und Projektmanagement

Oldenburger Straße 86

26180 Rastede

Tel. (04402) 91 16 30

Fax 91 16 40



**Träger öffentlicher Belange**

von folgenden Stellen wurden keine Anregungen in der Stellungnahme vorgebracht:

## **Träger öffentlicher Belange**

**von folgenden Stellen wurden Anregungen in der Stellungnahme vorgebracht:**

1. Landkreis Friesland  
Lindenallee 1  
26441 Jever
2. Niedersächsisches Landesamt für Denkmalpflege  
Abteilung Archäologie  
Stützpunkt Oldenburg  
Ofener Straße 15  
26121 Oldenburg
3. Landwirtschaftskammer Niedersachsen  
Bezirksstelle Oldenburg-Nord  
Im Dreieck 12  
26127 Oldenburg
4. Landesamt für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen  
Regionaldirektion Hameln-Hannover  
Kampfmittelbeseitigungsdienst  
Dorfstraße 19  
30519 Hannover
5. Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie  
Alfred-Benz-Haus  
Stilleweg 2  
30655 Hannover
6. Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und  
Dienstleistungen der Bundeswehr  
Fontainengraben 200  
53123 Bonn
7. Polizeiinspektion Wilhelmshaven / Friesland  
Mozartstraße 29  
26382 Wilhelmshaven
8. Sielacht Wangerland  
Geschäftsstelle der Wasser- und Bodenverbände  
Anton-Günther-Str. 22  
26441 Jever
9. GeoDienste GmbH  
Nienburger Str. 2  
31515 Wunstorf
10. EWE Wasser GmbH  
Humphry Davy Straße 41  
27472 Cuxhaven

11. Oldenburgisch - Ostfriesischer Wasserverband  
Georgstraße 4  
26919 Brake
  
12. Deutsche Telekom Technik GmbH  
Hannoversche Straße 6-8  
49084 Osnabrück
  
13. EWE Netz GmbH  
Zum Stadtpark 2  
26655 Westerstede

Anregungen		Abwägungsvorschläge
<p><b>Landkreis Friesland Lindenallee 1 26441 Jever</b></p>		
<p>Zu der o. g. Bauleitplanung nimmt der Landkreis Friesland wie folgt Stellung: Fachbereich Umwelt, untere Naturschutzbehörde: Eine abschließende Beurteilung der Eingriffssituation ist erst nach Erhalt des Umweltberichtes möglich (siehe Pkt. 4.1 der Begründung).</p> <p>Vorab wird jedoch angemerkt, dass die Anerkennung des im Pkt. 5.8 der Begründung beschriebenen Regenrückhaltebeckens als Teilausgleich kritisch gesehen wird. Bei einem Regenrückhaltebecken handelt es sich immer um ein technisches Bauwerk was zu jederzeit in der Lage sein muss seiner Entwässerungsfunktion nachkommen zu können. Dafür ist das Gewässer regelmäßig von Bewuchs freizuhalten. Dies widerspricht der geplanten Sukzession des Gewässers und kann damit so nicht anerkannt werden. Denkbar wäre die Anlage eines separaten Rückhaltebeckens und dazu die Entwicklung von temporären Senken und Blänken auf der "Ausgleichsfläche" im Süden.</p> <p>untere Wasserbehörde: Hinweis: Das Areal des Bebauungsplangebietes Nr. 108 wird zukünftig ganz oder teilweise im Wasserschutzgebiet III B der GEW Wilhelmshaven liegen.</p> <p>untere Abfallbehörde: Aus Sicht der unteren Abfallbehörde bestehen grundsätzlich keine Bedenken. Beachtung der Hinweise aus dem Gutachten "Baugrund Ammerland" Nr. 18.568, Pkt. 9 "Verwertung von Auskofferungsböden in Verbindung mit 4.5.</p> <p>untere Bodenschutzbehörde: Unter 4.5 bitte folgenden Inhalt einpflegen: Zur Vermeidung schädlicher Bodenveränderungen sind ggfls. die Geofakten 24 und 25 zu beachten.</p> <p>Aus Sicht der unteren Immissionsschutzbehörde bestehen keine Bedenken.</p>		<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die getroffene Flächenfestsetzung, die eine naturnahe Gestaltung des geplanten Regenrückhaltebeckens beinhaltet, bleiben bestehen. Im Umweltbericht wird die Wertigkeit unter Zugrundelegung der Arbeitshilfe zur Ermittlung von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen in der Bauleitplanung (Nds. Städtetag) ermittelt und dargestellt. Im Rahmen der Bilanzierung wird die Fläche für das Regenrückhaltebecken nicht als Kompensationsfläche im herkömmlichen Sinne betrachtet, sondern mit einer geringeren Wertigkeit bilanziert.</p> <p>Der Anregung wird gefolgt und ein entsprechender Hinweis in der Planzeichnung und Begründung aufgenommen.</p> <p>Der Anregung wird gefolgt und ein entsprechender Hinweis in der Planzeichnung und Begründung aufgenommen.</p> <p>Der Anregung wird gefolgt und der Hinweis in Kapitel 4.5 der Begründung aufgenommen.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p>

<b>Anregungen</b>	<b>Abwägungsvorschläge</b>
<p>Fachbereich Straßenverkehr: Gegen die vorgelegte Bauleitplanung bestehen seitens des Fachbereiches Straßenverkehr keine grundsätzlichen Bedenken.</p> <p>Gleichwohl gebe ich zu bedenken, dass durch den Bebauungsplan Nr. 106 "Westlich Beim Dünkagel" sowie die hier in Rede stehende Bauleitplanung eine Erweiterung um über 70 Baugrundstücke erfolgt. Zur (mittelbaren) Erschließung dient der Kreisverkehr Mühlenstraße/Beim Tivoli (sog. "Mini-Kreisel"), dessen Eignung hierfür zumindest zweifelhaft erscheint. Seitens des Unterzeichners wird angeregt, hierzu eine verkehrstechnische Fachplanung vorzunehmen, um die entstehenden (zusätzlichen) Verkehre und die Kapazität des Mini-Kreisels zu bewerten.</p> <p>Fachbereich Planung, Bauordnung und Gebäudemanagement - Brand- u. Denkmalschutz: Es bestehen keine Bedenken.</p> <p>Fachbereich Planung, Bauordnung und Gebäudemanagement - Bauaufsicht: Es bestehen keine Bedenken.</p> <p>Fachbereich Planung, Bauordnung und Gebäudemanagement - Städtebaurecht: Es bestehen keine Bedenken.</p> <p>Fachbereich Planung, Bauordnung und Gebäudemanagement - Regionalplanung: Es bestehen keine Bedenken.</p> <p>Fachbereich Zentrale Aufgaben, Wirtschaft, Finanzen, Personal: Es bestehen keine Bedenken.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Der Anregung wurde gefolgt und eine Verkehrsuntersuchung in Auftrag gegeben. Hieraus ergibt sich, dass die Kapazität des Mini-Kreisels für den zukünftig zusätzlichen Verkehr ausreichend ist. Die Stadt wird die verkehrliche Entwicklung nach Erschließung des neuen Gebietes beobachten. Sollten sich in der Zukunft verkehrliche Schwierigkeiten am Mini-Kreisel herausstellen, wird die Stadt Jever mit geeigneten Maßnahmen reagieren.</p> <p>Die nebenstehend genannten Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p>

Anregungen		Abwägungsvorschläge
<p><b>Niedersächsisches Landesamt für Denkmalpflege</b>  <b>Abteilung Archäologie</b>  <b>Stützpunkt Oldenburg</b>  <b>Ofener Straße 15</b>  <b>26121 Oldenburg</b></p>		
<p>Seitens der Archäologischen Denkmalpflege werden zu o. g. Planungen folgende Bedenken oder Anregungen vorgetragen:  Aus dem Plangebiet sind nach unserem derzeitigen Kenntnisstand keine archäologischen Fundstellen bekannt. Da die Mehrzahl archäologischer Fundplätze jedoch obertägig nicht sichtbar sind, können sie auch nie ausgeschlossen werden.</p> <p>Der Hinweis auf die Meldepflicht von Bodenfunden ist bereits in den Antragsunterlagen enthalten. Dieser sollte jedoch wie unten ergänzt und auch unbedingt beachtet werden:  Sollten bei den geplanten Bau- und Erdarbeiten ur- und frühgeschichtliche sowie mittelalterliche oder frühneuzeitliche Bodenfunde (das können u. a. sein: Tongefäßscherben, Holzkohleansammlungen, Schlacken sowie auffällige Bodenverfärbungen u. Steinkonzentrationen, auch geringe Spuren solcher Funde) gemacht werden, sind diese gemäß § 14 Abs. 1 des Nieders. Denkmalschutzgesetzes meldepflichtig und müssen der zuständigen unteren Denkmalschutzbehörde oder dem Niedersächsischen Landesamt für Denkmalpflege – Abteilung Archäologie – Stützpunkt Oldenburg, Ofener Straße 15, Tel. 0441 / 799-2120 unverzüglich gemeldet werden. Meldepflichtig ist der Finder, der Leiter der Arbeiten oder der Unternehmer. Bodenfunde und Fundstellen sind nach § 14 Abs. 2 des Nieders. Denkmalschutzgesetzes bis zum Ablauf von 4 Werktagen nach der Anzeige unverändert zu lassen, bzw. für ihren Schutz ist Sorge zu tragen, wenn nicht die Denkmalschutzbehörde vorher die Fortsetzung der Arbeiten gestattet.</p>		<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Der Anregung wird gefolgt und der Hinweis auf die Meldepflicht von Bodenfunden angepasst.</p>

Anregungen		Abwägungsvorschläge
<p><b>Landwirtschaftskammer Niedersachsen Bezirksstelle Oldenburg-Nord Im Dreieck 12 26127 Oldenburg</b></p>		
<p>Der vorliegende Bebauungsplan Nr. 108 umfasst einen Geltungsbereich von ca. 6,1 ha Größe, die derzeit als Grünland genutzt wird. Der bestehende Flächennutzungsplan stellt die Fläche bereits als potenzielle Wohnbaufläche dar.</p> <p>Grundsätzlich ist es aus landwirtschaftlich fachlicher Sicht und aus Gründen des Bodenschutzes bedauerlich, dass zukünftig die bisherige Grünlandfläche in Anspruch genommen wird. Wir gehen davon aus, dass sich der bisherige Bewirtschafter durch rechtzeitige Information seitens der Stadt oder des Planungsträgers auf den Flächenverlust einstellen kann.</p> <p>Unter den genannten Voraussetzungen werden als Träger öffentlicher Belange – Landwirtschaft keine Bedenken gegen die o.g. Planung erhoben.</p>		<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen. Die Stadt ist Eigentümer der Fläche. Der vormalige Eigentümer hat sich bewusst zum Verkauf der Fläche entschlossen, so dass es hier nicht zu einem überraschenden Flächenverlust gekommen ist.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p><b>Landesamt für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen Regionaldirektion Hameln-Hannover Kampfmittelbeseitigungsdienst Dorfstraße 19 30519 Hannover</b></p>		
<p>Sie haben das Landesamt für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen (LGLN), Regionaldirektion Hameln - Hannover (Dezernat 5 - Kampfmittelbeseitigungsdienst (KBD)) als Träger öffentlicher Belange gem. § 4 Baugesetzbuch (BauGB) beteiligt. Meine Ausführungen hierzu entnehmen Sie bitte der zweiten Seite; diese Stellungnahme ergeht kostenfrei.</p> <p>Sofern in meinen anliegenden Ausführungen eine weitere Gefahrenforschung empfohlen wird, mache ich darauf aufmerksam, dass die Gemeinden als Behörden der Gefahrenabwehr auch für die Maßnahmen der Gefahrenforschung zuständig sind.</p> <p>Eine Maßnahme der Gefahrenforschung kann eine historische Erkun-</p>		

Anregungen	Abwägungsvorschläge
<p>dung sein, bei der alliierte Kriegsflugbilder für die Ermittlung von Kriegseinwirkungen durch Abwurfmunition ausgewertet werden (Luftbildauswertung). Der KBD hat nicht die Aufgabe, alliierte Flugbilder zu Zwecken der Bauleitplanung oder des Bauordnungsrechts kostenfrei auszuwerten. Die Luftbildauswertung ist vielmehr gem. § 6 Niedersächsisches Umweltinformationsgesetz (NUIG) in Verbindung mit § 2 Abs. 3 Niedersächsisches Verwaltungskostengesetz (NVwKostG) auch für Behörden kostenpflichtig. Die Bearbeitungszeit für Luftbildauswertungen beträgt derzeit beim KBD 17 Wochen ab Antragstellung. Da diese Zeitspanne zwischen Erteilung einer Baugenehmigung und dem Baubeginn erfahrungsgemäß nicht verfügbar ist, empfehlen wir den Kommunen eine rechtzeitige Antragstellung.</p> <p>Sofern eine solche kostenpflichtige Luftbildauswertung durchgeführt werden soll, bitte ich um entsprechende schriftliche Auftragserteilung unter Verwendung des Antragsformulars und der Rahmenbedingungen, die Sie über folgenden Link abrufen können:  <a href="http://www.lgln.niedersachsen.de/startseite/kampfmittelbeseitigung/luftbildauswertung/kampfmittelbeseitigungsdienst-niedersachsen-163427.html">http://www.lgln.niedersachsen.de/startseite/kampfmittelbeseitigung/luftbildauswertung/kampfmittelbeseitigungsdienst-niedersachsen-163427.html</a></p> <p>Für die Planfläche liegen dem Kampfmittelbeseitigungsdienst Niedersachsen die folgenden Erkenntnisse vor (siehe beigefügte Kartenunterlage) :</p> <p>Empfehlung: Luftbildauswertung</p> <p><b>Fläche A</b>  <i>Luftbilder:</i> Die derzeit vorliegenden Luftbilder wurden nicht vollständig ausgewertet.  <i>Luftbildauswertung:</i> Es wurde keine Luftbildauswertung durchgeführt.  <i>Sondierung:</i> Es wurde keine Sondierung durchgeführt.  <i>Räumung:</i> Die Fläche wurde nicht geräumt.  <i>Belastung:</i> Es besteht der allgemeine Verdacht auf Kampfmittel.</p> <p>Empfehlung: Sondierung</p> <p><b>Fläche B</b>  <i>Luftbilder:</i> Die derzeit vorliegenden Luftbilder wurden vollständig ausgewertet.  <i>Luftbildauswertung:</i> Nach durchgeführter Luftbildauswertung wird eine Kampfmittelbelastung vermutet.  <i>Sondierung:</i> Es wurde keine Sondierung durchgeführt.</p>	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Bereits zum Bebauungsplan Nr. 106 „westlich Beim Dünkagel“ wurde durch die Stadt Jever eine Luftbildauswertung für den gesamten Bereich des Plangebietes in Auftrag gegeben. Die entsprechenden Ergebnisse wurden bereits in der Begründung hinreichend erläutert und ein entsprechender Hinweis in der Planzeichnung aufgenommen.</p>

Anregungen	Abwägungsvorschläge
<p><i>Räumung:</i> Die Fläche wurde nicht geräumt.  <i>Belastung:</i> Es besteht ein begründeter Verdacht auf Kampfmittel.</p> <p>Hinweis:  Hinsichtlich der erforderlichen Gefahrenforschungmaßnahmen wenden Sie sich bitte an die örtlich zuständige Gefahrenabwehrbehörde (Stadt oder Gemeinde). Diese wird über das Ergebnis der Auswertung in Kenntnis gesetzt. Da bei den Sondierungen auch Munition aufgefunden werden kann, deren Entsorgung aus Billigkeitsgründen kostenfrei erfolgt, sollten im Interesse eines eventuellen Erstattungsanspruches die Sondierungen erst nach einer erfolgten Preis-anfrage (drei Firmen) vergeben werden.</p> <p>Empfehlung: Kein Handlungsbedarf</p> <p><b>Fläche C</b>  <i>Luftbilder:</i> Die derzeit vorliegenden Luftbilder wurden vollständig ausgewertet.  <i>Luftbildauswertung:</i> Nach durchgeführter Luftbildauswertung wird keine Kampfmittelbelastung vermutet.  <i>Sondierung:</i> Es wurde keine Sondierung durchgeführt.  <i>Räumung:</i> Die Fläche wurde nicht geräumt.  <i>Belastung:</i> Ein Kampfmittelverdacht hat sich nicht bestätigt.</p> <p>Hinweis:  Die vorliegenden Luftbilder können nur auf Schäden durch Abwurfkampfmittel überprüft werden. Sollten bei Erdarbeiten andere Kampfmittel (Granaten, Panzerfäuste, Minen etc.) gefunden werden, benachrichtigen Sie bitte umgehend die zuständige Polizeidienststelle, das Ordnungsamt oder den Kampfmittelräumdienst des Landes Niedersachsen bei der RD Hameln-Hannover des LGLN.</p> <p><b>Hinweis :</b>  In der vorstehenden Empfehlung sind die Erkenntnisse aus der Zeit vor der Einführung des Kampfmittelinformationssystems Niedersachsen (KISNi), dem 11.06.2018, nicht eingeflossen, da sie nicht dem Qualitätsstand von KISNi entsprechen. Sie können natürlich trotzdem von den Kommunen in eigener Zuständigkeit berücksichtigt werden.</p> <p>Bitte senden Sie uns, nach Übernahme unserer Stellungnahme, zur Arbeitserleichterung keine weiteren Schreiben in dieser Angelegenheit zu.</p>	

Anregungen	Abwägungsvorschläge
 <p><b>Legende</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="color: blue;">□</span> Antragsfläche</li> <li><span style="color: yellow;">□</span> Luftbildauswertung</li> <li><span style="color: lightgreen;">□</span> kein Handlungsbedarf</li> <li><span style="color: lightcoral;">□</span> Sondierung empfohlen</li> </ul> <p>The map displays a residential area with several streets: Friesenweg, Moorländer Weg, Südergast, Beim Tivoli, Mühlenstraße, Beim Tivoli, Beim Dunkagel, and Moorlands Tief. A large green area is outlined in blue, indicating the 'Antragsfläche' (application area). This area is divided into sub-zones labeled A, B, and C. A yellow area is also present, labeled 'Luftbildauswertung' (aerial photo evaluation). A small red area is labeled 'Sondierung empfohlen' (investigation recommended). A parking area 'P' is marked in the upper left. A 'Lageplan' (location plan) is indicated on the right side of the map.</p>	

