STADT JEVER



BEBAUUNGSPLAN NR. 91 "ALTSTADTQUARTIER ST.-ANNEN-STRASSE GROSSE WASSERPFORTSTRASSE"

AUSWERTUNG UND ABWÄGUNG DER STELLUNGNAHMEN

der öffentlichen Auslegung n. § 3 Abs. 2 und § 4 Abs. 2 BauGB

Stand: 19. Januar 2009

VERFAHRENSSTAND

Der Rat der Stadt Jever hat am 21. Februar 2008 die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 91 "Altstadtquartier Jever" beschlossen. Gegenstand ist planungsrechtliche Sicherung der städtebaulichen Neuordnung dieses Teilbereiches der Altstadt unter Einbeziehung benachbarten Bestandsnutzungen und diese einer geordneten städtebaulichen Entwicklung zuzuführen.

Der Aufstellungsbeschluss wurde am 23. Februar 2008 durch Veröffentlichung in den örtlichen Tageszeitungen ortsüblich bekannt gemacht.

Die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange wurden mit Schreiben vom 17. Juli 2008 zur Abgabe einer Stellungnahme aufgefordert.

Die Beteiligung der Öffentlichkeit erfolgte durch Auslegung der Planunterlagen und Information im Bauamt der Stadt Jever in der Zeit vom 21. Juli 2008 bis einschließlich zum 08. August 2008. Die Auslegung der Planunterlagen wurde in der lokalen Presse veröffentlicht.

Die öffentliche Auslegung der Planung erfolgte durch Auslegung der Planunterlagen und Information im Bauamt der Stadt Jever in der Zeit vom 24. November 2008 bis einschließlich zum 31. Dezember 2008. Die Auslegung der Planunterlagen wurde in der lokalen Presse veröffentlicht. Die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange wurden mit Schreiben vom 20. November 2008 zur Abgabe einer Stellungnahme aufgefordert.

Die aus der öffentlichen Auslegung resultierenden Anregungen und Stellungnahmen werden im Folgenden ausgewertet und gegeneinander und untereinander abgewogen.

AUSWERTUNG DER BETEILIGUNG DER BÜRGER, DER TRÄ-GER ÖFFENTLICHER BELANGE UND DER NACHBARGE-MEINDEN

Im Rahmen der öffentlichen Auslegung haben 15 Träger, Behörden und Bürger geantwortet, davon 11 mit Anregungen und Hinweisen.

Eine Übersicht über den Stand der Beteiligung und die Behandlung der Anregungen und Stellungnahmen zum Bebauungsplan Nr. 91 "Altstadtquartier Jever" ist der folgenden Auflistung zu entnehmen.

2.1 Übersicht der Stellungnahmen

lfd Nr.	Beteiligte	Beteiligt Anschreiben vom	Antwort Posteingang	mit Anregun- gen und Hinweisen	keine Anregungen und Hinweise
	BEHÖRDEN				
1.	Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Aurich	20.11.2008	24.11.2008	X	
2.	Wehrbereichsverwaltung Nord, Hannover	20.11.2008	26.11.2008	X	
3.	Oldenburgisch- Ostfriesischer Wasserverband, Brake	20.11.2008	04.12.2008	X	
4.	Oldenburgische Industrie- und Handelskammer, Oldenburg	20.11.2008	10.12.2008		Х
5.	Deutsche Telekom	20.11.2008	16.12.2008		Х
6.	Landkreis Friesland, Jever	20.11.2008	17.12.2008	X	
7.	Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie, Hannover	20.11.2008	19.12.2008		Х
8.	Handwerkskammer Oldenburg, Oldenburg	20.11.2008	22.12.2008	Х	
9.	Landwirtschaftskammer Niedersachsen, Oldenburg	20.11.2008	29.12.2008		Х
	ÖFFENTLICHKEIT				
10.	Volker Rehse, Jever		19.12.2008	X	
11.	Bündnis 90 / Die Grünen, Fraktion im Rat der Stadt Jever		20.12.2008	Х	
12.	Stefan Uber, Jever		29.12.2008	Х	
13.	Dieter Jürgens, Jever		29.12.2008	X	
14.	Klaus Andersen, Jever		02.01.2009	X	
15.	Soziale Wählergruppe Jever/Friesland		02.01.2009	X	