Anregungen		Abwägungsvorschläge
<p><b>Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie</b>  <b>Alfred-Benz-Haus</b>  <b>Stilleweg 2</b>  <b>30655 Hannover</b></p>		
<p>Aus Sicht des Fachbereiches Bauwirtschaft wird zu o.g. Vorhaben wie folgt Stellung genommen:  Wasserlösliche Gesteine (Karbonatgesteine aus der Oberkreide) liegen im Planungsgebiet in so großer Tiefe (&gt; 500 m), dass bisher kein Schadensfall bekannt geworden ist, der auf Verkarstung in dieser Tiefe zurückzuführen ist. Es besteht keine Erdfallgefährdung (Gefährungskategorie 0 gemäß Erlass des Niedersächsischen Sozialministers "Baumaßnahmen in erdfallgefährdeten Gebieten" vom 23.02.1987, AZ. 305.4 - 24 110/2 -). Auf konstruktive Sicherungsmaßnahmen bezüglich der Erdfallgefährdung kann daher bei Bauvorhaben im Planungsbereich verzichtet werden.</p> <p>Nach den uns vorliegenden Unterlagen (Kartenserver des LBEG) steht im Planungsbereich setzungsempfindlicher Baugrund an. Es handelt sich hierbei um anthropogene Auffüllungen, Torf, Mudde, Schlick und Lockergesteine mit sehr geringer Steifigkeit (fluviatile, brackische, marine Sedimente wie z. B. Klei).</p> <p>Bei Bauvorhaben sind die gründungstechnischen Erfordernisse im Rahmen der Baugrunderkundung zu prüfen und festzulegen. Für die geotechnische Erkundung des Baugrundes sind die allgemeinen Vorgaben der DIN EN 1997-1:2014-03 mit den ergänzenden Regelungen der DIN 1054:2010-12 und nationalem Anhang DIN EN 1997-1/NA:2010-12 zu beachten. Der Umfang der geotechnischen Erkundung ist nach DIN EN 1997-2:2010-10 mit ergänzenden Regelungen DIN 4020:2010-12 und nationalem Anhang DIN EN 1997-2/NA:2010-12 vorgegeben. Vorabinformationen zum Baugrund können dem Internet-Kartenserver des LBEG (<a href="http://www.lbeg.niedersachsen.de">www.lbeg.niedersachsen.de</a>) entnommen werden. Diese Stellungnahme ersetzt keine geotechnische Erkundung des Baugrundes.</p> <p>Aus Sicht des Fachbereiches Landwirtschaft/Bodenschutz wird zu o.g. Vorhaben wie folgt Stellung genommen:  Der Schutzgegenstand des Bundes-Bodenschutzgesetzes (BBodSchG) ist nicht der Boden, sondern seine Bodenfunktionen. Demnach gilt es laut § 1 BBodSchG Funktionsbeeinträchtigungen der natürlichen Bodenfunktio-</p>		<p>Der Anregung wird gefolgt und als Hinweis in der Begründung aufgenommen.</p> <p>Der Anregung wird gefolgt und der setzungsempfindliche Baugrund als Hinweis in die Begründung aufgenommen.</p> <p>Die nebenstehend genannten Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Im Rahmen des Umweltberichtes wird das Schutzgut Boden ausführlich beschrieben und bewertet.</p>

Anregungen	Abwägungsvorschläge
<p>onen und der Archivfunktionen bei Einwirkungen zu vermeiden. Grundlage der Beurteilung ist dabei die Bodenfunktionsbewertung. Zur fachgerechten Berücksichtigung des Schutzguts Boden sollte dieses im Umweltbericht ausführlich beschrieben und eine zusammenfassende Bodenfunktionsbewertung vorgenommen werden. Analog gibt das Bundesbodenschutzgesetz (BBodSchG) eine funktionale Betrachtungsweise des Bodens vor (vgl. § 2 BBodSchG). Wir empfehlen – ergänzend zur Beschreibung und Funktionsbewertung – die Darstellung der für den Bodenschutz relevanten Ziele der übergeordneten Planungsgrundlagen, die Ermittlung und Bewertung möglicher Auswirkungen des Vorhabens, die Berücksichtigung der Alternativen der Planung und die Beachtung des Einflusses von Vermeidungs-, Verminderungs- und Überwachungsmaßnahmen in der Bau- und Betriebsphase. Weitere Hinweise, in welchem Umfang und Detaillierungsgrad die Belange des Bodenschutzes in der Umweltprüfung berücksichtigt werden sollten, finden sich im Leitfaden „Bodenschutz in der Umweltprüfung nach BauGB – Leitfaden für die Praxis der Bodenschutzbehörden in der Bauleitplanung“ (<a href="http://www.labo-deutschland.de/documents/umweltpruefung_494.pdf">http://www.labo-deutschland.de/documents/umweltpruefung_494.pdf</a>).</p> <p>Als Datenbasis zur Bearbeitung des Schutzgutes Boden empfehlen wir unsere aktualisierte Bodenkarte i. M. 1:50.000 (BK50) und ihre Vielzahl an Auswertungskarten – u.a. zu Suchräumen für schutzwürdige Böden, zu diversen Empfindlichkeiten oder zum Vorkommen sulfatsaurer Böden (<a href="http://nibis.lbeg.de/cardomap3/#">http://nibis.lbeg.de/cardomap3/#</a>).</p> <p>Laut unseren Datengrundlagen sind im Plangebiet sulfatsaure Böden wahrscheinlich. Sulfatsaure Böden entstehen bei der Entwässerung und Belüftung pyrithaltiger Sedimente durch Oxidation von Pyrit. Die damit verbundene Bildung von Schwefelsäure kann zu extremer Versauerung (pH-Wert &lt;4,0), deutlich erhöhter Sulfatkonzentration, erhöhter Schwermetallverfügbarkeit, hohen Gehalten betonschädlicher Stoffe bzw. hoher Korrosionsgefahr für Stahlkonstruktionen führen. Ursache dieser Probleme sind hohe, geogen bedingte Gehalte an reduzierten anorganischen Schwefelverbindungen (v. a. Eisensulfide wie Pyrit). Durch mehrwöchige Bauzeiten kann es zum Zutritt von Sauerstoff in sonst vom Grundwasser beeinflussten Bodenschichten kommen und dadurch zu bedeutenden Versauerungsschüben und einer relevanten Freisetzung von Schwermetallen führen. Dementsprechend können notwendige Entwässerungsmaßnahmen die Gefährdung durch Oxidation der Schwefelverbindungen er-</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Hinweise zu möglicherweise vorkommenden sulfatsauren Böden werden zur Kenntnis genommen. Die vorliegende Begründung wird auf den nebenstehend genannten Sachverhalt hinweisen.</p> <p>Im Übrigen wird darauf hingewiesen, dass die Umsetzung dieser Angebotsplanung möglich ist, unabhängig von der Möglichkeit des Vorkommens sulfatsaurer Böden. Dieser Sachverhalt ist im Rahmen der nachgelagerten Erschließungsplanung / Bauausführung zu behandeln und nicht auf Ebene dieser Bauleitplanung.</p>

Anregungen	Abwägungsvorschläge
<p>höhen und auch über den Bau- und Vorhabensbereich hinausreichen. Wir empfehlen daher tiefenorientierte, flächige bodenkundliche Erkundung mit engem Raster. Hinweisen möchten wir auf die erschienenen Veröffentlichungen „Sulfatsaure Böden in niedersächsischen Küstengebieten“ (Geofakten 24) und „Handlungsempfehlungen zur Bewertung und zum Umgang mit Bodenaushub aus (potenziell) sulfatsauren Sedimenten“ (Geofakten 25). Diese sind auf unserer Internetseite unter <a href="http://www.lbeg.niedersachsen.de">www.lbeg.niedersachsen.de</a> (Karten, Daten und Publikationen &gt; Publikationen &gt; Geofakten) eingestellt.</p> <p>Da die Böden im Plangebiet zudem laut unseren Datengrundlagen hoch verdichtungsempfindlich sind, ergänzen wir außerdem einige Hinweise zu Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen negativer Bodenbeeinträchtigungen. Entsprechend § 202 Baugesetzbuch (BauGB) sollte der humose Oberboden von anderen Bodenschichten getrennt ausgehoben und gelagert werden. Ziel ist es, ihn in einem nutzbaren Zustand zu erhalten und vor Vernichtung oder Vergeudung zu schützen. Zudem sollten einige DIN-Normen aktiv angewendet werden (u.a. DIN 18300 Erdarbeiten, DIN 18915 Bodenarbeiten im Landschaftsbau, DIN 19731 Verwertung von Bodenmaterial). Mit den Schutzgütern Fläche und Boden ist sparsam und schonend umzugehen. Arbeits-, Lager- und Rangierflächen sollten sich daher auf das notwendige Maß beschränken. Stahlplatten oder Baggermatten sollten ausgelegt werden, um Strukturschäden zu vermeiden. Weiterhin sollte bei jeglichen Erdarbeiten oder Überfahrungen auf den Feuchtegehalt des Bodens und die Beschaffenheit der Gerätschaften geachtet werden. Boden sollte schicht- und horizontgetreu ab- und aufgetragen und gelagert werden. Bei der Lagerung sollten die Bodenmassen zudem vor Witterung und Wassereinstau geschützt werden.</p> <p>Weitere Anregungen oder Bedenken aus Sicht unseres Hauses bestehen unter Bezugnahme auf unsere Belange nicht.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die Begründung wird auf den nebenstehend genannten Sachverhalt hinweisen.</p>

Anregungen		Abwägungsvorschläge
<p><b>Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr Fontainengraben 200 53123 Bonn</b></p>		
<p>Durch die oben genannte und in den Unterlagen näher beschriebene Planung werden Belange der Bundeswehr berührt, jedoch nicht beeinträchtigt. Vorbehaltlich einer gleichbleibenden Sach- und Rechtslage bestehen zu der Planung seitens der Bundeswehr als Träger öffentlicher Belange keine Einwände.</p> <p>Das Plangebiet befindet sich im Zuständigkeitsbereich für Flugplätze nach § 18 a LuftVG des militärischen Flugplatzes Wittmund. Aufgrund der Lage des Plangebietes ist durch den Flugplatz/Flugbetrieb mit Lärm – und Abgasemissionen zu rechnen. Ich weise darauf hin, dass Beschwerden und Ersatzansprüche, die sich auf die vom Flugplatz/Flugbetrieb ausgehenden Emissionen wie Fluglärm etc. beziehen, nicht anerkannt werden können.</p> <p>Das Plangebiet liegt außerdem im Interessengebiet militärischer Funk und im Interessengebiet der Luftverteidigungsradaranlage Brockzetel.</p> <p>Evtl. Antworten/Rückfragen senden Sie bitte unter Verwendung unseres Zeichens K-II-157- 19-BBP ausschließlich an die folgende Adresse: <a href="mailto:BAIUDBwToeB@bundeswehr.org">BAIUDBwToeB@bundeswehr.org</a></p>		<p>Die nebenstehend genannten Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Der Anregung wird gefolgt und ein entsprechender Hinweis in der Planzeichnung und Begründung aufgenommen.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p><b>Polizeiinspektion Wilhelmshaven / Friesland Mozartstraße 29 26382 Wilhelmshaven</b></p>		
<p><u>Stellungnahme 11.02.2019, 11:04 Uhr:</u> Nach Durchsicht und Prüfung der übersandten Unterlagen – insbesondere der unter Punkt 5.5 geplanten Verkehrsflächen und Wege – stelle ich fest, dass aus verkehrspolizeilicher Sicht derzeit keine Bedenken gegen den Bebauungsplan Nr. 108 „An den Schöfelwiesen Ost“ der Stadt Jever vorgebracht werden.</p> <p><u>Stellungnahme 11.02.2019, 14:12 Uhr:</u></p>		<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p>

Anregungen	Abwägungsvorschläge
<p>Nach Kenntnis der Stellungnahme vom Landkreis Friesland (als Anlage beigefügt), teile ich Ihnen nachträglich mit, dass die vorgetragene Bedenken in Sachen Tivoli Kreisel auch von mir genauso gesehen werden. Der Tivoli-Kreisel war vor wenigen Jahren sogar als eine Unfallhäufungsstelle auffällig!</p> <p>Ich unterstütze daher auch ausdrücklich die Einrichtung einer verkehrstechnischen Fachplanung im Zusammenhang mit der weiteren Bebauungsplanung.</p> <p><i>Anlage: Stellungnahme Landkreis Friesland</i></p> <p><i>Gegen die vorgelegte Bauleitplanung bestehen seitens des Fachbereiches Straßenverkehr keine grundsätzlichen Bedenken.</i></p> <p><i>Gleichwohl gebe ich zu bedenken, dass durch den Bebauungsplan Nr. 106 „Westlich Beim Dünkagel“ sowie die hier in Rede stehende Bauleitplanung eine Erweiterung um über 70 Baugrundstücke erfolgt. Zur (mittelbaren) Erschließung dient der Kreisverkehr Mühlenstraße/Beim Tivoli (sog. „Mini-Kreisel“), dessen Eignung hierfür zumindest zweifelhaft erscheint. Seitens des Unterzeichners wird angeregt, hierzu eine verkehrstechnische Fachplanung vorzunehmen, um die entstehenden (zusätzlichen) Verkehre und die Kapazität des Mini-Kreisels zu bewerten.</i></p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Der Anregung wurde gefolgt und eine Verkehrsuntersuchung in Auftrag gegeben. Hieraus ergibt sich, dass die Kapazität des Mini-Kreisels für den zukünftig zusätzlichen Verkehr ausreichend ist. Die Stadt wird die verkehrliche Entwicklung nach Erschließung des neuen Gebietes beobachten. Sollten sich in der Zukunft verkehrliche Schwierigkeiten am Mini-Kreisel herausstellen, wird die Stadt Jever mit geeigneten Maßnahmen reagieren.</p> <p><i>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</i></p> <p><i>Der Anregung wurde gefolgt und eine Verkehrsuntersuchung in Auftrag gegeben. Hieraus ergibt sich, dass die Kapazität des Mini-Kreisels für den zukünftig zusätzlichen Verkehr ausreichend ist. Die Stadt wird die verkehrliche Entwicklung nach Erschließung des neuen Gebietes beobachten. Sollten sich in der Zukunft verkehrliche Schwierigkeiten am Mini-Kreisel herausstellen, wird die Stadt Jever mit geeigneten Maßnahmen reagieren.</i></p>
<p><b>Sielacht Wangerland Geschäftsstelle der Wasser- und Bodenverbände Anton-Günther-Str. 22 26441 Jever</b></p>	
<p>Zu der vorbezeichneten Bauleitplanung nehmen wir wie folgt Stellung. Im Plangebiet der Bauleitplanung befinden sich Gewässer III. Ordnung, die in der Unterhaltungspflicht der Sielacht Wangerland stehen. Weiterhin grenzt an der Südseite das Gewässer II. Ordnung Nr. 10 "Moorlandstief" an das Plangebiet. Zu Ihrer Übersicht fügen wir einen entsprechenden Lageplan bei.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p>

<b>Anregungen</b>	<b>Abwägungsvorschläge</b>
<p>An den Gewässern III. Ordnung ist jeweils beidseitig ein 6,00 m breiter Räumuferstreifen entsprechend der Satzung der Sielacht Wangerland für die Durchführung der Gewässerunterhaltung von jeglichen baulichen Anlagen freizuhalten. Dies gilt auch für Nebenanlagen und Anpflanzungen, die eine Durchfahrt der Unterhaltungsfahrzeuge einschränken.</p> <p>Hinsichtlich des Gewässers III. Ordnung Nr. 10a gehen wir davon aus, dass das Gewässer in die Oberflächenplanung des Bebauungsplangebietes einbezogen wird, so dass die Unterhaltungspflicht für das verbleibende Gewässer an die Stadt Jever übergehen wird.</p> <p>Südlich grenzt das Plangebiet an das Gewässer II. Ordnung Nr. 10 "Moorlandstief", hier ist entsprechend der Satzung ein 10,00 m breiter Räumuferstreifen entlang des Gewässers für die Durchführung der Gewässerunterhaltung freizuhalten.</p> <p>Das Plangebiet befindet sich im Einzugsgebiet des Schöpfwerkes Moorland. Dieses Gebiet verfügt über keine freie Entwässerung (ausschließlich Pumpbetrieb), so dass hinsichtlich der Regenrückhaltung hohe Anforderungen gestellt werden und somit in der Planung ausreichend Raum für entsprechende Regenrückhaltmaßnahmen einzuplanen ist. Einzelheiten sind im erforderlichen wasserrechtlichen Verfahren zu regeln.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Entsprechende Räumstreifen sind bereits in der Planzeichnung vorhanden. Die entsprechende textliche Festsetzung wird um die genannten Hinweise erweitert. Das Gewässer Nr. 10a sowie der nördliche Teil des Gewässers Nr. 10b werden zukünftig aufgegeben, sodass hier keine Notwendigkeit der Festsetzung von Räumuferstreifen besteht. Die Entwässerung wird dann über eine neu zu schaffende Rohrleitung innerhalb der Verkehrsfläche sichergestellt.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Das Gewässer Nr. 10a wird zukünftig aufgegeben.</p> <p>Der Anregung wird gefolgt und ein entsprechender Räumuferstreifen in der Planzeichnung dargestellt.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p>

Anregungen		Abwägungsvorschläge
		
<p><b>GeoDienste GmbH</b>  <b>Nienburger Str. 2</b>  <b>31515 Wunstorf</b></p>		
<p>Mit Schreiben vom 12.02.2019 wurde die GEW Wilhelmshaven von der Stadt Jever zu einer Stellungnahme in folgender Angelegenheit aufgefordert: Die Stadt Jever beabsichtigt die Festsetzung des Bebauungsplangebietes „An den Schöfelwiesen Ost“ (B-Plan Nr. 108) zu allgemeinem Wohngebiet. Im Zuge des Bauleitverfahrens wird eine Umweltprüfung durchgeführt. Der GEW wird als Träger öffentlicher Belange im Vorfeld hinsichtlich einer möglichen Betroffenheit Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben. Wir nehmen hiermit Bezug auf den Vorentwurf des Planungs-</p>		<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p>

Anregungen		Abwägungsvorschläge
<p>büros Diekmann, Mosebach &amp; Partner.</p> <p>Wasserrechtliche Rahmenbedingungen Der Planungsraum in Jever befindet sich unmittelbar nördlich angrenzend an die Zone IIIB des Wasserschutzgebietes (WSG) des Wasserwerks (WW) Feldhausen der GEW. Da sich das B-Plangebiet außerhalb der Schutzzone befindet bestehen rechtlich derzeit keine Einschränkungen im Hinblick auf die Wassergewinnungsanlagen.</p> <p>Ausblick Für das Trinkwassergewinnungsgebiet Feldhausen ist jedoch eine Neuausweisung des WSG vorgesehen. Dies kann hinsichtlich des geplanten Vorhabens Veränderungen in Lage und Ausdehnung des WSG zur Folge haben. Bei der zukünftigen Gliederung der Schutzzonen des WW Feldhausen ist davon auszugehen, dass der Planungsbereich nach derzeitiger Kenntnislage der Zone IIIB zugehörig sein wird. Somit würden gemäß der aktuell gültigen Schutzgebietsverordnung (SVO) einige Handlungen nur bedingt zulässig sein. Dies gilt ebenso im Hinblick auf die ebenfalls geplante Novellierung der SVO. In diesem Zusammenhang möchten wir vor allem auf mögliche und bedeutsame Einschränkungen hinsichtlich der Nutzung von Erdwärme und damit verbundenen Eingriffen in den für die Trinkwassergewinnung genutzten Grundwasserleiter hinweisen. Darüber hinaus verweisen wir mit Blick auf weitere mögliche Einschränkungen auf die Inhalte der Handlungshilfe II „Erstellung und Vollzug von Wasserschutzgebietsverordnungen für Grundwasserentnahmen“ vom NLWKN in der aktuellen Version sowie im Überarbeitungsentwurf aus 2018.</p> <p>Bei Rückfragen stehen wir Ihnen jederzeit gerne zur Verfügung.</p>		<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Der Anregung wird gefolgt und ein entsprechender Hinweis in der Planzeichnung und Begründung aufgenommen.</p>
<p><b>EWE Wasser GmbH</b> <b>Humphry Davy Straße 41</b> <b>27472 Cuxhaven</b></p>		
<p>Vielen Dank für die Beteiligung an dem Planverfahren für den Bebauungsplan an den Schöfelwiesen Ost.</p> <p>Gegen die Aufstellung des Bebauungsplans haben wir grundsätzlich keine Bedenken.</p> <p>Zu den Maßnahmen, die im Bebauungsplan konkretisiert werden, nehmen</p>		<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p>