2.2. Auswertung – Abwägungsvorschlag

1 Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr

Von: "Börchers, Horst" [mailto:Horst.Boerchers@nlstbv-aur.niedersachsen.de]

Gesendet: Montag, 24. November 2008 15:01

An: Hagestedt, Uwe Cc: "Lührs, Werner"

Betreff: İhr Schreiben vom 20.11.08 , B-Plan 91 "Altstadtquartier St. Annenstraße/ Große Wasserpfortstraße"

Sehr geehrter Herr Hagestedt,

das Bebauungsplangebiet Nr. 91 befindet sich östlich der L 813 (Elisabethufer). Die städtebauliche Entwicklung hat gem. der Begründung und der beigefügten Verkehrsuntersuchung keine Auswirkung auf die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes L 813 / St. Annenstraße . Es bestehen seitens der NLStBV-GB Aurich keine Bedenken.



Sollten bei den Umbaumaßnahmen an der St. Annenstraße Änderungen im Einmündungsbereich in die Landesstraße erforderlich werden, bitte ich die technischen Einzelheiten vorher abzustimmen und insbesondere auch die Straßenmeisterei Jever zu beteiligen.

Mit freundlichen Grüßen

Horst Börchers

Nieders. Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr Geschäftsbereich Aurich, Eschener Allee 31, 26603 Aurich Tel. 04941/951220 , Fax. 04941/951100



Der Hinweis wird bei der Umsetzung erforderlicher Baumaßnahmen berücksichtigt.

2 Wehrbereichsverwaltung Nord

III 4 – Az: 45-60-00 (047) (Bitte bei Antwort Aktenzeichen angeben)

Wehrbereichsverwaltung Nord · Postfach 163 · 30001 Hannover

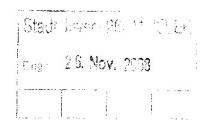
Stadt Jever Bauen/Planen/Umwelt Postfach 12 29 26436 Jever Hannover, 25.11.2008

2 0511/2840

Durchwahl: 284-4461/3726

Bw-Fernwahl: 2200-

Fax: 284- 4378



Betr.: Bebauungsplan Nr. 91 "Altstadt-Quartier St.-Annen-Straße /

Wasserpfortstraße"

Bezug: 1. Ihr Schreiben – 61 26 02 91-hg – vom 17.07.2008

2. Mein Schreiben – III 4 – Az: 45-60-00 (048) – vom 04.08.2008

3. Ihr Schreiben – 61 26 02 91-hg – vom 20.11.2008

Schr geehrte Damen und Herren,

zu der o. a. Planung verweise ich auf meine Stellungnahme vom 04.08.2008 (Bezug 2.).

Neue- bzw. weitere Erkenntnisse ergeben sich aus Sicht der Bundeswehr nicht.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag

1

Ruhland



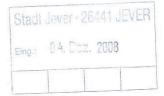
Die Hinweise der Stellungnahme vom 04.08.2008 wurden in der Abwägung der frühzeitigen Beteiligung der Behörden bereits aufgenommen und zur Kenntnis genommen (Hinweis auf Nichtanerkennen von Beschwerden und Ersatzansprüchen aus Flugplatzemissionen, Beantragung von Baukränen). Sie sind Gegenstand der Planumsetzung und für die Bebauungsplanung nicht relevant.

3 Oldenburgisch-Ostfriesischer Wasserverband



OOWV . Georgstraße 4 . 26919 Brake

Stadt Jever Postfach 12 29 26436 Jever



Ihr Ansprechpartner: **Uwe Wispeler** TIb – 650/08/He

Telefon: 04401 916-235 Telefax: 04401 6233 E-Mail: wispeler@oowv.de

01. Dezember 2008

Bebauungsplan Nr. 91 "Altstadt - Quartier"

Ihr Schreiben vom $20.11.2008 - 61\ 20\ 02-91$ - hg -

2 Pläne

Sehr geehrte Damen und Herren,



mit Schreiben vom 05.05.2008 - T Ib -461/08/Kü - haben wir zu dem oben genannten Bebauungsplan Stellung genommen.

Diese Stellungnahme wird in vollem Umfang weiterhin aufrecht erhalten.

Mit freundlichem Gruß

Im Auftrag

Karl Hundertmark

. . . und alles ist klar

01.A.4/05.05 - Schmalbahn -

Oldenburgisch-Ostfriesischer Wasserverband

Georgstraße 4, 26919 Brake

Telefon 04401 916-0 Telefax 04401 5398 Internet: www.oowv.de E-Mail: oowv.brake@oowv.de Landessparkasse zu Oldenburg BLZ 280 501 00 Kto. 060-407 772 Oldenburgische Landesbank BLZ 280 210 02 Kto. 174 70022 00

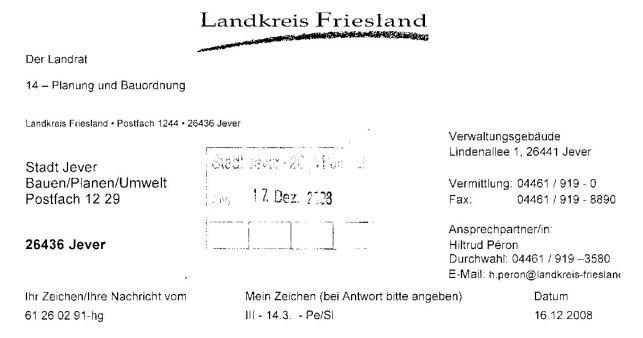
Steuer-Nr. 23 632 0000310 USt.-IdNr.: DE 117404343





Die Hinweise der Stellungnahme vom 05.08.2008 wurden in der Abwägung der frühzeitigen Beteiligung der Behörden bereits aufgenommen und zur Kenntnis genommen (Hinweis auf Nichtüberbaubarkeit, Nicht-Bepflanzbarkeit von Versorgungsleitungen sowie Sicherheitsabständen von Bauwerken). Sie sind nicht Gegenstand der Bebauungsplanung und werden bei der konkreten Umsetzung von Baumaßnahmen berücksichtigt.

4 Landkreis Friesland



Bauleitplanung der Stadt Jever

hier: Bebauungsplan Nr. 91 "Altstadt-Quartier St.-An Wasserpfortstraße"

St.-Annen-Straße/Große

Zu dem o. a. Bebauungsplan der Stadt Jever nimmt der Landkreis Friesland gem. § 4 (2) BauGB wie folgt Stellung:

- a) Fachbereich Umwelt als untere Naturschutzbehörde:
- b) Fachbereich Umwelt als untere Wasserbehörde:
- c) Fachbereich Umwelt als untere Bodenschutzbehörde:
- d) Fachbereich Umwelt als zust. Behörde für den Immissionsschutz:
- e) Fachdienst Straßenverkehr als Straßenverkehrsbehörde:
- f) Fachbereich Steuerungsdienst als Kommunalaufsicht:
- g) Fachbereich Beratung und Betreuung als Jugendamt:
- h) Fachbereich Gesundheit als Gesundheitsamt:
- i) Fachbereich Ordnung als Katastrophenschutzbehörde:
- j) Fachbereich Planung und Bauordnung als untere Landesplanungsbehörde:
- k) Fachbereich Planung und Bauordnung als zust. Behörde für das Städtebaurecht:
- I) Fachbereich Planung und Bauordnung als zust. Behörde für den Vollzug des B-Planes:
- m)Fachbereich Planung und Bauordnung als zust. Behörde für den Brandschutz:

Es bestehen keine Bedenken.

n) Fachbereich Umwelt als untere Abfallbehörde:

Als öffentlich-rechtlicher Entsorgungsträger entsorgt der Landkreis die in seinem Gebiet angefallenen und überlassenen Abfälle nach den Vorschriften des Kreislaufwirtschafts- und

Konten der Kreiskasse Friesland Landessparkasse zu Oldenburg Frialdirektion Jever (BLZ 280 501 00) Konto-Nr.: 050-403 005

E-Mail: landkreis@friesland.de

Volksbank Jever eG (BLZ 282 622 54) Konto-Nr.: 110 000 218

91 altstadtquartier.sxw

siehe folgende Seite

1

2

STELLUNGNAHME

4 Landkreis Friesland

- Fortsetzung -

Landkreis Friesland

Abfallgesetzes (KrW-/AbfG) sowie des Niedersächsischen Abfallgesetzes (NAbfG) und nach Maßgabe der Abfallentsorgungssatzung.