Anregungen	Abwägungsvorschläge
<p>wir aus entwässerungstechnischer Sicht wie folgt Stellung: Oberflächenwasser: Aus der Begründung ergibt sich eine praktische Frage: Wer ist nach der Fertigstellung des Erschließungsgebiets für die Unterhaltung der Gräben zuständig —die Sielacht Wangerland oder die EWE WASSER?</p> <p>Zurzeit befindet sich das Wasserschutzgebiet Feldhausen in Überarbeitung. Die genauen hydrogeologischen Abmessungen des Gebiets stehen noch nicht fest. Nach Rücksprache mit Herrn Eifers von der unteren Wasserbehörde des LK Friesland wird sich das Plangebiet ganz oder zumindest teilweise im vergrößerten Wasserschutzgebiet befinden.</p> <p>Im Sinne des Vorsorgeprinzips soll daher für das geplante Regenrückhaltebecken (RRB) eine Ölsperre vorgesehen werden. Bei einem möglichen Kfz-Unfall im Wohngebiet kann kontaminiertes Wasser zurückgehalten werden. Um für diesen Zweck das Becken jederzeit erreichen zu können, benötigt die EWE Wasser einen befestigten Weg rund um das Becken (z.B. Schotterrasen).</p> <p>Des Weiteren möchten wir darauf hinweisen, dass das RRB trotz naturnaher Gestaltung ein technisches Bauwerk ist, welches regelmäßig unterhalten werden muss (Rückschnitt von Bewuchs, Ausbaggern von Sediment). Wir möchten darum bitten, dass dieser Umstand bei der Berechnung der Kompensationsmaßnahmen berücksichtigt wird.</p> <p>Für die Unterhaltung des Beckens und der Gräben ist in der weiteren Planung zudem Platz vorzusehen, an dem das Bagger- und Mähgut abgelagert werden kann.</p> <p>Dachneigung: Flachgeneigte Dächer können als Grün- oder Blaudächer eine Schlüsselrolle bei der Schaffung neuer Grünflächen spielen und einen Beitrag gegen die steigende Versiegelung von Böden leisten. Sie sind eine Stütze der städtischen Tier- und Pflanzenwelt. Die Auswirkungen des Klimawandels (Hitze- und Starkregenereignisse, Sturm, erhöhte Überflutungsfahr) fordern einen verstärkten Rückhalt von Regenwasser und die kontrollierte Einleitung in das Sielsystem. Auch hierfür stellen Grün- und Blaudächer einen wichtigen Baustein dar. Daher würde es die EWE Was-</p>	<p>Der Anregung wird dahingehend gefolgt, dass die Begründung klarstellend ergänzt wird. Zukünftig ist die EWE Wasser für die Unterhaltung der Gewässer zuständig.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die Notwendigkeit der Errichtung einer Ölsperre wird derzeit nicht gesehen, jedoch im Rahmen der weiteren Planungen in Betracht gezogen.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und der Umstand der regelmäßigen Unterhaltung bei der Berechnung der Kompensationsmaßnahmen berücksichtigt.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und im Rahmen der Ausführungsplanung berücksichtigt. Zur Unterhaltung der Gräben werden ausreichend Räumstreifen planungsrechtlich gesichert.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die Stadt Jever begrüßt die nebenstehend genannten Hinweise und ermöglicht bereits im Randbereich des Bebauungsplanes Nr. 108 flachgeneigte Dächer.</p>

Anregungen	Abwägungsvorschläge
<p>ser begrüßen, wenn flachgeneigte Dächer in künftige städtebauliche Konzepte mit aufgenommen würden.</p> <p>Schmutzwasser: Das Plangebiet soll über ein neu zu errichtendes Pumpwerk an die Schmutzwasserkanalisation angeschlossen werden. Analog zum Bebauungsplan Westlich Beim Dünkagel gelangt das Abwasser über das Pumpwerk Ibenweg in das anschließende Freigefälletnetz im Rüstringer Weg. Bei Starkregenereignissen ist es hier in der Vergangenheit zu einer hydraulischen Überlastung gekommen: Schmutzwasser ist in den Regenwasserkanal gelangt. Für den Normalbetrieb ist das Schmutzwassernetz ausreichend, wird durch den Anschluss der 60 Baugrundstücke jedoch weiter beansprucht. Um dem Verschlechterungsverbot Rechnung zu tragen und den Anschluss weiterer Erschließungsgebiete zu ermöglichen, kann es in Zukunft notwendig sein, Folgeprojekte für die Vergrößerung des Druckrohr- und Freigefälletnetz anzustoßen.</p> <p>Für Rückfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und im Rahmen der Ausführungsplanung berücksichtigt.</p>
<p><b>Oldenburgisch - Ostfriesischer Wasserverband Georgstraße 4 26919 Brake</b></p>	
<p>Wir nehmen zu der oben genannten Bauleitplanung wie folgt Stellung: Angrenzend an das Bebauungsgebiet befinden sich Versorgungsleitungen des OOWV.</p> <p>Das ausgewiesene Planungsgebiet kann im Rahmen einer erforderlichen Rohrnetzerweiterung an unsere zentrale Trinkwasserversorgung angeschlossen werden. Wann und in welchem Umfang diese Erweiterung durchgeführt wird, müssen die Stadt und der OOWV rechtzeitig vor Ausschreibung der Erschließungsarbeiten gemeinsam festlegen. Die notwendigen Rohrverlegungsarbeiten können nur auf der Grundlage der AVB Wasser V unter Anwendung des § 4 der Wasserlieferungsbedingungen des OOWV durchgeführt werden. Wir machen darauf aufmerksam, dass die Gemeinde die sich aus diesem Paragraphen ergebende Verpflichtung rechtzeitig durch Kauf- oder Erschließungsverträge auf die neuen Grundstückseigentümer übertragen kann.</p> <p>Bei der Erstellung von Bauwerken sind gemäß DVGW Arbeitsblatt W 400-</p>	<p>Die Stellungnahme des Oldenburgisch-Ostfriesischen Wasserverbandes wird zur Kenntnis genommen und im Rahmen der Ausführungsplanung und Bauausführung berücksichtigt.</p>

Anregungen	Abwägungsvorschläge
<p>1 Sicherheitsabstände zu den Versorgungsleitungen einzuhalten. Außerdem weisen wir darauf hin, dass die Versorgungsleitungen nicht mit Bäumen überpflanzt werden dürfen. Um für die Zukunft sicherzustellen, dass eine Überbauung der Leitungen nicht stattfinden kann, werden Sie gebeten, ggf. für die betroffenen Leitungen ein Geh-, Fahr- und Leitungsrecht einzutragen.</p> <p>Für die ordnungsgemäße Unterbringung der Versorgungsleitungen innerhalb der öffentlichen Verkehrsflächen im Baugebiet, sollte ein durchgehender seitlicher Versorgungstreifen angeordnet werden. Dieser darf wegen erforderlicher Wartungs-, Unterhaltungs- und Erneuerungsarbeiten weder bepflanzt noch mit anderen Hindernissen (Blumenkübel oder Entsorgungsleitungen) versehen werden.</p> <p>Um Beachtung des DVGW Arbeitsblattes W 400-1 wird gebeten.</p> <p>Um das Wiederaufnehmen der Pflasterung bei der Herstellung von Hausanschlüssen zu vermeiden, sollte der Freiraum für die Versorgungsleitungen erst nach 75%iger Bebauung der Grundstücke endgültig gepflastert werden.</p> <p>Sollten durch Nichtbeachtung der vorstehenden Ausführungen Behinderungen bei der Erschließung des Baugebietes eintreten, lehnen wir für alle hieraus entstehenden Folgeschäden und Verzögerungen jegliche Verantwortung ab.</p> <p>Wir bitten vor Ausschreibung der Erschließungsarbeiten um einen Besprechungstermin, an dem alle betroffenen Versorgungsträger teilnehmen.</p> <p>Im Hinblick auf den der Gemeinde obliegenden Brandschutz (Grundschutz) weisen wir ausdrücklich darauf hin, dass die Löschwasservorhaltung kein gesetzlicher Bestandteil der öffentlichen Wasserversorgung ist. Die öffentliche Wasserversorgung als Aufgabe der Daseinsvorsorge wird durch die gesetzlichen Aufgabenzuweisungen des Niedersächsischen Brandschutzgesetzes (NBrandSchG) nicht berührt, sondern ist von der kommunalen Löschwasserversorgungspflicht zu trennen.</p> <p>Eine Pflicht zur vollständigen oder teilweisen Sicherstellung der Lösch-</p>	

Anregungen		Abwägungsvorschläge
<p>wasserversorgung über das öffentliche Wasserversorgungsnetz (leitungsgebunden) besteht durch den OOWV nicht. Da unter Berücksichtigung der baulichen Nutzung und der Gefahr der Brandausbreitung unterschiedliche Richtwerte für den Löschwasserbedarf bestehen (DVGW-Arbeitsblatt W 405), ist frühzeitig beim OOWV der mögliche Anteil (rechnerischer Wert) des leitungsgebundenen Löschwasseranteils zu erfragen, um planungsrechtlich die Erschließung als gesichert anerkannt zu bekommen.</p> <p>Evtl. Sicherungs- bzw. Umlegungsarbeiten können nur zu Lasten des Veranlassers oder nach den Kostenregelungen bestehender Verträge durchgeführt werden.</p> <p>Die Einzeichnung der vorhandenen Versorgungsanlagen in dem anliegenden Lageplan ist unmaßstäblich. Die genaue Lage gibt Ihnen Dienststellenleiter Herr Lübben von unserer Betriebsstelle in Schoost, Tel. 04461/9810211 in der Örtlichkeit an.</p> <p>Nach endgültiger Planfassung und Beschluss als Satzung wird um eine Ausfertigung eines genehmigten Bebauungsplanes gebeten.</p>		<p>Der Bitte um Übersendung einer Ausfertigung eines genehmigten Bebauungsplanes wird nicht gefolgt. Der beschlossene Bebauungsplan kann nach Eintritt der Rechtswirksamkeit online über die Homepage der Stadt Jever heruntergeladen werden.</p>
<p><b>Deutsche Telekom Technik GmbH</b>  <b>Hannoversche Straße 6-8</b>  <b>49084 Osnabrück</b></p>		
<p>Die Telekom Deutschland GmbH (nachfolgend Telekom genannt) - als Netzeigentümerin und Nutzungsberechtigte i. S. v. § 68 Abs. 1 TKG - hat die Deutsche Telekom Technik GmbH beauftragt und bevollmächtigt, alle Rechte und Pflichten der Wegesicherung wahrzunehmen sowie alle Planverfahren Dritter entgegenzunehmen und dementsprechend die erforderlichen Stellungnahmen abzugeben. Zu der o. g. Planung nehmen wir wie folgt Stellung:</p> <p>Die Telekom wird die Voraussetzungen zur Errichtung eigener TK-Linien im Baugebiet prüfen. Je nach Ausgang dieser Prüfung wird die Telekom eine Ausbauentscheidung treffen. Vor diesem Hintergrund behält sich die Telekom vor, bei einem bereits bestehenden oder geplanten Ausbau einer TK-Infrastruktur durch einen anderen Anbieter auf die Errichtung eines eigenen Netzes zu verzichten</p>		<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p>

Anregungen	Abwägungsvorschläge
<p>Wir bitten Sie, in den Hinweisen des Bebauungsplanes folgende Forderung entsprechend § 77k Abs. 4 Telekommunikationsgesetz aufzunehmen: Neu errichtete Gebäude, die über Anschlüsse für Endnutzer von Telekommunikationsdienstleistungen verfügen sollen, sind gebäudeintern bis zu den Netzabschlusspunkten mit hochgeschwindigkeitsfähigen passiven Netzinfrastrukturen (Leerrohre, §3 Abs. 17b TKG) sowie einem Zugangspunkt zu diesen passiven gebäudeinternen Netzkomponenten auszustatten.“</p> <p>Wir bitten Sie, Beginn und Ablauf der Erschließungsmaßnahmen im Bebauungsplangebiet der Deutschen Telekom Technik GmbH so früh wie möglich, mindestens drei Monate vor Baubeginn, schriftlich anzuzeigen und bitten Sie, uns zu der Baubesprechung mit den Versorgungsbetrieben einzuladen. Wir sind dann gerne bereit einen Mitarbeiter zu der Besprechung zu entsenden.</p> <p>Bei Planungsänderungen bitten wir uns erneut zu beteiligen. <a href="mailto:T-NL-N-PTI-12-Planungsanzeigen@telekom.de">mailto:T-NL-N-PTI-12-Planungsanzeigen@telekom.de</a></p>	<p>Der Anregung wird nicht gefolgt, da dieses nicht im Rahmen des Bauleitplanverfahrens sondern im Rahmen der Ausführungsplanung und Bauausführung abgestimmt wird.</p> <p>Der Anregung wird gefolgt und rechtzeitig im Rahmen der Ausführungsplanung und Bauausführung Rücksprache mit der Deutschen Telekom GmbH gehalten.</p>
<p><b>EWE Netz GmbH Zum Stadtpark 2 26655 Westerstede</b></p>	
<p>Die Aufstellung oder Veränderung von Leitplanungen kollidiert in der Regel nicht mit unserem Interesse an einer Bestandswahrung für unsere Leitungen und Anlagen. Sollte sich hieraus im nachgelagerten Prozess die Notwendigkeit einer Anpassung unserer Anlagen, wie z.B. Änderungen, Beseitigung, Neuherstellung der Anlagen an anderem Ort (Versetzung) oder anderer Betriebsarbeiten ergeben, sollen dafür die gesetzlichen Vorgaben, die anerkannten Regeln der Technik sowie die Planungsgrundsätze der EWE NETZ GmbH gelten. Gleiches gilt auch für die Neuherstellung, z.B. Bereitstellung eines Stationsstellplatzes. Die Kosten der Anpassungen bzw. Betriebsarbeiten sind von dem Vorhabenträger vollständig zu tragen und der EWE NETZ GmbH zu erstatten, es sei denn der Vorhabenträger und die EWE NETZ GmbH haben eine anderslautende Kostentragung vertraglich geregelt.</p> <p>Die EWE NETZ GmbH hat keine weiteren Bedenken oder Anregungen vorzubringen.</p>	<p>Die Stellungnahme der EWE Netz GmbH wird zur Kenntnis genommen.</p>

<b>Anregungen</b>		<b>Abwägungsvorschläge</b>
<p>Wir bitten Sie, uns auch in die weiteren Planungen einzubeziehen und uns frühzeitig zu beteiligen.</p> <p>Unsere Netze werden täglich weiterentwickelt und verändern sich dabei. Dies kann im betreffenden Planbereich über die Laufzeit Ihres Verfahrens/Vorhabens zu Veränderungen im zu berücksichtigenden Leitungs- und Anlagenbestand führen. Wir freuen uns Ihnen eine stets aktuelle Anlagenauskunft über unser modernes Verfahren der Planauskunft zur Verfügung stellen zu können - damit es nicht zu Entscheidungen auf Grundlage veralteten Planwerkes kommt. Bitte informieren Sie sich deshalb gern jederzeit über die genaue Art und Lage unserer zu berücksichtigenden Anlagen über unsere Internetseite <a href="https://www.ewe-netz.de/geschaeftskunden/service/leitungsplaene-abrufen">https://www.ewe-netz.de/geschaeftskunden/service/leitungsplaene-abrufen</a>.</p> <p>Zur effizienten Bearbeitung von Anfragen und Stellungnahmen bauen wir unsere elektronischen Schnittstellen kontinuierlich aus. Bitte schicken Sie uns Ihre Anfragen und Mitteilungen zukünftig an unser Postfach <a href="mailto:info@ewe-netz.de">info@ewe-netz.de</a>.</p> <p>Haben Sie weitere Fragen? Sie erreichen Ihren Ansprechpartner Herrn Röttgers unter der folgenden Rufnummer: 04451-8032248.</p>		

Anregungen	Abwägungsvorschläge
<b>Bürger 1:</b>	
<p><i>Stellungnahme 24.02.2019:</i> Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 Abs. 1 BauGB für den Bebauungsplan Nr. 108 „An den Schöfelwiesen Ost“ werden eine modifizierte Planung bzw. klarstellende Festlegungen angeregt für den Bebauungsplan Nr. 108 „An den Schöfelwiesen Ost“ in folgenden Punkten:</p> <p>I. Kinderspielplatz II. Erhalt des Baumbestands III. Bedarfsgerechtes Angebot auch an kleineren Grundstücken IV. Verzicht auf Stiche zur Erschließung von Häusern in 2. Reihe V. Verschmälerung der nördlichen Ringstraße („Spielstraße“)</p> <p>Ziel ist eine Erhöhung der Wohnqualität im neuen Baugebiet und eine verbesserte Vermarktungsfähigkeit der Grundstücke durch sozial, ökologisch und ökonomisch sinnvolle Anpassungen gegenüber dem vorliegenden ersten Planvorentwurf.</p> <p>I. Kinderspielplatz Innerhalb der 3 Abschnitte des Baugebiets (Dr.-Sophie-Prag-Straße, Schöfelwiesen Ost und West) ist derzeit kein Kinderspielplatz vorgesehen. Der nächste Spielplatz befindet sich am Brookmerlandring, westlich des Baugebiets. Die aktuelle Planung für die Schöfelwiesen West sieht noch nicht einmal einen direkten Fußweg vom Neubaugebiet dorthin vor. Zweifelsohne ist es geboten, in einem Wohngebiet mit derart vielen Grundstücken, einer noch höheren Zahl an Haushalten und naturgemäß sehr vielen Kindern zumindest einen Kinderspielplatz einzuplanen. Dies wird hiermit angeregt. Eine Rückfrage bei der Verwaltung ergab, dass man „für einen Spielplatz kein wertvolles Bauland opfern“ wolle. Es sei daher ein Spielplatz außerhalb der Schöfelwiesen vorgesehen und zwar an deren südöstlichem Ende, zwischen der Dr.-Sophie-Prag-Straße, dem Tief und dem geplanten Regenrückhaltebecken. Um Gefahren durch die angrenzenden Wasserflächen abzuwenden, werde man ein erhöhtes Maß an Zäunen einplanen.</p> <p>Hierzu ist zunächst festzuhalten, dass die Verwaltung keine Einigung mit</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Das Niedersächsische Gesetz über Spielplätze vom 06. Februar 1973, zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 11. Dezember 2002, wurde am 10. Dezember 2008 aufgehoben. Somit besteht für die Stadt Jever keine Verpflichtung zur Erstellung eines Spielplatzes im Plangebiet. Im Rahmen der Spielleitplanung der Stadt wird der Bedarf entweder über bestehende oder neu zu errichtende Spielplätze im Plangebiet gefördert. Nach Abschluss der Erschließungsphase wird geprüft, ob ein neuer Spielplatz im Plangebiet hergerichtet wird oder der bestehende Spielplatz am Brookmerlandring ausreichend ist. Ein Spielplatz muss nicht in einem Bebauungsplan festgesetzt werden. Da die Stadt Jever überwiegend Eigentümer der Flächen ist, kann im späteren Verfahren ein Spielplatz ohne entsprechende Festsetzungen im Bereich des allgemeinen Wohngebietes realisiert werden.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p>