Die Eigentümer bewohnter, gewerblich genutzter, gemischt genutzter oder bebauter Grundstücke sind verpflichtet, ihre Grundstücke an die öffentliche Abfallentsorgung anzuschließen (Anschlusszwang).

o) Fachbereich Planung und Bauordnung als untere Denkmalschutzbehörde:

Für das Altstadtquartier ist eine bauhistorische Untersuchung durchzuführen, um den historischen Baubestand zu dokumentieren. Bei Erdarbeiten muss mit archäologischen Funden gerechnet werden. Diese sind als Bodendenkmale deklariert und durch das Niedersächsisches Denkmalschutzgesetz (NDSchG) geschützt.

Die Stadt Jever hat daher einen Antrag auf denkmalrechtliche Genehmigung nach §13 NDSchG für die vorherige Bodenuntersuchung einzureichen.

Der Passus der Genehmigungspflicht nach § 13 NDSchG und die erforderlichen Ausgrabungsarbeiten sind im Bebauungsplan schriftlich zu verankern.

Im Bauleitplanverfahren der Stadt Jever vom 05.08.08 wurde seitens der unteren Denkmalschutzbehörde bereits darauf hingewiesen, dass eine bauhistorische Untersuchung und eine Bodenuntersuchung vor Beginn der Abriss- bzw. Bauarbeiten durchgeführt werden muss.

Es wird auf die mit der unteren Denkmalschutzbehörde geführten Gespräche mit der Stadt Jever selbst und dem Entwurfsverfasser hingewiesen. In diesen Gesprächen wurde das Einvernehmen über die Notwendigkeit umfassender archäologischer Untersuchungen erzielt. Beim vorgelegten Bebauungsplan vom 29.0ktober 2008 wird lediglich unter dem Punkt "Hinweise" auf die Meldepflicht gem. §14 Abs. 1 des Nds. Denkmalschutzgesetzes (NDSchG) beim Auffinden von archäologischen Bodenfunden hingewiesen.

Wenn die oben genannten denkmalrechtlichen Belange Berücksichtigung finden, bestehen gegen den Bebauungsplan keine Bedenken.

In Vertretung

Dr. Dehrendorf



Die angesprochene Thematik ist nicht Gegenstand der Bebauungsplanung.



Die Anregungen werden berücksichtigt. Diesen wurde bereits in der Auswertung der Stellungnahmen vom 13. Oktober unter Bezug auf die Stellungnahme des Landkreises vom 05.08.2008 in vollem Umfang entsprochen:

"Alle weiteren Angelegenheiten wie z.B. vorherige Bodenuntersuchungen, bauhistorische Untersuchungen u.a.m. sind Gegenstand der konkreten Bauvorhabenplanung und werden im weiteren Verfahren zwischen Denkmalbehörde und Vorhabenträger geregelt. Den Empfehlungen zur Durchführung von Bodenuntersuchungen im Vorfeld der Umsetzung der Planung wird gefolgt. Vorgespräche dazu haben bereits stattgefunden. Diese Regelungen werden im Rahmen der Baudurchführung berücksichtigt, sie sind nicht Gegenstand der Bebauungsplanung." (beschlossener Abwägungsvorschlag)

Zwischen Stadt Jever und dem Landesamt für Denkmalpflege (Referat Archäologie) soll eine Vereinbarung über notwendige Grabungen im Planungsgebiet zur Erkundung möglicher Bodendenkmale getroffen werden ("Rettungsgrabungen"). Eine bauhistorische Analyse wird durch die Untere Denkmalbehörde in Zusammenarbeit mit dem Landesamt für Denkmalpflege erarbeitet.

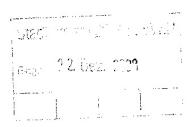
Die in der Planzeichnung und den textlichen Festsetzungen sowie in der Begründung festgelegten Inhalte und Hinweise zum Denkmalschutz bleiben bestehen.