<p>dem Eigentümer des betreffenden Grunds erzielen konnte; ansonsten wäre die Fläche Teil des B-Plans geworden. Auch besteht seitens des Eigentümers keine Bereitschaft mehr zum Verkauf.</p> <p>Dessen ungeachtet sollte ein Spielplatz nicht am äußersten Rand positioniert sein sondern möglichst zentral, d.h. nahe der geographischen Mitte des gesamten neuen Wohngebiets. Wer die von einem Spielplatz ausgehenden Lärmemissionen scheut, soll woanders bauen.</p> <p>Da der Abschnitt „An der Schöfelwiese WEST“ ebenfalls zeitnah entwickelt werden soll und dann die Verbindung auch zum bislang spielplatzfreien Neubaugebiet „Südlicher Friesenweg“ geschlossen wird, rege ich einen Spielplatz im nun zur Beplanung anstehenden Bereich „Schöfelwiese OST“ an. Ein sinnvoller Standort ist etwa südlich der Straße, die nach jetziger Planung zur Anbindung des Bereichs „Schöfelwiese WEST“ dienen soll. In der Skizze für den Vertrieb ist dies die Fläche der Grundstücke 47 und/oder 65. Für diesen Standort spricht neben der zentralen Lage, dass sich direkt nördlich der Bereich mit verdichteter Bebauung anschließt. Kinder aus den dortigen Geschosswohnungen werden kaum über Spielgeräte im eigenen Garten verfügen. Es gilt der Grundsatz „Lieber ein kleiner Spielplatz als gar keiner“.</p> <p>Sollte der Ansatz der Verwaltung nach maximaler wirtschaftlicher Verwertung des Areals vom Rat geteilt werden, so könnte die Nutzung als Spielplatz auf zunächst 20 Jahre begrenzt und eine Prüfung nach Ablauf dieser Frist bereits heute eingeplant werden. Es ist naheliegend, dass Kinderspielplätze dort zu finden sein sollten, wo (viele) Kinder wohnen. Die Zahl der Kinder ist in einem Neubaugebiet am höchsten in den ersten Jahren nach dem Erstbezug. Will man wegen der laufenden Spielleitplanung die Gesamtanzahl von Spielplätzen in Jever keinesfalls erhöhen, käme die Schließung des Platzes am Brookmerlandring in Betracht. Dort wohnt gut 30 Jahre nach Fertigstellung der Straße kaum noch ein Kind im Spielplatz-Alter. Auch diese Fläche eignet sich als Bauland.</p> <p><b>II. Erhalt des Baumbestandes</b> Es erscheint unpassend, auf Kosten der Stadt den vorhandenen Baumbestand abzuholzen, um danach eine Neubepflanzung anzuregen oder gar zur Pflicht zu machen. Insbesondere darf es nicht das Ziel sein, Wohnbaugrundstücke bewusst „baumfrei“ zu übergeben. Wer Schattenwurf scheut, soll ein anderes Grundstück erwerben.</p>	<p>Wie bereits weiter oben genannt, wird nach Abschluss der Erschließungsphase geprüft, ob ein neuer Spielplatz im Plangebiet hergerichtet wird oder der bestehende Spielplatz am Brookmerlandring ausreichend ist.</p> <p>Im Rahmen der Spielleitplanung der Stadt wird der Bedarf entweder über bestehende oder neu zu errichtende Spielplätze im Plangebiet gefördert. Nach Abschluss der Erschließungsphase wird geprüft, ob ein neuer Spielplatz im Plangebiet hergerichtet wird oder der bestehende Spielplatz am Brookmerlandring ausreichend ist. Ein Spielplatz muss nicht in einem Bebauungsplan festgesetzt werden. Da die Stadt Jever überwiegend Eigentümer der Flächen ist, kann im späteren Verfahren ein Spielplatz ohne entsprechende Festsetzungen im Bereich des allgemeinen Wohngebietes realisiert werden.</p> <p>Eine Begrenzung zur Errichtung eines Spielplatzes wäre mit mehr Kosten verbunden. Im Rahmen der Spielleitplanung der Stadt wird der Bedarf entweder über bestehende oder neu zu errichtende Spielplätze im Plangebiet gefördert. Nach Abschluss der Erschließungsphase wird geprüft, ob ein neuer Spielplatz im Plangebiet hergerichtet wird oder der bestehende Spielplatz am Brookmerlandring ausreichend ist. Ein Spielplatz muss nicht in einem Bebauungsplan festgesetzt werden. Da die Stadt Jever überwiegend Eigentümer der Flächen ist, kann im späteren Verfahren ein Spielplatz ohne entsprechende Festsetzungen im Bereich des allgemeinen Wohngebietes realisiert werden.</p> <p>Aufgrund der geplanten Straßenführung ist anzunehmen, dass die vorhandenen Baumbestände derartige Wurzelschädigungen erleiden, sodass sie nach der Erschließung abgängig werden könnten. Daher werden im Rahmen des Bebauungsplanes keine Baumbestände festgesetzt und dafür auf offener Fläche neue Baumbestände gepflanzt. Eine anderweitige Planung, mit umfangreichem Erhalt der genannten Baumgruppen, würde zu sehr großen Grundstücken oder sehr hohen Erschließungskosten führen.</p>
--	--

Die erfolgreiche „Integration“ alten Baumbestands ist etwa bei der Anlage der Straßen um die Rahrdumer Schweiz bereits vor rund 50 Jahren gelungen und sollte auch heute noch möglich sein. Angeregt wird daher, den im Bereich Schöfelwiesen Ost vorhandenen Baumbestand bestmöglich zu erhalten. Dies sollte in besonderer Weise gelten für Bäume in der Nähe der zukünftigen Verkehrsflächen, also öffentlichen Grunds, sowie in den Bereichen auf den Grundstücken, auf denen infolge der Abstandsvorgaben ohnehin nicht gebaut werden darf. Die Erwerber der betreffenden Grundstücke sind im Gegenzug von der angedachten Pflicht zur Pflanzung eines Jungbaums zu befreien.



Bild: Baumreihe im Nordwesten der Schöfelwiesen Ost

### III. Bedarfsgerechtes Angebot auch an kleineren Grundstücken

Die 57 im Bereich „Schöfelwiese Ost“ vorgesehenen Grundstücke weisen eine Durchschnittsgröße von 683,5 Quadratmetern auf. Lediglich 6 und damit ein gutes Zehntel sind unter 600 qm groß; auch das kleinste misst stolze 555 qm. Es wird angeregt, bedarfsgerecht auch kleinere Grundstücke zur Verfügung zu stellen. Kleinere Grundstücke sind zum einen aus sozialen Gründen geboten: Bei den vorgesehenen Quadratmeterpreisen von ausnahmslos mindestens € 115 und im Regelfall € 125 ist der Erwerb eines Grundstücks zur o.g. Durchschnittsgröße mitsamt Notargebühr und Grunderwerbsteuer im Mittel knapp € 30.000 teurer als noch im Norman-

ren. Diese Kosten würden die Grundstückspreise steigen lassen und somit das Ziel der Stadt, preiswerten Wohnraum zur Verfügung zu stellen konterkarieren.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Aufgrund der geplanten Straßenführung ist anzunehmen, dass die vorhandenen Baumbestände derartige Wurzelschädigungen erleiden, sodass sie nach der Erschließung abgängig werden könnten. Daher werden im Rahmen des Bebauungsplanes keine Baumbestände festgesetzt und dafür auf offener Fläche neue Baumbestände gepflanzt. Zur zukünftigen Durchgrünung wird eine textliche Festsetzung zur Bepflanzung des Straßenraums aufgenommen.

Erfahrungsgemäß hat sich in den letzten Jahren bei der Vermarktung von Grundstücken in Jever gezeigt, dass sich Grundstücke mit einer gewissen Größe besser vermarkten lassen und eine entsprechende Nachfrage vorhanden ist. Die Grundstückspreise sind nicht Gegenstand dieser Bauleitplanung. Von einer Ausweisung kleinerer Grundstücke wird abgesehen, da kleinere Grundstücke mehr Personen auf engem Raum und mehr Verkehr innerhalb des Plangebietes zur Folge haben könnten. Abgesehen davon, werden im Bebauungsplan keine Grundstücksgrößen festgesetzt. Die Grundstücksaufteilung bleibt der Stadt im Rahmen der Vermarktung

<p>nenviertel. Hinzu kommen die erhöhten Planungs- und Baukosten infolge der schlechten Bodenverhältnisse. Zum anderen sind kleinere, an der Nachfrage orientierte Grundstücke auch aus ökologischen Gründen sinnvoll, da sie zu geringerem Flächenverbrauch führen:</p> <p>Im Gegensatz zu den 50er oder 60er Jahren findet man heute kaum noch Obst- &amp; Gemüseanbau im eigenen Garten. Selbst Rasenflächen, von ökologisch ohnehin zweifelhaftem Nutzen, gelten vielen Bürgern als zu arbeitsintensiv. Das Ergebnis lässt sich etwa im Normannenviertel begutachten: die Garage wird an's hinterste Eck des Grundstücks gesetzt mit entsprechend langer Zufahrt, Terrassen und Wege werden in Übergröße angelegt; die verbleibende Fläche wird oftmals pflegeleicht mit Steinen belegt. Dies wurde im Bau-Ausschuss am 15.11.2018 im Rahmen des Antrags zur Biodiversität hinreichend thematisiert.</p> <p>Wer ein kleineres Grundstück wünscht, sollte dies in einem Baugebiet dieser Größe auch erhalten können, statt seinen Garten in der beschriebenen Weise zu versiegeln.</p> <p>Während die bisherige Planung offenbar die junge Familie im Fokus hat, sollte bei der Bemessung der Grundstücke nebenbei auch die demographische Entwicklung berücksichtigt werden: Es dürfte unbestritten sein, dass in Jever ein Mangel an barrierearmem, bezahlbarem Wohnraum außerhalb von Pflegeheimen besteht, dieser in den nächsten Jahren deutlich zunehmen wird und der steigende Bedarf durch Geschoßwohnungsbau mit teurem Aufzug nicht gedeckt werden kann. Gesucht wird also eine Alternative zum Treppenlift.</p> <p>Bereits im Normannenviertel haben sich mehrere etwas reifere Bauherren und bisherige Eigentümer klassischer Einfamilienhäuser durch den Bau von (Walmdach-) Bungalows ihre zukünftige Barrierefreiheit gesichert. Ein großer Garten ist hierfür nicht notwendig und in aller Regel auch nicht erwünscht. Wenn man beim Grundstückskauf weiß, dass das Nachbargebäude nicht zweieinhalb Stockwerke umfasst, reicht eine Grundstückfläche von 450 bis 500 qm völlig, um „freistehend“ zu wohnen.</p>	<p>überlassen.</p> <p>Die Anregungen werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Erfahrungsgemäß hat sich in den letzten Jahren bei der Vermarktung von Grundstücken in Jever gezeigt, dass sich Grundstücke mit einer gewissen Größe besser vermarkten lassen und eine entsprechende Nachfrage vorhanden ist. Von einer Ausweisung kleinerer Grundstücke wird abgesehen, da kleinere Grundstücke mehr Personen auf engem Raum und mehr Verkehr innerhalb des Plangebietes zur Folge haben könnten. Abgesehen davon, werden im Bebauungsplan keine Grundstücksgrößen festgesetzt. Die Grundstücksaufteilung bleibt der Stadt im Rahmen der Vermarktung überlassen.</p> <p>Die derzeitige Nachfrage nach Baugrundstücken sieht eher Grundstücksgrößen zwischen 600 und 700 m<sup>2</sup> vor, wodurch das Plangebiet besonders für junge Familien attraktiv wird. Innerhalb des Geltungsbereiches besteht die Möglichkeit, zukünftige Häuser barrierefrei zu bauen.</p> <p>Das Plangebiet soll mit den vorgesehenen Grundstücksgrößen besonders für junge Familien attraktiv wirken. Von einer Ausweisung kleinerer Grundstücke wird abgesehen, da kleinere Grundstücke mehr Personen auf engem Raum und mehr Verkehr innerhalb des Plangebietes zur Folge haben könnten. Abgesehen davon, werden im Bebauungsplan keine Grundstücksgrößen festgesetzt. Die Grundstücksaufteilung bleibt der Stadt im Rahmen der Vermarktung überlassen.</p>
---	--

<p>Im Neubaugebiet „Potenburg“ am Stadtrand Wilhelmshavens hat man für diese wachsende Zielgruppe ein Areal reserviert, bei dem sogar Flächen von unter 400 qm angeboten werden. Konkrete Anregung ist daher auch für die Schöfelwiese Ost, auf einem Teilbereich kleinere Grundstücke anzubieten, auf denen gegebenenfalls nur eingeschossig gebaut werden darf.</p> <p>IV Verzicht auf Stiche zur Erschließung von Häusern in 2. Reihe Das Gebiet „Schöfelwiesen Ost“ weist nach derzeitiger Planung in seiner südlichen Hälfte zwei Stiche bzw. „Zungen“ auf, durch die Häuser in 2. Reihe erschlossen werden.</p> <p>Angeregt wird, auf diese Stiche zur Erschließung von Häusern in 2. Reihe zu verzichten, da zahlreichen Nachteilen kein einziger Vorteil gegenübersteht. Stattdessen ist eine direkte Straßenanbindung jedes Grundstücks anzustreben.</p> <p>Zuwegungen zu Häusern in 2. Reihe sind bei sinnvoller Nachverdichtung unvermeidbar und in Jever zahlreich zum Beispiel in Bahnhof- oder Schützenhofstraße anzutreffen. In einem Neubaugebiet, in dem ja eine größere leere Fläche überplant wird, sind sie bei sinnvoller Straßenplanung höchstens vereinzelt bei Eckgrundstücken notwendig.</p> <p>In Jever erstmals bewusst eingeplant wurden Stiche im Normannenviertel. Im Vertrieb waren diese Flächen in 2. Reihe deutlich weniger gefragt als diejenigen direkt an der Straße.</p> <p>Im jeweiligen Straßenabschnitt folgt auf jedes 2. Grundstück ein Stich, d.h. die Bewohner an der Straße haben stets an 2 Seiten Autoverkehr. In der 2. Reihe - mit Folgen auch für die „Vorderhäuser“ - ergeben sich Probleme etwa bei Dunkelheit, Umzug, Lieferverkehren aller Art, Müllabfuhr, Feiern (mit vielen PKWs), Einsätzen von Notarzt &amp; Feuerwehr etc.. Es wäre sinnvoll, zunächst praktische Erfahrungen mit einem voll bewohnten Normannenviertel zu sammeln, statt diesen Ansatz gleich im nächsten</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die mögliche Gestaltung der Grundstücksgrößen innerhalb des Geltungsbereiches zum Bebauungsplan Nr. 108 soll vor allem für junge Familien attraktiv wirken. Von einer Ausweisung kleinerer Grundstücke wird abgesehen, da kleinere Grundstücke mehr Personen auf engem Raum und mehr Verkehr innerhalb des Plangebietes zur Folge haben könnten. Abgesehen davon, werden im Bebauungsplan keine Grundstücksgrößen festgesetzt. Die Grundstücksaufteilung bleibt der Stadt im Rahmen der Vermarktung überlassen.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Um jedes Grundstück über eine direkte Straßenanbindung zu verbinden, wäre ein unnötiger Mehrverbrauch an Fläche für die Straßen notwendig. Ferner ergibt sich aufgrund der Situation im Geltungsbereich keine alternative Erschließungsmöglichkeit, um Häuser in 2. Reihe zu vermeiden.</p> <p>Aufgrund der Erhaltung der Gräben ist eine andere Verkehrserschließung nicht möglich, sodass auf die Erschließung von Grundstücken in 2. Reihe zurückgegriffen wird. Dies betrifft innerhalb des Plangebietes lediglich 4 Grundstücke von insgesamt ca. 60 Grundstücken.</p> <p>Wie bereits in der vergangenen Ausschusssitzung erläutert, ergab sich eine schlechtere Vermarktung im Normannenviertel wegen der Eisenbahnführung.</p> <p>Die Stichstraßen dienen lediglich der Erschließung der Hintergrundstücke, so dass die Verkehre auf der Stichstraße deutlich geringer sind als auf einer regulären Verkehrsstraße. Die Stichstraßen sind mit einer Breite von 4,50 m ausreichend, sodass es hier zu keinen Problemen für beispielsweise Notarzt oder Feuerwehr kommen wird. Wie bereits weiter oben genannt, betrifft dieses lediglich 4 Grundstücke.</p>
---	--

<p>Neubauviertel aufzugreifen.</p> <p>Noch gravierender und für jederman erkennbar sind die Nachteile beim Flächenverbrauch: Die versiegelte Fläche steigt gegenüber einer Anbindung durch eine konventionelle Straße beträchtlich, wenn -wie derzeit auf den Schöfelwiesen Ost geplant- eine 4,50 m breite gepflasterte oder geteerte Zuwegung von jeweils gut 30 m Länge gebaut wird, um gerade einmal 2 Grundstücke anzubinden. Zum Vergleich: Eine Spielstraße erlaubt bei 5 Metern Breite Ausweichmöglichkeiten, Parkplätze, üppige Bepflanzung und vor allem eine beidseitige Erschließung.</p> <p>Zudem richten sich, wie im Normannenviertel zu beobachten ist, die Bauherren auf ihrem Grundstück jeweils eine eigene flächenfressende Wendemöglichkeit ein aus dem nachvollziehbaren Grund, dass sie nicht ständig über 30 m rückwärts fahren wollen.</p> <p>Im vorliegenden Plangebiet ist der Lösungsansatz recht naheliegend: Man könnte auf beide Stiche inklusive ihrer „Trichter“ sowie auf den Wendekreis im Süden verzichten und stattdessen mindestens flächenneutral einen weiteren Weg, z. B eine Spielstraße, in Nord-/Südrichtung einplanen.</p> <p>Durch die Erschließung auf beiden Seiten entstehen so ohne zusätzliche Erschließungsfläche (!) 3 statt 2 Häuserreihen und bis zu 6 zusätzliche Grundstücke. Diese wären kleiner und quadratischer. Plant man 5 statt derzeit 6 Grundstücke pro Reihe ein, entstehen 15 Grundstücke von jeweils gut 550 qm; die am Markt ohne Zweifel nachgefragt werden. Gleichzeitig wären die im Alltag unzumutbaren Stiche verschwunden.</p> <p>V Verschmälerung der nördlichen Ringstraße („Spielstraße“) Die Ringstraße im nördlichen Bereich des Bereichs „Schöfelwiese Ost“ soll nach derzeitigem Planungsstand eine Breite von 7,1 m aufweisen. Entlang des Rings werden ca. 22 Grundstücke erschlossen. Darüber hinaus gehender „Durchgangsverkehr“ beschränkt sich dauerhaft auf Fußgänger und Radfahrer, die die im Nordwesten vorgesehene Verbindung</p>	<p>Wie bereits weiter oben genannt, wäre in diesem Fall ein unnötiger Mehrverbrauch an Fläche für die Straßen notwendig, um Grundstücke in 2. Reihe zu vermeiden, da für eine konventionelle Straße eine Breite von 7,1 m vorgesehen ist. Ferner ist aufgrund der Erhaltung der Gräben eine andere Verkehrserschließung nicht möglich.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Errichtung einer weiteren Straße in Nord-Süd-Richtung würde Grundstücke schaffen, an denen von drei Seiten Straßen verlaufen und eine unnötige Belastung hervorrufen. Ferner würde hierdurch mehr Fläche versiegelt werden als nötig. Aufgrund der Erhaltung der Gräben ist zudem eine Errichtung einer weiteren Straße in Nord-Süd-Richtung nicht möglich.</p> <p>Aufgrund der nötigen Breite von 7,1 m der fiktiven Straße würde eine zusätzliche Erschließungsfläche entstehen, welche durch die Errichtung von lediglich zwei Stichen vermieden wird. Wie bereits mehrfach gesagt, sieht die derzeitige Nachfrage nach Baugrundstücken eher Grundstücksgrößen zwischen 600 und 700 m<sup>2</sup> vor, wodurch das Plangebiet besonders für junge Familien attraktiv werden soll. Von einer Ausweisung kleinerer Grundstücke wird abgesehen, da kleinere Grundstücke mehr Personen auf engem Raum und mehr Verkehr innerhalb des Plangebietes zur Folge haben könnten. Abgesehen davon, werden im Bebauungsplan keine Grundstücksgrößen festgesetzt. Die Grundstücksaufteilung bleibt der Stadt im Rahmen der Vermarktung überlassen.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p>
---	--

<p>zum Moorriemer Weg nutzen.</p> <p>Es ist zu erwarten, dass sich der KFZ-Verkehr gleichmäßig auf die beiden Äste - westlich und östlich – aufteilen wird. Bei lediglich 11 oder 12 jeweils angebundenen Grundstücken besteht keine Notwendigkeit zur durchgehenden Zweispurigkeit. Denkbar wäre die Konzeptionierung als Spielstraße, analog etwa zur unlängst ausgebauten Haraldstraße im Normannenviertel. Es wird daher angeregt, die Breite der nördlichen Ringstraße von 7,1 m auf 6,0 m zu reduzieren und nach Möglichkeit als Spielstraße auszuweisen.</p> <p>Die Reduzierung der Baukosten dürfte vor dem Hintergrund der schwierigen Bodenverhältnisse und des durchweg notwendigen Austausches von Erdreich beträchtlich sein. Die Ersparnis für die Stadt ist damit noch höher als etwa im Normannenviertel.</p> <p>Wenn man die frei werdende Fläche den angrenzenden Grundstücken zufügt, dürfte zudem die vermarktbare Fläche um knapp 300 qm steigen; alternativ könnte der unter Punkt II abgebildete Baumbestand flächenneutral erhalten und in die Straßenplanung integriert werden.</p> <p><i>Stellungnahme 01.03.2019:</i></p> <p>Prüfung der Verkehrsbelastung gemäß Verkehrsentwicklungsplan / Vorschlag zur Verkehrsreduktion in bestehenden Wohngebieten</p> <p>Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 Abs. 1 BauGB für den Bebauungsplan Nr. 108 „An den Schöfelwiesen Ost“ wird die Prüfung der sich aus dem gesamten Baugebiet „Schöfelwiesen“ ergebenden Verkehrsbelastungen angeregt. Grundlage ist insbesondere der Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Jever, der Verwaltung und Politik als Leitlinie dienen soll. Ziel ist eine nachhaltige Reduzierung des KFZ-Verkehrs in den bestehenden Wohngebieten sowie nebenbei auf den Schöfelwiesen selbst. Angeregt wird der Bau einer nur ca. 250 m langen Entlastungsstraße analog zur realisierten Verlängerung der Normannenstraße.</p> <p>Gliederung  A Vorgaben u.a. durch den Verkehrsentwicklungsplan  B Verkehrliche Situation um die Schöfelwiesen nach bisheriger Planung  Phase I Erschließungs- und Bauphase  Phase II Alltagsverkehr nach Bebauung</p>	<p>Die Ausweisung einer 7,1 m breiten Verkehrsfläche bedeutet nicht eine Straßenbreite von 7,1 m im Plangebiet. Innerhalb dieser 7,1 m sind auch beispielsweise Eingrünungsmaßnahmen oder Parkbuchten berücksichtigt, sodass hier nicht eine Reduzierung auf 6,0 m vorgesehen ist.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Aufgrund der bereits weiter oben genannten Hinweise wird eine Reduzierung der ausgewiesenen Verkehrsfläche verworfen.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p>
---	---

<p>C Lösungsansatz: Entlastungsstraße Idee Auswirkungen einer Entlastungsstraße auf den Verkehr Vorbild „Normannenstraße, Jever“ Vorbild „Neue Friedenstraße, Wilhelmshaven“ Vorteil für Jever zu - künftige Siedlungsentwicklung Vermeintliche Gegenargumente Mögliches Straßenkonzept D Zusammenfassung</p> <p>A Vorgaben u.a. durch den Verkehrsentwicklungsplan Als „Grundlage und Leitlinie der Verkehrspolitik und Verkehrsplanung der Stadt Jever“ hat der Rat am 20.10.2016 den Verkehrsentwicklungsplan (VEP) beschlossen. Der VEP enthält u.a. im Punkt 2.2 „Flächennutzungen“ folgende Aussagen bzw. Vorgaben: „49) Lokal können sich aber durch die Ausweisung neuer Flächennutzungen (Wohn-, Gewerbe- oder Einzelhandelsstandorte) deutliche Verkehrssteigerungen ergeben, die dann durch zusätzliche Belastungen auch Änderungen am Verkehrsnetz erfordern. 50) Entsprechende Planungen in Jever sind u.a. bei der Anlage des Normannenviertel erfolgt, bei der eine Anbindung des Quartiers sowohl an die Wittmunder Straße, als auch an die Adolf-Ahlers-Straße erfolgt ist. 51) Wesentliche Maßnahmen (Straßenneubau, Sperrungen, Fahrverbote) sind bezüglich der Neuausweisung von Baugebieten im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplanes nicht erkennbar. Hier sind im Einzelfall verkehrsplanerische Detailuntersuchungen erforderlich. (Hervorhebung von Punkt 51) durch den Verfasser des VEPs, Herrn Zacharias)“</p> <p>Unabhängig von der Frage, ob der VEP als Selbstverpflichtung zu verstehen ist oder nur in Auftrag gegeben wurde, weil externe Gutachten in Jever seit einigen Jahren „in Mode“ sind, stellt sich folgende Frage: Wo, wenn nicht in einem Neubaugebiet, in dem in wenigen Jahren knapp 10 % der Einwohner der Kernstadt Jever wohnen sollen, erscheint es sinnvoll, die Auswirkungen des zusätzlichen Verkehrs auf die bestehenden Wohngebiete zu prüfen?</p>		<p>Das Zitat und der Hinweis werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Der Anregung wurde gefolgt und eine Verkehrsuntersuchung in Auftrag gegeben. Hieraus ergibt sich, dass die Kapazität des Mini-Kreisels für den zukünftig zusätzlichen Verkehr ausreichend ist. Die Stadt wird die verkehrliche Entwicklung nach Erschließung des neuen Gebietes beobachten. Sollten sich in der Zukunft verkehrliche Schwierigkeiten am Mini-Kreisel herausstellen, wird die Stadt Jever mit geeigneten Maßnahmen reagieren. Die Verbindungsstraßen der umliegenden Siedlungen sind ausreichend ausgebaut, sodass weiterhin ein geregelter Verkehrsabfluss gesichert ist.</p>
---	--	---

<p>Nach Aussage von Herrn Korte vom Planungsbüro Diekmann, Mosebach &amp; Partner in der Ausschußsitzung vom 19.01.2019 sei es Ziel der bisherigen Planung gewesen, Verkehr innerhalb des Baugebiets zu reduzieren. So wurde u.a. ein „Schlenker“ eingeplant, um eine Durchfahrt durch das Neubaugebiet unattraktiv zu machen. Die Vermeidung von Verkehr in den umliegenden Wohngebieten durch das zusätzliche KFZ-Aufkommen aus dem Neubaugebiet sei demgegenüber ausdrücklich nicht Gegenstand der Planung gewesen.</p> <p>Der Ansatz, dass bei größerflächigen Bauvorhaben die Belange des Verkehrs in der Umgebung ebenso wie im betroffenen Bereich zu untersuchen sind, ist keine Erfindung des Verfassers von Jever VEP, Herrn Zacharias.</p> <p>Vielmehr ist bereits nach § 1 (6) Nr. 9 BauGB im Rahmen der Bauleitplanung den „Belangen des Verkehrs ... unter besonderer Berücksichtigung einer auf Vermeidung und Verringerung von Verkehr ausgerichteten städtebaulichen Entwicklung“ Rechnung zu tragen.</p> <p>Bei der Weiterentwicklung des städtebaulichen Entwicklungskonzepts von 2013 für den „Bereich Südlich Friesenweg“ wurden die Auswirkungen des zusätzlichen Verkehrs ignoriert, da er als unvermeidbar, hinnehmbar oder irrelevant betrachtet wurde. Untersuchungen zum zusätzlichen Aufkommen oder seiner Verteilung wurden daher nicht angestellt, geschweige denn nach Lösungsmöglichkeiten gesucht. Dieser Fehler ist bedauerlich. Er darf jedoch nicht dazu führen, dass auch die weitere Bauleitplanung diesen zentralen Aspekt ausklammert.</p> <p>B Verkehrliche Situation um die Schöfelwiesen nach bisheriger Planung Bei den verkehrlichen Auswirkungen des großen Neubaugebiets „Schöfelwiesen“ auf die bestehenden angrenzenden Wohngebiete sind die aus heutiger Sicht ca. 6-jährige Erschließungs- und Bauphase sowie die nachfolgende Phase mit ab- &amp; zufließendem Alltagsverkehr zu unterscheiden; natürlich überschneiden sich beide Phasen zum Teil.</p> <p>Phase I: Erschließungs- und Bauphase Die Erschließung und Bauphase soll vorwiegend oder ausschließlich über den südlichen Teil der über 50 Jahre alten, im Originalzustand erhaltenen Straße „Beim Tivoli“ erfolgen. Dieser überwiegend geklinkerte Straßenabschnitt weist bereits jetzt einen desolaten Zustand auf, mindestens vergleichbar mit dem Oestinger Weg, der bald runderneuert wird. Eine Prü-</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Innerhalb des Plangebietes werden ausreichend Straßen für den entstehenden Verkehr planungsrechtlich gesichert. Die Verbindungsstraßen der umliegenden Siedlungen sind ebenfalls ausreichend ausgebaut, sodass weiterhin ein geregelter Verkehrsabfluss gesichert ist.</p> <p>Die Stadt Jever ist sich dem zusätzlich entstehenden Verkehr durchaus bewusst. Durch die Ausweisung weiterer Baugebiete entstehen automatisch zusätzliche Verkehre. Die Planstraßen sowie die Verbindungsstraßen der umliegenden Siedlungen sind jedoch ausreichend ausgebaut, sodass weiterhin ein geregelter Verkehrsabfluss gesichert ist.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p>
---	---

fung des Untergrunds dieser Straße erscheint dringend geboten: Früher befand sich hier nach Erinnerung von Anwohnern langjährig eine Gewichtsbeschränkung auf 7,5 t, die hoffentlich nicht mit Blick auf eine mögliche Bebauung der Schöfelwiesen entfernt wurde. Der Tivoli verfügt nur über einen einseitigen, schmalen und bereits „abgefahrenen“ Fußweg.

Weiterer Schwachpunkt der Route über die Straße „Beim Tivoli“ ist der Mini-Kreisel: Hier ist durch umfangreichen Abbiegeverkehr mit massiven Verkehrsbehinderungen auf der Mühlenstraße zu rechnen. Auch sind lange Rückstaus in der schmalen Straße selbst vorhersehbar, wenn sich hunderte Baufahrzeuge täglich in die Mühlenstraße einfädeln wollen.

Ausdrücklich erwähnt seien hier die Auswirkungen der ungünstigen Bodenverhältnisse auf den Schöfelwiesen, die den Austausch von Erdreich unter allen Gebäuden und Straßen des Neubaugebiets erforderlich machen, bevor die erste Baustraße oder die erste Bodenplatte erstellt werden können.

Hier besteht ein zentraler Unterschied zu dem in der Dimension ansonsten vergleichbaren Normannenviertel.

Folgende Rechnung ohne Berücksichtigung der Verkehrsflächen mag dies verdeutlichen:

Bei optimistischer Schätzung werden lediglich 140 Gebäude mit einer Grundfläche inklusive Garage von lediglich 100 qm bebaut. Geht man von einem Aushub von lediglich 2 Metern aus, müssen  $140 * 100 \text{ qm} * 2 \text{ m} = 28.000$  Kubikmeter Erdreich abgetragen und durch Füllmaterial des gleichen Volumens ersetzt werden. Es sind demnach 56.000 Kubikmeter zu bewegen. Ein hochwertiger Kipper fasst ca. 14 Kubikmeter. Es sind demnach 4.000 Fahrten beladen und in Folge mangelnder Abstimmbarkeit ebenso 4.000 unbeladen notwendig. Realistisch ist eine deutlich höhere Anzahl: Zur Verfügung stehen wegen diverser Flächen in Privatbesitz eher 150 Grundstücke. Die Grundfläche zumindest bei stets zulässigen Doppelhäusern und Bungalows (jeweils inkl. Garage) sowie beim Geschoßwohnungsbau dürfte regelmäßig und zum Teil deutlich über 100 qm liegen. Und auch ein durchschnittlicher Aushub von lediglich 2 Metern ist unrealistisch, wenn der bekannte Mindestaushub 1,40 m beträgt, aber bis zu einer Tiefe von 3 Metern ein Bodenaustausch sinnvoller ist als das Einbringen von Pfählen wie beim Pflugebutler. Wahrscheinlich sind somit

Die Stadt Jever ist sich dem zusätzlich entstehenden Verkehr durchaus bewusst und gab daher eine Verkehrsuntersuchung für den Kreisverkehr Mühlenstraße/Beim Tivoli in Auftrag, um eine zukünftige Erschließung zu gewährleisten. Hieraus ergibt sich, dass die Kapazität des Mini-Kreisels für den zukünftig zusätzlichen Verkehr ausreichend ist. Die Stadt wird die verkehrliche Entwicklung nach Erschließung des neuen Gebietes beobachten. Sollten sich in der Zukunft verkehrliche Schwierigkeiten am Mini-Kreisel herausstellen, wird die Stadt Jever mit geeigneten Maßnahmen reagieren.

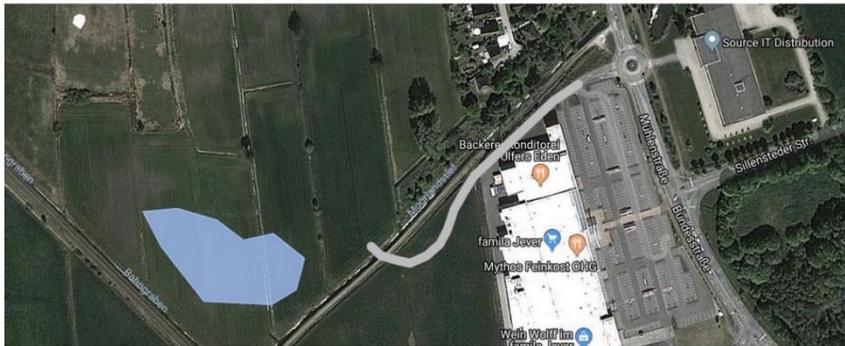
Die Stadt Jever ist sich durchaus der Tatsache eines Bodenaustausches bewusst. Die Bodenverhältnisse, wie sie im Plangebiet vorhanden sind, sind für Jever typische Böden, mit denen durch geeignete bauliche Maßnahmen im Zuge der Erschließungs- und Bauarbeiten umgegangen werden kann.

Die Hinweise zur Nutzbarmachung des Plangebietes werden zur Kenntnis genommen. Die Stadt Jever hat bereits aus der Erschließung anderer Flächen Erfahrung im Umgang mit dem anstehenden Bodenaushub und den damit verbundenen Verkehrsbewegungen gesammelt. Der konkrete Umgang damit erfolgt im Rahmen der nachgelagerten Ausführungsplanung.

<p>über 10.000 LKW-Fahrten allein zur Herstellung der Bebaubarkeit der einzelnen Grundstücke.</p> <p>Hinzu kommt ein ähnliches Verkehrsaufkommen für die Herstellung der Baustraßen, da selbstverständlich auch unter den Wegen des Neubaugebiets in erheblichem Umfang Erdreich ausgetauscht werden muss. Hier hat die Verwaltung im Rahmen ihrer Kalkulation und auf Basis der diversen ihr vorliegenden Bodengutachten sicher bereits eine verlässliche Berechnung des LKW-Verkehrs durchgeführt. Im Ergebnis wird der Bauverkehr bereits zur Erschließung der Schöfelwiesen Ausmaße annehmen, die eher mit der Erstellung des Wangermeers bei Hohenkirchen vergleichbar sind als etwa mit der entsprechenden Bauleistung im Normannenviertel.</p> <p>Die Anregung eines Bauausschuss-Mitglieds, die Stadt solle sich hier großzügig zeigen und ausnahmsweise die Kosten für die Erneuerung der Straße „Beim Tivoli“ übernehmen, dürfte vor dem Hintergrund von 16.000 – 20.000 LKW-Fahrten vor dem eigentlichen Baubeginn nicht ausreichen. Vielmehr ist davon auszugehen, dass diese Straße ebenso wie der Mini-Kreisel bereits vor Beginn der Hochbauarbeiten „endgültig hinüber“ ist.</p> <p>Wenn die Straße „Beim Tivoli“ die einzige Zuwegung ins Neubaugebiet bleiben soll, wird dies vorhersehbar die weitere Bautätigkeit vor erhebliche logistische Probleme stellen. Was eine kurzfristige Erneuerung des Mini-Kreisels bedeutet, mag sich jeder selbst vorstellen.</p> <p>Phase II Alltagsverkehr nach Bebauung Nach Abschluss der Bebaubarkeit wird sich der durch das Neubaugebiet veranlasste Verkehr nach derzeitiger Planung auf 4 Straßen massiv auswirken, von denen 3 derzeit nahezu reine Anliegerstraßen sind und 3 über einen nur einspurigen, sehr schmalen Fußweg verfügen:</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Für die Erschließung der vorliegenden Planung sind die vorhandenen Anliegerstraßen ausreichend. Sollte aus dem genannten Konzept „südlich Friesenweg“ weitere Flächen durch eine verbindliche Bauleitplanung erschlossen werden, wird die verkehrliche Erschließung geprüft.</p>
---	--



<p>Fahrradstraße verdient hätte. „Schilda grüßt“: Daß am südlichen Ende unlängst aufwendig ein Wendehammer realisiert wurde, der nun zurückgebaut werden könnte, sei nur am Rand erwähnt.</p> <p><b>Oestringer Weg</b>  Der Oestringer Weg erlaubt am südlichen, nicht zum Umbau anstehenden Ende aufgrund seiner geringen Breite kaum Begegnungsverkehr. Die „S-Kurve“ an der Kreuzung zur Südergast ist bereits jetzt zur Hauptverkehrszeit ein neuralgischer Punkt. Auch nördlich davon erwartet die Anwohner nach dem Ausbau der Straße der zu- und abfließende Verkehr vom westlichen Bereich der Schöfelwiesen Südergast. Die Südergast wird u.a. dann, wenn sich beim Tivoli vor dem Mini-Kreisel regelmäßig der Verkehr zum Einfädeln staut oder wenn der Oestringer Weg im Rahmen des angedachten Umbau bewusst verengt wird, ein deutliches Mehr an KFZ-Verkehr verzeichnen. Die Südergast ist jedoch aufgrund ihrer zahlreichen Kurven, parkender Fahrzeuge und erfreulicherweise sehr vielen Radfahrern für zusätzliche PKWs von den Schöfelwiesen nicht geeignet. Bereits in den 1990er Jahren gelang es einem vom Verkehr geplagten Anwohner, für viele Jahre eine Sperrung der Südergast am Kreuzungsbereich zum Ibenweg zu erzielen. Es sei erwähnt, dass unabhängig von allgemeinen sonstigen Entwicklungen in diesem Stadtbereich dank (begrüßenswerter) Nachverdichtung ohnehin von einer Zunahme von Einwohnern und damit Verkehr auszugehen ist. So wird etwa in Kürze an der Ecke Ibenweg/Rüstringer Weg ein Einfamilienhaus ersetzt durch 3 Häuser mit jeweils 5 Wohnungen.</p> <p><b>C Lösungsansatz: Entlastungsstraße</b>  <b>Idee</b>  Aufgrund ähnlicher Bauten in der näheren Umgebung (Verlängerung der Normannenstraße in Jever, „Neue Friedenstraße“ in Wilhelmshaven) liegt eine Entlastungsstraße nahe.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Der Geltungsbereich umfasst keine Erschließung über den Oestringer Weg und ist somit nicht Gegenstand der Bauleitplanung.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p>
---	---



Im Fall der Schöfelwiesen könnte diese am großen Kreis der Mühlenstraße an die vorhandene Ausfahrt zu Familia angebunden werden, durchaus auch mit abknickender Vorfahrt zum Familia-Parkplatz, und anschließend parallel zwischen Tief und Familia verlaufen. Bis zur Querung des Moorlandstiefs jenseits von Familia hätte diese Straße eine Länge von nur knapp 250 Metern. Auch bei Konzeption mit „Tempo 30“ wäre diese Route für Autofahrer ungleich attraktiver als jede kurvenreiche Fahrt durch bestehende Wohngebiete. Wie von der Normannenstraße her bekannt, sollte die Straße von einem nördlich verlaufenden hochwertigen Rad- und Fußweg begleitet werden, der ungefähr im Bereich des heutigen landwirtschaftlichen Wegs verläuft; dieser ist im gegenwärtigen Zustand selbst für Radfahrer auf dem Weg zum Moorland kaum nutzbar.