Handwerkskammer Oldenburg 5



Handwerkskammer Oldenburg · Postfach 21 09 · 26011 Oldenburg

Stadt Jever Bauen / Planen /Umwelt Postfach 1229 26436 Jever



Ihr Zeichen: 61 26 02 91-hg Ihre Nachricht vom: 20.11.2008 Unser Zeichen: I-3 Frerichs

Name: Jan Frerichs Telefon: 04 41/23 22 63 Telefax: 04 41/23 22 72

E-Mail: frerichs@hwk-oldenburg.de

Datum: 17.12.2008

Bebauungsplan Nr. 91 "Altstadt-Quartier St.-Annen-Straße / Große Wasserpfortstraße"

Sehr geehrter Herr Hagestedt,

Bezug nehmend auf die uns übersandte Entwurfsplanung möchten wir darauf hinweisen, dass im Plangebiet (MK) die folgenden Handwerksbetriebe bzw. handwerksähnlichen Gewerbebetriebe ansässig sind:

Bestatter Herrn Karsten Rademacher, Große Wasserpfortstr. 6

ehemals Taddiken

Herrn Joachim Klatt

Große Wasserpfortstr. 16

Kosmetik

Frau Ramona Nordhauß

St.-Annen-Str. 25

Bäckermeister

Im Gebäude St..-Annen-Straße will sich nach unserer Kenntnis Herr Marcus Szypniewski mit dem Informationstechnikerhandwerk (früher: Radio- und Fernsehtechnik) niederlassen.

Für diese Betriebe, welche nach unserer Auffassung zum typischen Bild eines innerstädtischen Kerngebietes gehören, wären nach den geplanten Textlichen Festsetzungen Nr. 2 zukünftig Erweiterungen oder Umnutzungen baurechtlich nicht mehr zulässig, da diese als "sonstige nicht wesentlich störende Gewerbebetriebe" einzuordnen sind.

Die Neuansiedlung von handwerklichen und handwerksähnlichen Betrieben wie z.B. Fleischer, Bäcker, Schuhmacher, Friseur, Uhrmacher, Gold- und Silberschmied, Kürschner, Schneider, Augenoptiker, Hörgeräteakustiker, Fotograf, Kosmetiker, Speiseeishersteller usw. in den Leerständen wäre zukünftig unzulässig.

siehe folgende Seite

5 Handwerkskammer Oldenburg

- Fortsetzung -

Durch den Ausschluss des gesamten handwerklichen und handwerksähnlichen Gewerbes und die Konzentration auf Filial- und Handelsgeschäfte würde ein innerstädtisches Kerngebiet sein Gepräge verlieren und deutlich an Attraktivität einbüßen.

1

Wir regen daher an, die Textlichen Festsetzungen so zu fassen, dass Handwerksbetriebe und handwerksähnliche Gewerbebetriebe auch zukünftig im Plangebiet zulässig sind.

Für Fragen stehe ich Ihnen gern zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen Im Auftrag

الرزائب

Jan Frerichs



Die angesprochenen handwerklichen und handwerksähnlichen Betriebe (Fleischer, Bäcker, Schumacher, Frisör, Kosmetiker, Speiseeishersteller u.a.m.) sind planungsrechtlich dem Einzelhandel zuzuordnen und nicht als sonstige Gewerbebetriebe im Sinne der Baunutzungsverordnung einzustufen. Entscheidend hierfür sind der Anteil handwerklicher Produktion am Gesamtbetrieb und das vorrangige Ziel des Verkaufs der Produkte an Endverbraucher. Insofern sind die aufgeführten Handwerksbetriebe kerngebietstypisch und damit Teil der innerstädtischen Versorgungsstruktur. Die Sicherung dieser zentralörtlichen Versorgungsfunktion ist ein vorrangiges Ziel des Bebauungsplanes.

Damit ist der Anregung Rechnung getragen.

Die bestehenden Betriebe (Bestatter, Bäcker, Elektromeister) genießen Bestandsschutz und sind planungsrechtlich zulässig. Ihr Bestand ist planungsrechtlich gesichert.

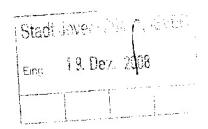
Sonstige Gewebebetriebe bleiben aufgrund der baulichen Ausprägung, der Nutzung und zu erwartender Immissionsprobleme (räumliche Nachbarschaft Gewerbe/Wohnen) mit einer innenstadtverträglichen Nutzung nicht vereinbar und sind nicht zulässig (z.B. Tischlereien, Kfz-Werkstätten u.a.m.).