#### Auswirkungen einer Entlastungsstraße auf den Verkehr

Die Folgen einer Entlastungsstraße für die oben genannten Wohnbereiche:

Im Wohngebiet Schöfelwiesen selbst verkürzen sich zeitlich viele Wege zu wichtigen Zielen beträchtlich, insbesondere zur B 210 und zu Familia, für viele Bewohner auch zur Innenstadt. Die Umwege innerhalb des Wohngebiets durch den von den Planern zur Verhinderung von Durchgangsverkehr eingefügten Schlenker entfallen ebenfalls. Die Annahme, dass deshalb Bürger eher das Auto statt das Rad nutzen, ist absurd. Vielmehr behält der Radverkehr durch den weiterhin ruhigen Friesenweg überhaupt seine Attraktivität und erhöht diese durch die direkte Radverbindung in's Moorland, zu Familia und aus Richtung Moorwarfen.

Der Tivoli würde als am meisten betroffene Verbindung naturgemäß auch

Die Errichtung einer Entlastungsstraße ist in diesem Fall keine Option für die Stadt Jever. Zum einem müssten hierfür Flächen aufgekauft werden, die der Stadt Jever nicht zur Verfügung stehen und zum anderem müsste eine Erschließung durch die geplante Fläche für das Regenrückhaltebecken erfolgen. Zuletzt hätte die Errichtung einer Entlastungsstraße auch nachteilige Auswirkungen auf die südlich gelegenen Grundstücke innerhalb des Bebauungsplanes Nr. 108.

Der Anregung wird nicht gefolgt und keine Entlastungsstraße eingerichtet. Ob die Entlastungsstraße eine wirkliche Entlastung bewirken würde, ist derzeit nicht abzusehen. Des Weiteren würden die hier erwähnten Schlenker weiterhin notwendig sein, da die hier vorgesehene Entlastungsstraße im Süden einen Umweg darstellt und die Bewohner durch das Entfernen von Schlenkern innerhalb der Wohngebiete schneller über einen geraden Straßenverlauf zur Innenstadt gelangen. Wie bereits oben beschrieben, soll im südlichen Bereich eine naturnah gestaltete Fläche entstehen, welche für zukünftig ansiedelnde Tierarten attraktiv wirken soll. Diese Gestaltung wäre durch die Errichtung einer Entlastungsstraße im südlichen Bereich nicht mehr möglich.

<p>sehr stark von der Entlastungsstraße profitieren, da seine Nutzung nur noch für wenige Fahrten einer überschaubaren Anzahl an Haushalten im Nordosten des Neubaugebiets interessant ist.</p> <p>Der Friesenweg als mittlerer der 3 Zufahrten zu den Schöfelwiesen könnte seinen Status als Sackgasse behalten, bliebe vergleichsweise verkehrsarm und würde sich als idealer Radweg unter anderem für Bewohner des Neubauviertels in die Innenstadt eignen.</p> <p>Die Südergast wäre gegenüber heute sogar bessergestellt, da Anwohner von Brookmerlandring und Krummhörner Straße auf ihre Nutzung weitestgehend verzichten können. Der Oestringer Weg würde in seinem verengten Südteil ebenfalls von einem Großteil des Verkehrs aus Brookmerlandring und Krummhörner Straße entlastet. Dieses wegfallende KFZ-Aufkommen dürfte größer sein als die wenigen Fahrten von Bewohnern des westlichen Teils der Schöfelwiese Richtung Anton-Günther-Straße.</p> <p>Natürlich sollte auch einmal die Situation am neuen Pflegebutler betrachtet werden: Dessen Bewohner werden, obwohl selbst wohl keine KFZ-Halter, ohne eine Entlastungsstraße von 2 Seiten vom motorisierten Verkehr malträtiert, neben der Mühlenstraße auch in der Straße Beim Tivoli. Dort ist, wie dargestellt, sowohl in der Bauphase als auch in der späteren „Alltagsphase“ mit Rückstaus zu rechnen, sofern statt des Mini-Kreisels nicht aufwendig eine Ampel mit Abbiegespur installiert wird. Zudem passieren Autofahrer, die eine Entlastungsstraße nutzen können, auf dem Weg zur B 210, zu Famila oder Richtung Moorwarfen/Schortens dann auch auf der Mühlenstraße nicht mehr den Pflegebutler.</p> <p>Da der bestehende einseitige Fußweg in der Straße Beim Tivoli infolge der Platzverhältnisse auch nach Renovierung sehr schmal bleiben wird, bietet der ausgebauter Fuß- und Radweg entlang der Entlastungsstraße den Bewohnern des Pflegebutlers die einzige Möglichkeit, zu Fuß, gegebenenfalls auch mit Rollator oder Rollstuhl, das Areal des Pflegeheims zu verlassen. Der heutige Feldweg entlang des Tiefs wird hierfür dauerhaft ungeeignet bleiben.</p>	<p>Inwieweit die Straße Beim Tivoli von einer Entlastungsstraße profitieren würde, ist derzeit nicht abzusehen.</p> <p>Der Geltungsbereich umfasst keine Erschließung über den Friesenweg und ist somit nicht Gegenstand der vorliegenden Bauleitplanung.</p> <p>Der Geltungsbereich umfasst keine Erschließung über die Straße Brookmerlandring und ist somit nicht Gegenstand der vorliegenden Bauleitplanung.</p> <p>Das Grundstück für den Pflegebutler wäre im Falle der Errichtung einer Entlastungsstraße von drei Seiten erschlossen, welches eine unnötige Belastung hervorruft.</p> <p>Entlang der Mühlenstraße sind ausreichend Fuß- und Radwege vorhanden, sodass die zukünftigen Bewohner des Pflegebutlers hierüber das Grundstück verlassen können.</p>
---	--

<p>Vorbild „Normannenstraße, Jever“ Bekanntestes Beispiel für eine Entlastungsstraße ist die im Jahr 2015 erfolgte Verlängerung der Normannenstraße zur Anbindung des dortigen Neubauviertels an die Adolf-Ahlers-Straße. Sie hat auf einem Abschnitt von ca. 350 Metern ebenfalls keine eigenen Anlieger.</p> <p>An der Schöfelwiese wäre die Verbindung um ein gutes Viertel kürzer. Gegenüber der realisierten Lösung in der Normannenstraße wäre aber vor allem der Nutzen höher: Zum einen ist hier der oben erwähnte Bauverkehr, der aufgrund der Bodenverhältnisse eine in Jever bislang unbekannte Dimension erreichen wird, ungleich größer. Im späteren Alltagsbetrieb der bewohnten Schöfelwiese wird nicht nur die Zahl der vom zusätzlichem Verkehr entlasteten Anwohner bestehender Wohngebiete deutlich größer sein als im damaligen „Gleisdreieck“ im Westen der Stadt. Vielmehr verlässt die Mehrzahl der Fahrzeuge das Normannenviertel heute noch immer über die alte Ausfahrt im Norden. Der Grund ist, dass die wichtigsten Ziele wie etwa das Stadtzentrum, die meisten Arbeitsplätze, die B 210 oder sämtliche Schulen mit Ausnahme der BBS so schneller zu erreichen sind. Bei den Schöfelwiesen hingegen wird mit der neuen Verbindung nur ein kleiner Bruchteil den Weg über die bestehenden Wohngebiete nehmen. Fazit: Wenn der Nutzen einer Entlastungsstraße auf den Schöfelwiesen in mehrfacher Hinsicht größer und der Aufwand gleich oder kleiner ist, gebietet jedes ökonomische Grundverständnis, ein ähnliches Projekt auch für das neue große Baugebiet ernsthaft zu prüfen.</p> <p>Vorbild „Neue Friedenstraße, Wilhelmshaven“ Am westlichen Stadtrand Wilhelmshavens wird derzeit das Baugebiet „Potenburg“ erschlossen, das nur geringfügig größer ist als die Schöfelwiesen in Jever. Eine Entlastungsstraße, die seit über 40 Jahren nur vage angedacht war, erlangte nun zur Erschließung des Baugebiets ein Comeback und bereits Planreife. Die „Neue Friedenstraße“ hat eine Länge von 1.680 Metern und ist damit mehr als sechsmal so lang, wie es eine entsprechende Straße südlich der Schöfelwiese sein müsste. Obwohl eine überörtliche Bedeutung zu verneinen ist, hat das Land Niedersachsen eine Förderzusage über 2 Drittel der Baukosten gegeben. Wenn die Umsetzung des Projekts noch scheitert, dann deshalb, weil man in Wilhelmshaven von einer weiterhin abnehmenden Bevölkerung ausgehen kann und weil mehrere vorhandene Wohngebiete von der neuen Straße negativ betroffen sind und sich entsprechend organisiert haben. Dies alles trifft auf Jever bzw. die vorgeschlagene Entlastungsstraße nicht zu.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Wie bereits mehrfach genannt, ist die Errichtung einer Entlastungsstraße in diesem Fall keine Option für die Stadt Jever. Zum einen müssten hierfür Flächen aufgekauft werden, die der Stadt Jever nicht zur Verfügung stehen und zum anderem müsste eine Erschließung durch die geplante Fläche für das Regenrückhaltebecken erfolgen. Zuletzt hätte die Errichtung einer Entlastungsstraße auch nachteilige Auswirkungen auf die südlich gelegenen Grundstücke innerhalb des Bebauungsplanes Nr. 108. Des Weiteren ist es derzeit nicht absehbar, inwieweit die Entlastungsstraße tatsächlich für eine Entlastung sorgen wird, da der Weg zur Innenstadt durch die Wohngebiete kürzer ist.</p> <p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p>
--	--

<p>Vorteil für Jever zukünftige Siedlungsentwicklung Nur mit Bau der vorgeschlagenen Zuwegung im Zusammenhang mit den Schöfelwiesen hält sich Jever die Option offen, bei Bedarf irgendwann einmal Teile des sich anschließenden Gebiets zwischen Tief, Bahnlinie und Jevercher Straße für seine Bewohner zu erschließen. Jever soll und wird auch in Zukunft ein attraktiver Wohnstandort sein! Der Ansatz, dass in einer Kleinstadt ein derart großes Neubaugebiet innerhalb kurzer Zeit voll bebaut ist und in den folgenden Jahrzehnten keinerlei Bedarf mehr besteht, ist abwegig. Mit dem Wissen um die Ausdehnung der Stadt im südöstlichen Stadtbereich seit 1960 und um die überschaubaren Möglichkeiten, die sich aufgrund der natürlichen Begrenzungen wie dem Moorland oder der B 210 im gesamten stadtnahen Bereich Jever noch ergeben, ist es fahrlässig und wenig vorausschauend, an einer weiteren Stelle der Stadt eine weitere endgültige Grenze für die Wohnbaunutzung zu ziehen.</p> <p>Vermeintliche Gegenargumente An verschiedener Stelle wurden vermeintliche Argumente gegen eine Prüfung der verkehrlichen Auswirkungen der Schöfelwiesen sowie gegen eine denkbare Entlastungsstraße vorgebracht. Auf diese soll nachfolgend im Einzelnen eingegangen werden:</p> <p>„Verzögerung“ Das zentrale Argument gegen eine Prüfung der verkehrlichen Auswirkungen des Baugebiets ist eine vorgebrachte Verzögerung der Vermarktung und Bebauung der Bauflächen. Dieses Argument setzt logisch voraus, dass die Nachfrage nach Grundstücken größer ist als das Angebot: Wenn jedoch von vormals über 90 Interessenten weit weniger als ein Drittel zu einer unverbindlichen Reservierung bereit ist und selbst von den 14 demnächst bebaubaren Grundstücken - namentlich in der Dr.-Sophie-Prag-Straße – derzeit nur 6 unverbindlich reserviert sind, ist diese Voraussetzung schlichtweg nicht erfüllt. Ob die miserablen Bodenverhältnisse, der hohe Preis, die Größe des Baugebiets, die Verkehrsführung oder etwas anderes hierfür verantwortlich ist, kann einstweilen unbeantwortet bleiben.</p> <p>Dessen ungeachtet ist darauf hinzuweisen, dass in Jever Stadtgeschichte seit 1536 noch keine Straße aufgegeben oder zurückgebaut wurde. Eine eilige Festlegung ist damit in jedem Fall ungemessen. Dies gilt insbesondere dann, wenn ein Fehler wie hier durch die dann geschlossene Bebauung am Moorlandstief nicht mehr korrigiert werden kann. Eine lang-</p>	<p>Eine Erweiterung des Baugebietes in Richtung Tief, Bahnlinie und Jevercher Straße ist derzeit nicht beabsichtigt und aufgrund des im Süden befindlichen Landschaftsschutzgebietes kaum möglich.</p> <p>Wie in dem Hinweis bereits selber erwähnt, spielen bei der Vermarktung von Grundstücken zahlreiche Faktoren eine Rolle. Für das Plangebiet des Bebauungsplanes Nr. 106 überstieg die Zahl der Bewerber die Zahl der Grundstücke, sodass von einer hohen Nachfrage für die Grundstücke des Bebauungsplanes Nr. 108 ausgegangen werden kann. Wie bereits mehrfach erwähnt, wurde eine Verkehrsuntersuchung für den Kreisverkehr Mühlenstraße/Beim Tivoli in Auftrag gegeben, um die Leistungsfähigkeit des Mini-Kreisels zu überprüfen und somit eine zukünftige Erschließung zu gewährleisten</p> <p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p>
---	--

<p>fristige Sichtweise aller Verantwortlichen - auch über den eigenen Lebenshorizont hinaus - ist daher dringend geboten.</p> <p>Der Ansatz des Planers, Herrn Mosebach, bei der Präsentation des städtebaulichen Entwicklungskonzepts „Südlich Friesenweg“ im Jahr 2013 war es, das Baugebiet „step by step“, d.h. in Teilschritten nach dem Bausteinsystem, zu erschließen und zu bebauen.</p> <p>Es könnte nun die Ringstraße im nördlichen Bereich der „Schöfelwiese Ost“ mit ca. 25 Grundstücken weitergeplant werden, gegebenenfalls in einem eigenen B-Plan. Damit wäre diese Fläche wie geplant Ende 2020 bebaubar. Zeitgleich könnten die verkehrlichen Auswirkungen des Gesamtgebiets analysiert werden und eine Entlastungsstraße auf Machbarkeit, Kosten und Finanzierung hin geprüft werden. Durch das Bausteinsystem wird gleichzeitig verhindert, dass diejenigen, die zeitnah bauen wollen, jahrelang unter den Baumaßnahmen auf den Nachbargrundstücken leiden. Entsprechend würde auch der Endausbau dieser Ringstraße früher erfolgen können.</p> <p>Die bisher vorgenommenen Reservierungen sind für beide Seiten - auch für die Stadt - unverbindlich. Die Annahme, dass jemand nicht nach Jever zieht, weil sein für eine Bebauung ohnehin frühestens 2021 vorgesehenes „Traumgrundstück“ auf den Schöfelwiesen West gegebenenfalls noch etwas später zur Verfügung steht, ist abwegig.</p> <p>Sollte trotz der tatsächlichen Nachfrage das Irrbild von „Überzeichnung“ und einem „Run auf Grundstücke“ beibehalten werden, ist auch hinzuweisen auf das Gelände des Gartenbaubetriebs am südwestlichen Ende des Friesenwegs. Dieses ca. 8.000 qm große Areal war als räumliches Zentrum im städtebaulichen Entwicklungskonzept „Südlich Friesenweg“ enthalten. Es findet sich nun jedoch außerhalb aller B-Pläne wieder, da die Verwaltung einen Ankaufspreis von knapp € 50 pro Quadratmeter nicht akzeptieren wollte. Davon abgesehen, dass dieser Wert in Anbetracht der Lage, der bereits gegebenen Teil-Erschließung und eines vorhandenen Altbaus, der zwar heruntergekommen ist aber bei Verpachtung Erträge generiert, nicht unangemessen erscheint, entwickelt man eine Stadt normalerweise von innen nach außen und lässt dabei nicht bewusst Lücken. Während der Gartenbaubetrieb selbst die Fläche weitestgehend geräumt hat, führt er dort weiterhin in großem Umfang lärmintensive Schredderarbeiten durch, die die Wohnqualität im Umfeld massiv einschränken, so</p>	<p>Es ist darauf hinzuweisen, dass mit den Bebauungsplan Nr. 106 ein erster Teilbereich erschlossen wurde und mit dem Bebauungsplan Nr. 108 nun ein zweiter Teilbereich planungsrechtlich gesichert werden soll. Weitere Flächen aus dem Konzept werden derzeit noch keiner verbindlichen Bauleitplanung zugeführt.</p> <p>Die Stadt Jever beabsichtigt derzeit nicht die Verkleinerung des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes Nr. 108. Mit dem Bebauungsplan Nr. 108 wird, wie bereits oben genannt, ein weiterer Teilbereich planungsrechtlich gesichert. Es wurde eine Verkehrsuntersuchung für den Kreisverkehr Mühlenstraße/Beim Tivoli in Auftrag gegeben, um eine zukünftige Erschließung zu gewährleisten. Somit besteht keine Notwendigkeit einer Entlastungsstraße.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Da der Gartenbaubetrieb umgesiedelt wird, ist zukünftig nicht mehr mit einer Lärmbelastung der Anwohner zu rechnen, eine entsprechende Untersuchung ist daher entbehrlich.</p>
---	---

<p>auch in vielen zukünftigen Häusern auf den Schöfelwiesen. Hier sollte im Interesse wirklich aller Beteiligten eine Einigung angestrebt werden, so dass diese genannten 8.000 qm in Form von ca. 12 weiteren attraktiven Grundstücken Interessierten angeboten werden können.</p> <p>Im Fall eines Votums „pro Entlastungsstraße“ stehen die Flächen südlich des dortigen Wendehammers ebenfalls zeitnah für eine Bebauung zur Verfügung.</p> <p>Abschließend sei erwähnt, dass die Nicht-Verfügbarkeit von baureifen Grundstücken in Jever seit Anfang 2018 den sehr positiven Effekt hatte, dass im Stadtgebiet auch Einfamilienhäuser aus den 1960er bis 1980er Jahre einen Käufer fanden. Wenn zu jedem Zeitpunkt Flächen für Neubauten angeboten werden, wird es für etliche Häuslebauer früherer Jahrzehnte schwer, eine angestrebte und oftmals notwendige Veränderung der Wohnverhältnisse umzusetzen. Aufgrund der demographischen Entwicklung wird dieser für eine vernünftige Stadtentwicklung wichtige, auch soziale Aspekt in Zukunft weiter an Bedeutung zunehmen.</p> <p>Im Ergebnis ist das Argument „Verzögerung“ alles andere als stichhaltig.</p> <p>„Naturschutzgebiet“ Ein in der Sitzung des Bauausschusses vom 16.01.2018 vorgetragenes Argument lautete, man wolle nicht durch eine neue Straße ein „wertvolles Naturschutzgebiet“ zerstören. Dies ist schlichtweg falsch: Der Flächennutzungsplan, der bekanntlich nicht parzellenscharf ist, weist für den betroffenen Bereich nahezu vollständig eine gewerbliche Sondernutzungsfläche (Familia) aus; im verbleibenden Teil von wenigen Metern handelt es sich um landwirtschaftliche Nutzfläche. Bei einer Begehung vor Ort zeigt sich zudem, dass der ökologische Wert des Bereichs im Schatten des Familia-Baus recht gering ist.</p> <p>Ökologisch ungleich wichtiger wäre es, die gut 20.000 Quadratmeter große, komplett asphaltierte Fläche des ehemaligen Parkplatzes von Plaza und Wal Mart südlich vom Familia-Bau teilweise zu entsiegeln. Für gele-</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Einer Innenentwicklung, und somit auch die Nutzung vorhandener Bausubstanz, ist im Rahmen der Wohnbauentwicklung immer Vorrang vor der Umnutzung bisher unbebauter Flächen im Außenbereich zu gewähren. Oftmals liegt das zur Verfügung stehende Angebot aber nicht im Einwirkungsbereich der Stadt Jever. Es ist dementsprechend schwer nachvollziehbar bzw. abzusehen, inwieweit der bestehende Bedarf hierrüber gedeckt werden kann. Um dennoch der Nachfrage gerecht zu werden, werden neben der Innenentwicklung auch außenbereichsflächen für die Stadtentwicklung herangezogen und bedarfsgerecht entwickelt. Die Entscheidung zur Erschließung des Plangebietes erfolgte bereits mit Aufstellung des Bebauungsplanes, der an dieser Stelle ein Wohngebiet darstellt. Der vorliegenden Bebauungsplan konkretisiert dies schon lange bestehende Idee der Siedlungsentwicklung an dieser Stelle.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Das Landschaftsschutzgebiet befindet sich südlich der Bahnlinie.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p>
--	---

<p>gentliche Aufenthalte eines kleinen Wanderzirkus' ist sie völlig überdimensioniert. Eine zukünftige Erweiterung des Familia-Marktes dürfte weder für die Bunting Gruppe noch für die Stadt eine realistische Option sein.</p> <p>Für die Umwelt hilfreicher wäre auch, als ökologischen Ausgleich für das Baugebiet Schöfelwiesen - d.h. nicht für die Straße - einen kleinen Teil der Erlöse aus der Grundstücksvermarktung für die weitere Denaturierung des Moorlands zu reservieren.</p> <p>Ebenfalls hätte die „Einhausung“ der Rückfront von Familia mit Bäumen auf einem Streifen entlang der vorhandenen Weide nicht nur einen optischen Reiz.</p> <p>„Entwicklungskonzept aus dem Jahr 2013“ Es wurde seitens der Verwaltung festgestellt, dass <i>„bereits in 2013 in Anlehnung an den Flächennutzungsplan der Stadt Jever für den Bereich ‚Schöfelwiesen‘ ein städtebauliches Konzept erdacht wurde. Dieses Konzept wird sukzessive weiterentwickelt.“</i></p> <p>Sollte diese Aussage als Argument gegen eine sorgfältige Planung auch beim Verkehr gemeint sein, so ist folgendes entgegenzuhalten: Nach Auffassung des federführenden Planers, Herrn Mosebach, handelt es sich beim Konzept aus dem Jahr 2013 ausdrücklich nur um einen groben und insoweit unverbindlichen Rahmenplan. Unter anderem empfahl er die o.g. Erschließung „step by step“ und wies laut Protokoll der Ausschusssitzung vom 06.11.2013 darauf hin, dass die „Verkehrsbelastung im Einzelfall betrachtet werden“ müsse. Dies ist bisher unterlassen worden.</p> <p>Außerdem ist festzuhalten, dass es 2013 die verlängerte Normannenstraße als erfolgreiches Vorbild nicht gab, ebenfalls nicht den Verkehrsentwicklungsplan als Leitlinie für Verwaltung und Rat. Die Dramatik der schlechten Bodenverhältnisse und damit des Erschließungsverkehrs offenbarten erst vertiefte jüngere Gutachten. Auch der Pflegebutler am neuralgischen Punkt, der Einmündung der Straße „Beim Tivoli“ in die Mühlenstraße, war kein Thema. Wesentliche Teile des Alltagsverkehrs wie die sog. „Elterntaxis“ oder der Internethandel mit seinem Lieferverkehr waren</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Im Rahmen des Umweltberichtes werden die Eingriffe in den Naturhaushalt bilanziert und mithilfe der daraus resultierenden Kompensationsmaßnahmen an anderer Stelle wieder ausgeglichen.</p> <p>Im Rahmen des Umweltberichtes werden die Eingriffe durch die Bauleitplanung bilanziert und mithilfe der daraus resultierenden Kompensationsmaßnahmen an anderer Stelle wieder ausgeglichen.</p> <p>Das Zitat wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Das Konzept „südlich Friesenweg“ dient als unverbindliche Grundlage der vorliegenden Bauleitplanung, die nach dem Bebauungsplan Nr. 106 als zweite Fläche verbindlich entwickelt werden soll. Eine verkehrliche Prüfung erfolgte im Rahmen der vorliegenden verbindlichen Bauleitplanung.</p> <p>Die nebenstehend genannten Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p>
--	--

<p>2013 bei weitem nicht so ausgebildet wie heute.</p> <p>Von besonderer Bedeutung ist, dass man 2013 von deutlich größeren Grundstücken ausging, was die Gesamtzahl der Grundstücke im gesamten Entwicklungsgebiet „Südlich Friesenweg“ auf damals angenommene 140 beschränkte. Diese Zahl wird nun bei weitem überschritten: Auch ohne das bereits realisierte Teilgebiet am südlichen Ende des Friesenwegs und das Areal des dortigen Gartenbaubetriebs, das aus dem o.g. fragwürdigen Motiv aus dem Konzept herausgenommen wurde, liegt die Zahl höher; hinzu kommt die damals nicht unbedingt eingeplante Bebaubarkeit mit Doppelhäusern und Geschoßwohnungen. Es sollte unstrittig sein, dass mehr Haushalte auch ein Mehr an Verkehr zur Folge haben.</p> <p>„Der Landkreis wird der Straße nicht zustimmen“ Eingewandt wurde, dass der Landkreis einer Änderung des Flächennutzungsplans nicht zustimmen werde. Da im Flächennutzungsplan nur Autobahnen und Bundesstraßen darzustellen sind, ist zumindest für den Rechtslaien nicht nachvollziehbar, dass die Einfügung einer innerörtlichen Straße die Änderung des Flächennutzungsplans notwendig machen sollte.</p> <p>Im Übrigen sieht natürlich auch der Landkreis Friesland die Planungshoheit bei den Gemeinden und stellt lediglich fest, dass die Planung eines Neubaugebiets in Jever erkennbar länger dauert als in anderen friesländischen Kommunen.</p> <p>Ebenfalls ist die geäußerte Annahme falsch, dass der Landkreis mit seinen Vorgaben im aktuellen Regionalen Planungsprogramm nach einer erfolgreichen Vermarktung und Bebauung der Schöfelwiesen eine Ausweitung der Jeverscher Wohngebiete auf die Flächen zwischen Bahnlinie, Tief und Jeverscher Straße zu einem späteren Zeitpunkt ablehnen würde. Vielmehr präferiert der Landkreis gerade eine Ausdehnung der Kernorte an ihren bisherigen Siedlungsgrenzen statt eines großen Baugebiets in Dörfern, wie es etwa in Waddewardens „Am Leeghamm“ entstanden ist.</p> <p>„Die Eigentümer der benötigten Flächen werden sich querstellen“ Wie bei den Schöfelwiesen selbst oder seinerzeit der Normannenstraße dürfte sich auch bei einer Entlastungsstraße der benötigte Grund derzeit nicht im Eigentum der Stadt befinden. Anders als beim Baugebiet dürfte sich der Kreis jedoch auf maximal 2 Parteien beschränken, für die überdies jeweils ein Interesse gerade am Bau der Straße anzunehmen ist:</p>		<p>Die nebenstehend genannten Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Inwieweit solch eine Aussage getätigt wurde, ist nicht nachvollziehbar. Die vorhandenen und geplanten Straßen sind ausreichend ausgebaut und auch die Verkehrsuntersuchung zeigt Varianten, wie mit dem zukünftigen Verkehrsaufkommen umgegangen werden kann.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Nachfolgende Planungen sind nicht Bestandteil der vorliegenden Bauleitplanung.</p> <p>Die nebenstehend genannten Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p>
--	--	---

<p>Die Bunting-Gruppe (Familia) wächst mithilfe der Straße nicht nur optisch an das Stadtgebiet heran. Für die Einwohner u.a. der Schöfelwiesen wird Familia damit zur ersten Adresse für den Einkauf und hier sogar für Fußgänger interessant; für Radfahrer ergibt sich aus einem Großteil des Stadtgebiets eine attraktive Abkürzung, wenn sie statt über die Mühlenstraße den Verbrauchermarkt über die Schöfelwiesen erreichen können.</p> <p>Zudem dürfte Bunting erfreut sein, die für den Betrieb nicht benötigte Straße an der Nordseite des Familia-Areals abstoßen zu können; sie ist als Feuerwehzufahrt allein der bisherigen Insellage des Markts geschuldet. Die betreffende Fläche reduziert im Übrigen den Nettoflächenverbrauch einer Entlastungsstraße.</p> <p>Sollte sich die Weide hinter Familia nicht wie andere landwirtschaftliche Flächen am und im Moorland bereits im Eigentum der Stadt befinden, so wäre für den betroffenen Landwirt der Flächenverlust am äußersten Rand seiner Weide sehr überschaubar. Im Gegenzug erhält er eine befestigte und beleuchtete Zuwegung zu seiner Weide und - ungleich gewichtiger und nur durch die Entlastungsstraße ermöglicht - die Aussicht, dass seine landwirtschaftlichen Flächen irgendwann zu deutlich wertvollerem Bauland werden können.</p> <p>„Das Tief muß gequert werden“ Es ist richtig, dass eine Entlastungsstraße die Querung des Tiefs notwendig macht. Dieses ist im betreffenden Abschnitt jedoch sehr schmal; der Durchfluss an der benachbarten Eisenbahnbrücke beträgt ca. 2 Meter, ein nahe gelegener landwirtschaftlicher Zugang zu den Schöfelwiesen hat einen deutlich geringeren Durchfluss, vgl. Bild.</p>	<p>Die nebenstehend genannten Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Inwieweit die Überquerung des Tiefs möglich ist, müsste überprüft werden. Die Notwendigkeit einer Entlastungsstraße ist nicht gegeben. Ferner würde aufgrund des hier vorgeschlagenen Verlaufes eine Erschließung durch die geplante Fläche für das Regenrückhaltebecken erfolgen. Des Weiteren hätte die Errichtung einer Entlastungsstraße auch nachteilige Auswirkungen auf die südlich gelegenen Grundstücke innerhalb des Bebauungsplanes Nr. 108</p>
--	---



Die notwendige Traglast reduziert sich entsprechend, egal ob für ein Baufahrzeug oder später für ein Entsorgungsfahrzeug, das vollbeladen mit gepreßtem Restmüll max 28 t wiegt. Sinnvoll wäre zudem eine einspurige und damit kostengünstige Ausführung wie in der Friedrich-Barnutz-Straße im benachbarten Gebiet Klein Grashaus sowie eine rechtwinklige Kreuzung des Tiefs; beides dient nebenbei auch der Verkehrsberuhigung vor der Einfahrt in das Wohngebiet. Wird das Tief nicht rechtwinklig gekreuzt, reduziert sich die Länge der Entlastungsstraße auf weniger als die angenommenen 250 Meter. Der Aufwand für die Brücke beträgt einen Bruchteil der Kosten für die zweispurige, mit beidseitigen breiten Fußwegen versehenen Brücke über das Hookstief, das vor allem auch um ein vielfaches breiter als das Moorlandstief ist. Diese Brücke wurde bereits Anfang der 80er Jahre erbaut und sollte – ähnlich wie die Normannenstraße – einen zweiten Zugang zum dortigen Baugebiet schaffen. Die notwendige Querung des Moorlandstiefs ist somit ebenfalls kein Kriterium.

Die nebenstehend genannten Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Wie bereits erläutert, ist die Notwendigkeit einer Entlastungsstraße nicht gegeben.

<p>„Kosten und Finanzierung“</p> <p>Als grobe Orientierungsgröße für die zu erwartenden Kosten mag die Verlängerung der Normannenstraße zur Adolf-Ahlers-Straße im Jahr 2015 dienen. Hier betrug der Aufwand nach den öffentlich zugänglichen Zahlen ohne Grunderwerb ca. € 800.000. Dem nötigen Grunderwerb, der Kreuzung des Tiefs sowie der Inflation steht gegenüber, dass die Entlastungsstraße auf den Schöfelwiesen mindestens 30 % kürzer ist. Auch bei pessimistischer Schätzung müsste die Entlastungsstraße auf den Schöfelwiesen daher für € 900.000 zu realisieren sein. Es stellt sich nun die Frage, aus welchem Fördertopf die oben erwähnte, nicht überörtliche „Neue Friedenstraße“ Wilhelmshavens mit Mitteln des Landes Niedersachsen bezuschusst wird und ob eine entsprechende finanzielle Unterstützung auch für eine Entlastungsstraße auf den Schöfelwiesen in Betracht käme. Nachfolgend wird ohne Veranlassung angenommen, dass dies nicht der Fall ist. Allein bei den 57 vorgesehenen Grundstücken des B-Plans „Schöfelwiese OST“ wird eine Fläche von ca. 39.000 qm vermarktet. Mitsamt der Sophie-Prag-Straße sowie der deutlich größeren Fläche der 70 Grundstücke des baldigen B-Plans „Schöfelwiese WEST“ wird sich die letztlich vermarktete Fläche auf über 100.000 qm erhöhen. Im Rahmen der generierten Erschließungsbeiträge sind zudem diejenigen Grundstücke mit zu berücksichtigen, die von den bisherigen Grundstückseigentümern bebaut oder selbst vermarktet werden. Es dürfte realistisch sein, dass ein Bauwilliger, der bereit ist, in Jever € 125 oder € 140 pro Quadratmeter Grundstück zu bezahlen, auch € 7 oder € 9 zusätzlich pro Quadratmeter bezahlen wird, wenn er dafür ein deutlich vom Verkehr entlastetes eigenes Wohnviertel erhält sowie eine vernünftige Anbindung zu seinen wichtigsten Zielen, statt beispielsweise jeden Morgen Zeit vor der Einfädelung in den Mini-Kreislauf zu verlieren. Die Stadt wiederum sollte eine mögliche Differenz (im Beispiel maximal € 200.000) temporär tragen, da nur die Straße überhaupt ermöglicht, dass die Verwaltung zu einem späteren Zeitpunkt Teile der Fläche zwischen Familia und Bahngleis als Bauland wird entwickeln und vermarkten können. Ebenfalls würde sie sich die ansonsten langfristig unvermeidbare Installation einer Ampelanlage an der Stelle des heutigen Mini-Kreislaufs sparen. Nach diesem Ansatz gäbe es die massive Verkehrsentslastung für die Bewohner des Pflegebutlers, vom Tivoli, des Friesenwegs, Oestringer Wegs, der Südergast sowie der Straßen der Schöfelwiesen zum Nulltarif. Natürlich ist deren tatsächlicher Wert ungleich höher.</p>		<p>Die Kosten und Finanzierung einer Entlastungsstraße sind nicht Gegenstand der Bauleitplanung. Ferner ist, wie bereits erläutert, die Notwendigkeit einer Entlastungsstraße nicht gegeben.</p>
---	--	--

### Mögliches Straßenkonzept

Die nachfolgende Skizze zeigt beispielhaft auf, wie in Anlehnung zur vorhandenen Planung Straßenverläufe aussehen könnten, wenn für die Schöfelwiese eine Entlastungsstraße analog zur verlängerten Normanenstraße erwogen wird. Zusätzliche Rad- und Fußwege sind sinnvoll und notwendig, insbesondere zum Friesenweg hin sowie zur weiteren Verknüpfung von Schöfelwiese Ost und West. Sie wurden jedoch zur besseren Veranschaulichung der Wege des KFZ-Verkehrs bewusst nicht dargestellt.



Beispielhafte Straßenführung in Anlehnung an die bestehende Planskizze für Dr.-Sophie-Prag-Straß und Schöfelwiese Ost und West // Ergänzende Fuß- und Radwege sind nicht dargestellt

### D Zusammenfassung

Bei der Detailplanung der „Schöfelwiesen“ wurden die für die Bewohner der Umgebung sehr bedeutsamen Auswirkungen des zusätzlichen Verkehrs bislang nicht untersucht. Vorgaben des städtischen Verkehrs-

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

Die Skizze bezieht sich auf das Konzept „südlich Friesenweg“ und nicht auf den Bebauungsplan Nr. 108. Gegenstand der frühzeitigen Beteiligung ist das Plangebiet des Bebauungsplanes Nr. 108, daher wird nur dieser Bereich abgewogen. Wie in der Planzeichnung zum Bebauungsplan Nr. 108 deutlich erkennbar, sollen weitere Grundstücke südlich des Geltungsbereiches zum Bebauungsplan Nr. 106 erschlossen werden, welche hier nicht berücksichtigt wurden. Die Anbindung zur Entlastungsstraße würde durch die notwendige, für das Regenrückhaltebecken vorgesehene Fläche, verlaufen. Durch die Verwinkelung der Anbindung der südlich breiteren Straße und der von Nord nach Süd verlaufenden Straße würde hier weiteres Bauland verloren gehen, da in einer solchen Verwinkelung kein attraktives Grundstück realisierbar wäre. Durch die vorgeschlagene Ringerschließung, statt der im Bebauungsplan Nr. 108 angedachten zwei Stichstraßen, müssten die Grundstücke drastisch verkleinert werden, um die angestrebte Anzahl an Grundstücken aus dem derzeitigen Entwurf zu entsprechen. Würde die Grundstücksgröße beibehalten werden, würden hierdurch Grundstücke entstehen, die von drei Seiten erschlossen werden und somit einer unnötigen Belastung ausgesetzt wären. Fraglich wäre des Weiteren, inwieweit durch die Aufrechterhaltung des Grabens zur Entwässerung eine angemessene Grundstücksgröße zwischen dem Graben und der hier angedachten Ringerschließung bestehen bleiben kann.