6 Volker Rehse, Jever

V. Rehse, Ibenweg 5, 26441 Jever

Stadt Jever z.Hd. Herrn Hagenstedt Am Kirchplatz 11

26441 Jever



Jever, d. 18.12.2008

Bebauungsplan Nr. 91 ,, Altstadtquartier"

Sehr geehrter Herr Hagenstedt,

in Bezugnahme auf Ihr Schreiben vom 24.11.2008, Ihre Zeichen 61 26 02 91-hg, teile ich Ihnen mit, dass ich mit der Ablehnung meines Vorschlages unter Punkt 4 des Anhangs nicht einverstanden bin.

Begründung:

2

In der St.-Annenstraße (MK 3, MK 4, MK 5) sind bauliche Anlagen bis zu 0,25 H zulässig, im MK6 jedoch nur bis zu 0,50, obwohl die Wasserpfortstraße in diesem Bereich enger ist. Ich bezweifele daher, dass bei einer 2-geschossigen Bebauung mit einem daraufliegenden Dachgeschoss mit einem Winkel von 45° der notwendige Grenzabstand zur Große Wasserpfortstraße eingehalten werden kann.

Ferner sind, entgegen dem Abwägungsvorschlag unter Punkt 1, auf der Planzeichnung nur Garagen eingetragen. Es müssen jedoch Garagen und Stellplätze sein (Ga/St). Ich bitte um entsprechende Berichtigung der Planzeichnung.

Mit freundlichen Grüßen



Im Baugebiet MK 6 ist eine zweigeschossige Bauweise unter Einhaltung der Abstandsflächen realisierbar. Dabei sind die Erfordernisse der gegenüberliegenden Bebauung zu berücksichtigen, so dass abhängig von der Breite des Straßenraumes, die hier stark differiert, unterschiedliche Höhen der zweigeschossigen Bebauung resultieren können. Die Festsetzung einer Unterschreitung der Abstandsflächen im MK6 ist demnach nicht erforderlich, eine zweigeschossige Bauweise ist hier unter Einhaltung der Abstandsflächenregelungen sachgerecht zu realisieren.

Die Einhaltung der Abstandsflächen ist im Zuge einer konkreten Hochbauplanung nachzuweisen. Da zum Zeitpunkt der Bebauungsplanerarbeitung keine Angaben zur Höhenentwicklung einer geplanten Bebauung vorlagen, besteht hinsichtlich einer Festsetzung der Höhe baulicher Anlagen und einer Reduzierung der Abstandsflächen kein weiterer Handlungsbedarf seitens der Bebauungsplanung. Es gelten die Festsetzungen des Bebau-Sollte im Zuge der konkreten Hochbauplanung eine ungsplanes. (städtebaulich begründete und geringfügige) Unterschreitung der Abstandsflächen erforderlich werden, ist dies im Zuge des Baugenehmigungsverfahrens zu klären. Hierzu ermöglicht die Landesbauordnung Niedersachsen eine ausnahmsweise Abweichung von den Abstandsflächen in besonderen Fällen (zur Verwirklichung besonderer baugestalterischer oder städtebaulicher Absichten, zur Wahrung baugestalterischer oder städtebaulicher Belange bei Baumaßnahmen in bebauten Bereichen entsprechend der vorhandenen Bebauung). Insofern sind Unterschreitungen der Abstandsflächen im begründeten Einzelfall bauordnungsrechtlich möglich...



Die Anregung wird berücksichtigt. Die zeichnerische Darstellung wird gemäß dem Abwägungsvorschlag vom 13.10.2008 korrigiert.

7 Bündnis 90 / Die Grünen im Rat der Stadt Jever

Grüne Ratsfraktion Jever Geschäftsstelle Händelstraße 29 26441 Jever Jever, den 20.12.2008

Jever - Planungen für das Altstadtquartier St.-Annen-Straße/Große Wasserpfortstraße Stellungnahme zur Offenlegung des Bebauungsplanes Nr. 91 "Altstadtquartier Jever"

Sehr geehrte Frau Dankwardt! Sehr geehrter Herr Röben!