Der Anregung wurde gefolgt und eine Verkehrsuntersuchung in Auftrag

<p>wicklungsplans und des Baugesetzbuchs blieben ebenso unberücksichtigt wie die Empfehlung des für das Rahmenkonzept verantwortlichen Planers. Die verkehrlichen Auswirkungen dürften enorm sein, sowohl in der wegen der gegebenen Bodenverhältnisse außergewöhnlich verkehrsreichen Bauphase als auch in der Phase als voll bebautes und bewohntes Gebiet. Äußerst fraglich ist, ob die für den Bauverkehr vorgesehene Route über den altersschwachen Südast der Straße „Beim Tivoli“ sowie der Mini-Kreisel das Ende der Erschließungsphase übersteht. Bei einem Ausfall von Straße oder Kreisel in den nächsten 5 Jahren sind sämtliche Planungen hinfällig; Chaos droht. Die verkehrlichen Auswirkungen sollten nun sofort professionell untersucht werden.</p> <p>Aufgrund der unbegrenzten Bindungswirkung sowie aufgrund der geringen Nachfrage bei Grundstücken des 1. Bauabschnitts der Schöfelwiesen, die 2019 bebaut werden können, besteht für überhastete, undurchdachte Entscheidungen kein Anlass.</p> <p>Gegebenenfalls ist zunächst ein Teilumsetzung des bisherigen B-Plans „Schöfelwiese Ost“ ebenso eine sinnvolle Option wie die Bebaubarmachung einer bereits teilerschlossenen, bislang nicht berücksichtigten Fläche am südlichen Friesenweg.</p> <p>Beispiele für sinnvolle Entlastungsstraßen sind bekannt, u.a. in Jever selbst durch die Anbindung der Normannenstraße an die Adolf-Ahlers-Straße im Jahr 2015. Als weiterer Vorteil einer solchen Straße bieten sich städtische Entwicklungsmöglichkeiten auch für die Zukunft.</p> <p>Keines der bislang vorgebrachten Argumente gegen eine solche Straße ist stichhaltig. Das Gegenargument „Verzögerung“ ignoriert sowohl die Tragweite einer falschen Entscheidung als auch das gegenwärtig tatsächlich vorhandene Interesse an Baugrundstücken.</p> <p>Für die Entlastungsstraße ist eine Förderung durch Landesmittel nicht ausgeschlossen. Auch ohne diese wäre der Eigenanteil der Stadt gering und wohl nur temporärer Natur.</p>	<p>gegeben. Hieraus ergibt sich, dass die Kapazität des Mini-Kreisels für den zukünftig zusätzlichen Verkehr ausreichend ist. Die Stadt wird die verkehrliche Entwicklung nach Erschließung des neuen Gebietes beobachten. Sollten sich in der Zukunft verkehrliche Schwierigkeiten am Mini-Kreisel herausstellen, wird die Stadt Jever mit geeigneten Maßnahmen reagieren.</p> <p>Für das Plangebiet des Bebauungsplanes Nr. 106 überstieg die Zahl der Bewerber die Zahl der Grundstücke, sodass von einer hohen Nachfrage für die Grundstücke des Bebauungsplanes Nr. 108 ausgegangen werden kann. Ob das Gebiet des Bebauungsplanes vollständig, oder in Abschnitten erschlossen wird, wird durch den Bebauungsplan nicht vorgegeben.</p> <p>Die Flächen des Plangebietes stehen der Stadt Jever zur Verfügung und es besteht weiterhin eine hohe Nachfrage nach attraktiven Baugrundstücken, weshalb an der Planung festgehalten wird.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Errichtung einer Entlastungsstraße ist in diesem Fall keine Option für die Stadt Jever, da diese verehrstechnisch schlichtweg nicht erforderlich ist, was das Verkehrsgutachten belegt. Außerdem müssten hierfür Flächen aufgekauft werden, die der Stadt Jever nicht zur Verfügung stehen und des weiteren müsste eine Erschließung durch die geplante Fläche für das Regenrückhaltebecken erfolgen. Zuletzt hätte die Errichtung einer Entlastungsstraße auch nachteilige Auswirkungen auf die südlich gelegenen Grundstücke innerhalb des Bebauungsplanes Nr. 108.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p>
---	--

<p>Fazit: Der Nutzen einer Entlastungsstraße ist, obwohl die Verkehrsentslastung für unzählige Jeveraner Bürger sowie die vermiedenen Staus auf der Mühlenstraße nicht adäquat bewertbar sind, erkennbar höher als der Aufwand für ihre Realisierung.</p>		<p>Bei den nebenstehenden Ausführungen handelt es sich um reine Spekulationen, ohne belastbare Grundlage.</p> <p>Die Errichtung einer Entlastungsstraße ist keine Option für die Stadt Jever, da diese verehrstechnisch schlichtweg nicht erforderlich ist, was das Verkehrsgutachten belegt. Der Mini-Kreisel ist in der Lage, das Verkehrsaufkommen abzuwickeln. Außerdem müssten hierfür Flächen aufgekauft werden, die der Stadt Jever nicht zur Verfügung stehen und des weiteren müsste eine Erschließung durch die geplante Fläche für das Regenrückhaltebecken erfolgen. Zuletzt hätte die Errichtung einer Entlastungsstraße auch nachteilige Auswirkungen auf die südlich gelegenen Grundstücke innerhalb des Bebauungsplanes Nr. 108.</p>
<p><b>Bürger 2:</b></p>		
<p>Sehr geehrte Damen und Herren, anbei senden wir Ihnen unsere Einwände und Anregungen zum B-Plan 108. Mit freundlichen Grüßen</p> <p>Zu Punkt 4.1.: Belange von Natur und Landschaft Mit Grund und Boden soll sparsam und schonend umgegangen werden, dabei sind zur Verringerung der zusätzlichen Inanspruchnahme von Flächen für bauliche Nutzungen die Möglichkeiten der Entwicklung der Gemeinde insbesondere durch Wiedernutzbarmachung von Flächen, Nachverdichtung und andere Maßnahmen zur Innenentwicklung zu nutzen sowie Bodenversiegelungen auf das notwendige Maß zu begrenzen. Das gesamte geplante zukünftige Baugebiet umfasst ca. 12 ha. Es sollen hier mittelfristig einmal ca. 140 Häuser entstehen! Damit werden die Naturflächen des Moorlandes unwiederbringlich versiegelt und gleichzeitig werden die dort lebenden Tiere vertrieben. Der Lebensraum von Bussarden, Krähen, Zaunkönigen, Dompfaffen, Grünspechte, Rotkehlchen, Staren, Sperlingen, Störchen, Bienen, Igel, Maulwürfen, Erdkröten, Wiesenschnäppern und vieler anderer Kleintiere werden hier nachhaltig zerstört. Sogar Fasane und 5 Rehe werden hier täglich auf den Weiden hinter unseren Häusern gesichtet. Mehr als 60 Jahre alte naturbelassene Weiden im Süden des Baugebietes dienen als u.a. als Rückzugsgebiet für die genannten Tiere und sollen nunmehr mit Grundstücken überplant werden.</p>		<p>Einer Innenentwicklung, und somit auch die Nutzung vorhandener Bausubstanz, ist im Rahmen der Wohnbauentwicklung immer Vorrang vor der Umnutzung bisher un bebauter Flächen im Außenbereich zu gewähren. Oftmals liegt das zur Verfügung stehende Angebot aber nicht im Einwirkungsbereich der Stadt Jever. Es ist dementsprechend schwer nachvollziehbar bzw. abzusehen, inwieweit der bestehende Bedarf hierrüber gedeckt werden kann. Um dennoch der Nachfrage gerecht zu werden, werden entsprechende Flächen bedarfsgerecht entwickelt. Der Umfang und Detaillierungsgrad der Umweltprüfung wurde im Vorfeld mit der zuständigen unteren Naturschutzbehörde des Landkreises Friesland abgestimmt. Demnach waren neben einer flächendeckenden Biotoptypenkartierung auch faunistische Untersuchungen zu den Brutvögeln, den Lurchen und den Fledermäusen durchzuführen. Die Ergebnisse dieser Kartierungen einschließlich der durch die vorgesehene Bauleitplanung vorbereiteten Umweltauswirkungen auf die einzelnen Schutzgüter werden im Umweltbericht dargestellt. Notwendige Kompensationsmaßnahmen werden ebenfalls im Umweltbericht dargestellt. Ergänzend wird an dieser Stelle darauf hingewiesen, dass im südlichen Plangebiet keine Bebauung vorgesehen ist. Hier sieht der vorliegende Bebauungsplan die Neuanlage eines natur-</p>

<p>Ein Umweltbericht nach §3 und 4 BauGB wurde entgegen der Ankündigung bisher nicht vorgelegt.</p> <p>Zu 4.2.: Gewerbliche Immissionen. Der Gartenbaubetrieb Huget liegt am Rande des Baugebietes. Regelmäßig werden dort sehr lautstarke Schredder- und Sägearbeiten durchgeführt. Dieser Lärm ist deutlich bis zum Dünkagel zu hören. Solch ein Betrieb gehört eigentlich ins Gewerbegebiet.</p> <p>Zu Punkt 4.5.: Belange des Bodenschutzes Die Bodenstruktur ist die gleiche wie im Naturschutzgebiet Moorland. Im geplanten Baugebiet werden die zukünftigen Bauherren laut Bodengutachten auf metertiefe Moorschichten und darunter auf nicht tragfähigen Schluff treffen. Dies erschwert und verteuert eine Hausgründung und damit sie macht für eine Bebauung unattraktiv. Das Grundwasser beginnt an einigen Stellen laut Bodengutachten bereits ab 50 cm! Eine gesicherte Gründung kann wahrscheinlich nur über aufwändige Pfahlgründungen erfolgen, so dass das bei etwa 140 Häusern an die 700 Pfähle (5 je Haus) gebohrt werden müssen.</p> <p>Beim Pflegebutler waren allein 220 Pfähle notwendig. Bei Famila im Jahre 2004 wurden ca. 350 Pfähle wochenlang lautstark in den Boden gerammt.</p> <p>Wahrscheinlich werden die Bauherren genau wie im B-Pan 106 zusätzlich auf sulfatsaure Böden treffen, deren Entsorgung auch sehr aufwendig und teuer wird.</p> <p>Auch der Bau der Straßen wird durch den erforderlichen Bodenaustausch wie im Punkt 4.5 richtig beschrieben deutlich höhere Entsorgungskosten erfordern.</p> <p>Zu Punkt 7: Verkehrserschließung Die einzige Zufahrt zum gesamten neuen Baugebiet ist die Straße Beim</p>	<p>nahen Regenrückhaltebeckens einschließlich umliegend extensiv genutzter Mähwiesenbereiche vor, welche zukünftig einen attraktiven Lebensraum für zahlreiche Tierarten (u. a. Amphibien, Libellen, Brutvögel, Fledermäuse) darstellen kann. Das Plangebiet des Bebauungsplanes Nr. 108 weist eine Größe von ca. 6,1 ha auf, in der ca. 60 Baugrundstücke realisierbar sind.</p> <p>Wie bereits in der Begründung beschrieben, wird der Umweltbericht zur öffentlichen Auslegung den Planunterlagen hinzugefügt.</p> <p>Da der Gartenbaubetrieb umgesiedelt wird, sind dort zukünftig keine Lärmemissionen zu erwarten.</p> <p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Die Bodenverhältnisse, wie sie im Plangebiet vorhanden sind, sind für Jever typische Böden, mit denen durch geeignete bauliche Maßnahmen im Zuge der Erschließungs- und Bauarbeiten umgegangen werden kann.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Laut der Stellungnahme des Landesamtes für Bergbau, Energie und Geologie werden wahrscheinlich sulfatsaure Böden im Plangebiet vorhanden sein, sodass ein entsprechender Hinweis in der Begründung aufgenommen wird.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die Bodenverhältnisse, wie sie im Plangebiet vorhanden sind, sind für Jever typische Böden, mit denen durch geeignete bauliche Maßnahmen im Zuge der Erschließungs- und Bauarbeiten umgegangen werden kann.</p>
--	--

<p>Tivoli. Durch Bodenaustausch und die darauf folgenden Bautätigkeiten ist mit mehr als 10.000 LKW Fahrten zu rechnen. Das ist eine unverhältnismäßig große Belastung der dortigen Anwohner und auch der Straße Beim Tivoli selbst. Diese Straße ist für solch einen Schwerlastverkehr nicht ausgelegt. Hier sollten bereits im Vorfeld im B-Plan alternative Entlastungsstraßen ins Auge gefasst und eingeplant werden.</p>		<p>Die Stadt Jever ist sich der derzeitigen Situation der Straße bewusst. Die Belastung der dortigen Anwohner wird lediglich während der Bauarbeiten und der Erschließungsphase vorhanden sein, sodass hier von keiner unzumutbaren Belastung ausgegangen wird.</p>
<p><b>Bürger 3:</b></p>		
<p>Bezugnehmend auf die Veröffentlichung des Bebauungsplans "An den Schöfelwiesen" möchten wir folgende Anmerkungen darlegen.</p> <p>1. Straßenführung</p> <p>Wir Anwohner des südlichen Friesenweges haben unsere Grundstücke nach dem städtebaulichen Entwicklungskonzept vom 23.10.2013 („Südlicher Friesenweg“) gekauft und unsere Häuser darauf errichtet. Dieses Konzept war für uns Anwohner so attraktiv, da es in unseren Augen ein idealer Ort ist, um unter anderem unsere Familien zu gründen bzw. mit unseren Kindern hier unser Zuhause zu errichten. Eine ruhige, naturnahe Umgebung, in welcher mittlerweile über 20 Kinder (lediglich im „südlichen Friesenweg“) zuhause sind.</p> <p>Das Entwicklungskonzept welches in der öffentlichen Sitzung am 15.11.2018 (MV/0642/2016-2021) vorgestellt wurde, sieht eine andere Straßenführung vor als das Entwicklungskonzept von 2013.</p> <p>Wir Anwohner fürchten durch die veränderte Straßenführung ein erhöhtes Verkehrsaufkommen, da der direkte Weg zur Stadt über den Friesenweg verlaufen würde. Im Besonderen würde die Lage der Häuser an einer "Durchgangsstraße" für uns Anwohner eine deutliche Wertminderung der Grundstücke und Häuser sowie eine erhebliche Minderung der Lebensqualität darstellen!! Zudem sind der neu gebaute Teil der Straße des Baugebietes "Südlicher Friesenweg" schmaler als die zukünftig geplante Verlängerung (ab Grundstück Nr. 83).</p> <p>Außerdem gibt es aktuell keine Kennzeichnung einer 30 km/h-Zone und keine verkehrsberuhigenden Elemente. Wir stellen aktuell bereits fest, dass sich nicht an die Geschwindigkeitsvorgaben gehalten wird und se-</p>		<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Das Konzept von 2013 war ein unverbindliches Konzept, welches einen ersten Vorschlag aufzeigen sollte, wie die zukünftige Entwicklung aussehen könnte. Aufgrund einer Anpassung der Grundstücksgrößen wurde auch die Straßenführung entsprechend angepasst. Im Rahmen weiterer Bauleitplanverfahren kann es zu Änderungen kommen.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Der genannte Bereich ist nicht Gegenstand dieser Bauleitplanung.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Der genannte Bereich ist nicht Gegenstand der vorliegenden Bauleitplanung.</p>

<p>hen in der Straßenplanung des Entwicklungskonzeptes (MV/0642/2016-2021) ein deutlich erhöhtes Verkehrsaufkommen und Unfallpotential (hier möchten wir dringend noch einmal auf die mehr als 20 Kinder hinweisen, die im südlichen Friesenweg leben). Wir schlagen daher vor, die jetzige Straße als endständige Straße zu belassen und für die neue Straßenführung eine kleine Stichstraße für die Grundstücke 81-85 zu planen (Geringere Straßenbaukosten, größere Grundstücke). Alternativ würden wir eine verkehrsberuhigende Straßenführung wie sie beispielsweise in dem Konzept von 2013 vorgesehen war bevorzugen, um den Voraussetzungen ansatzweise nachzukommen, unter denen wir gebaut haben.</p> <p>2. Geplanter Grünstreifen Der geplante Grünstreifen sorgt momentan für ein wenig Verwirrung. In einigen Plänen, die auch Reservierungsgrundlage sind, ist er eingeplant, im Bebauungsplan Nr. 108 taucht er jedoch nicht auf.</p> <p>Bezugnehmend auf das Entwicklungskonzept von 2013 und den Reservierungsplan „An den Schöfelwiesen“ existiert ein 10 bzw. 20 m breiter Grünstreifen entlang des Entwässerungsgrabens. Wir weisen erneut auf eine Wertminderung bzw. Einschränkung der Lebensqualität hin und wünschen uns, dass dieser Grünstreifen bestehen bleibt bzw. realisiert wird. Zudem werden durch diesen Grünstreifen Nist- und Brutmöglichkeiten geschaffen, die ja leider durch die Erweiterung des Baugebietes entfallen bzw. zerstört werden. Hier sind besonders der alte Baumbestand und noch bestehende Biotope zu erwähnen. Aktuell beobachten wir hier zum Beispiel den Eisvogel, Fischreiher, Kiebitz, Schilfrohrsänger, Fledermäuse sowie verschiedenste Amphibien. Wir weisen darauf hin, dass einige dieser Tiere unter Naturschutz stehen und wünschen uns die Realisierung des Grünstreifens sowie ein biologisches Gutachten.</p> <p>3. Mehrgenerationenplatz/-pfad Unser Vorschlag wäre, wie es im Sportentwicklungsbericht Friesland 2018 (Siehe KreisSportBund) gewünscht wird, einen Mehrgenerationenpfad/-platz (für den geplanten Pfad) zum Beispiel entlang des Grünstreifens und des Regenrückhaltebeckens oder auf einem separaten Grundstück zu realisieren. Hier könnten Elemente für Kinder aber auch Fitnessgeräte für</p>	<p>Entlang der Gräben, soweit sie erhalten bleiben, wird ein Gewässerräumstreifen von 6,00 m festgesetzt. Innerhalb dieses Gewässerräumstreifens sind Garagen und überdachte Stellplätze (Carports) gem. § 12 (6) BauN-VO und Nebenanlagen in Form von Gebäuden gem. § 14 (1) BauNVO nicht zulässig. Durch diese Festsetzung soll die Möglichkeit zur Gestaltung eines Grünstreifens ermöglicht werden, welcher jedoch den jeweiligen Grundstücksbesitzern in Form und Gestalt überlassen werden soll.</p> <p>Im Rahmen des frühzeitigen Beteiligungsverfahrens stellte sich heraus, dass innerhalb des festgesetzten Gewässerräumstreifens keine Versiegelungen und Anpflanzungen zulässig sind. Bestehende Biotope und Baumbestände werden, wenn sie im Geltungsbereich zum Bebauungsplan Nr. 108 vorkommen, im Umweltbericht aufgenommen und entsprechend bilanziert. Der Umfang und Detaillierungsgrad der Umweltprüfung wurde im Vorfeld mit der zuständigen unteren Naturschutzbehörde des Landkreises Friesland abgestimmt. Demnach waren neben einer flächendeckenden Biotoptypenkartierung auch faunistische Untersuchungen zu den Brutvögeln, den Lurchen und den Fledermäusen durchzuführen. Die Ergebnisse dieser Kartierungen einschließlich der durch die vorgesehene Bauleitplanung vorbereiteten Umweltauswirkungen auf die einzelnen Schutzgüter werden im Umweltbericht dargestellt. Notwendige Kompensationsmaßnahmen werden ebenfalls im Umweltbericht dargestellt.</p> <p>Die Stadt Jever ist für die Anregung zur Schaffung eines Mehrgenerationenpfad/-platzes sehr dankbar. Ob und inwieweit ein solcher Pfad erfolgen kann, wird nicht durch die vorliegende Planung entschieden.</p>
---	--

<p>Erwachsene oder auch Sitzgelegenheiten geschaffen werden, um allen Altersgruppen die Möglichkeit zu geben sich generationenübergreifend in der Natur zu bewegen und aufzuhalten. Dieser Pfad oder Platz würde sich auch vor dem Hintergrund des sich gerade im Bau befindlichen Seniorenwohnheims an der Mühlenstraße anbieten. Ein solcher Pfad oder Platz würde sicherlich die Attraktivität des Baugebietes für alle Altersgruppen erhöhen und zu einer höheren Lebensqualität führen. Auch wäre es ein Alleinstellungsmerkmal der Stadt Jever. Zur Realisierung könnten sicherlich auch Fördergelder beantragt werden, um die Kosten für die Stadt zu senken.</p> <p>Gerne setzen wir uns mit den Zuständigen für die Bauplanungen zusammen, um unsere Bedenken, Ideen und Wünsche näher zu erläutern.</p> <p>Es wäre wünschenswert, wenn Sie uns über weitere anstehende Termine bezüglich der Planungen informieren.</p> <p>Wir bitten um Eingangsbestätigung.</p>	<p>Die nebenstehend genannten Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Bekanntmachung der Ausschusssitzungen werden in der Zeitung bekannt gegeben und sind über die Internetseite der Stadt Jever zugänglich.</p> <p>Der Bitte um Eingangsbestätigung wird gefolgt.</p>
---	---