"Zur Offenlegung des Bebauungsplanes Nr. 91 "Altstadtquartier Jever" nehmen wir wie folgt Stellung:

A Grundsätzliche Anmerkungen

- 1
- 1. Zunächst verweisen wir auf die Stellungnahme, die wir bereits mit Schreiben vom 25.07. 2008 vorgelegt haben. Es bleibt bei der grundsätzlichen Einschätzung, dass die mit dem Bebauungsplan verfolgten Zielsetzungen zur Stadterneuerung und zur Stärkung der Altstadt als Zentrum für Handel und Dienstleistungen und als Wohnort richtig sind und deshalb unsere Zustimmung finden.
- 2
- 2. Es bleibt aber auch bei unserer grundsätzlichen Kritik daran, dass die Planung ein von einem einzelnen privaten Investor erarbeitetes Konzept legen, das vorrangig das Ziel verfolgt, das Altstadtquartier für den Kfz-Verkehr zu öffnen. Trotz aller Bedenken, die nicht nur wir, gegen diese sondern auch Bürgerinnen und Bürger Intention vorgetragen haben, dokumentiert offengelegte Plan die Unterordnung der städtebaulichen Ziele unter das Diktat der autogerechten Erschließung. weisen in diesem Zusammenhang noch ausdrücklich darauf hin, dass diese Zielsetzung Widerspruch zum BauGB steht. Nach § 1,6 Ziff. 9 BauGB sollen bei der Aufstellung der Bauleitpläne "die Belange des Personen- und Güterverkehrs und der Mobilität der Bevölkerung ... unter besonderer Berücksichtigung einer die Vermeidung und Verringerung von Verkehr ausgerichteten städtebaulichen Entwicklung, beachtet werden (§ 1,6 Nr. 9. BauGB). Der Bebauungsplan Nr. 91 verstößt unseres Erachtens gegen diesen öffentlichen Belang. Die rückwärtsgewandte Ideologie der autogerechten Stadt ist zudem überall gescheitert. Jever sollte die verkehrspolitischen Fehler anderer Städte Notwendig ist aus unserer Sicht nachmachen. Verkehrskonzept für das Altstadtquartier, das Fußgängerund Fahrradverkehr in den Mittelpunkt stellt und die Erschließung durch den ÖPNV verbessert. Eine solche Alternative ist nicht allein altstadtgerecht und

1

Die Anmerkung wird zur Kenntnis genommen.



Die Anmerkung wird zur Kenntnis genommen. Sie wurde bereits in der Auswertung der Stellungnahmen vom 13.10.2008 inhaltlich behandelt und entsprechend abgewogen (s. Abwägungsvorschlag 11.2). Zusammenfassend wird zu den einzelnen Punkten folgendes festgestellt:

Ziel des Bebauungsplanes ist die Inwertsetzung und Sicherung der Altstadt als Einkaufs- und Wohnstandort. Eine vorrangige Zielsetzung, das Altstadt- quartier für den Kfz-Verkehr zu öffnen, ist nicht zutreffend, ebenso wenig wie die Unterordnung unter ein Diktat der autogerechten Erschließung. Der Bebauungsplan hat als qualifizierter Bebauungsplan gemäß § 30 Abs. 1 BauGB als ein wesentliches Zulassungskriterium eine gesicherte Erschließung nachzuweisen. Dazu gehört sowohl eine verkehrliche Anbindung für alle Verkehrsträger als auch der Nachweis der Deckung des erforderlichen Stellplatzbedarfes der Nutzungen. Demzufolge liegen dem städtebaulichen Konzept des Bebauungsplanes folgende planerische Grundgedanken zu Grunde:

- Deckung des Stellplatzbedarfs der Nutzungen auf den Grundstücken bzw. in deren unmittelbarer Nähe gemäß den Vorgaben der Bauordnung; aufgrund der städtebaulichen und verkehrlichen Situation der Altstadt stehen weder in den öffentlichen Straßenräumen noch an anderer Stelle ausreichende Flächen zur Deckung des bauordnungsrechtlich erforderlichen Stellplatzbedarfes zu Verfügung
- durch die räumliche Bündelung des Großteils der geplanten Stellplätze mit Schwerpunkt in der Lindenbaumstraße werden die resultierenden Verkehrsbelastungen auf den Teilabschnitt der St.-Annen-Straße altstadtauswärts begrenzt und in anderen Teilen des Planungsgebietes zusätzliche Belastungen weitgehend vermieden
- durch Wegfall der Anbindung der Stellplatze des Plus Marktes im östlichen Abschnitt der St.-Annen-Straße wird hier eine Entlastung eintreten.

Zur Ermittlung der Auswirkungen der Erschließungserfordernisse sowie zur fachlichen Überprüfung der verkehrlichen Konzeption wurde ein Fachgutachten erstellt, unter der Maßgabe, die Erschließung den Anforderungen der geplanten Nutzungen unter Berücksichtigung der städtebaulichen Besonderheit der Altstadt gerecht zu werden (s. Begründung).

Insofern sind diese Belange sachgerecht unter Wahrung der ihnen beizumessenden inhaltlichen Bedeutung in die Erarbeitung des Bebauungsplanes eingestellt worden. Dies betrifft auch andere relevante Belange, die gleichwertig zu den Verkehrsbelangen abgearbeitet wurden.

Hinsichtlich der Berücksichtigung der Aspekte Verringerung und Vermeidung von Verkehr sind unter Bezug auf die städtebauliche Grundkonzeption sowie die Ergebnisse des Verkehrsgutachtens folgende Aspekte berücksichtigt:

- grundsätzlich leistet eine Wiedernutzbarmachung innerstädtischer Flächen einen wichtigen Beitrag zur Innenentwicklung als Teil einer nachhaltigen Siedlungsentwicklung; in der Folge werden damit nicht nur wichtige Freiflächen geschont, sondern auch ein (mittelbarer) Beitrag zur Vermeidung von Verkehr und ebenfalls ein Beitrag zum Klimaschutz

- 7 Bündnis 90 / Die Grünen im Rat der Stadt Jever - Fortsetzung
 - verkehrspolitisch zukunftsträchtig, sondern auch unter dem Gesichtspunkt des Klimaschutzes unerlässlich.
 - 3. Nicht minder problematisch erscheint uns, die latente und in letzter Zeit immer deutlicher sichtbare Abhängigkeit des gesamten Prozesses der Stadterneuerung von den Realisierungschancen eines einzelnen privaten Projektes und den persönlichen Zielen des dahinter stehenden Investors. Dass Stadterneuerung auf private Investitionen und das Engagement der Anlieger angewiesen ist, steht außer Zweifel. Die Bauleitplanung der Stadt hat deshalb auch die Aufgabe, privates Engagement zu unterstützen. zurzeit offen liegende Bebauungsplan "Altstadtquartier Jever" geht allerdings viel weiter: Er ordnet sich dem Konzept des Büros Metaplan und den Absichten des Investors Dr. Harms bis in Details der Baugestaltung unter. Mehr noch, die städtebauliche Erneuerung des Altstadtquartiers steht und fällt mit der wirtschaftlichen und finanziellen Fortüne des Investors und der erfolgreichen Vermarktung seiner Planung. Diese Abhängigkeit birgt die Gefahr des Scheiterns in sich. Erneut werben wir deshalb dafür, die städtebauliche Planung deutlicher an öffentlichen und an allgemeinen Interessen der Stadterneuerung zu orientieren und den Bebauungsplan von der puren Nachahmung einer Investorenarchitektur zu lösen. vorgefertigten Die Planung muss offen sein für die Beteiligung möglichst vieler Interessenten und Investoren.
 - 4. Wenn die durch die Offenlegung dokumentierte Abhängigkeit des Bebauungsplanes von dem Konzept des Büros Metaplan trotz dieser Bedenken so aufrecht erhalten bleibt, dann muss unseres Erachtens zumindest eine andere Form des Verfahrens zur Anwendung kommen, nämlich ein Vorhaben bezogener Bebauungsplan nach § 12 BauGB. Nur so kann die das öffentliche Bauplanungsrecht und die private Investition fest miteinander verklammern. Baurecht erhält der Investor nur, wenn er seine konkrete Planung insgesamt umsetzt, nicht jedoch für einzelne Teile oder für neue und andere Projekte. Auch wird der Investor innerhalb einer daran gebunden, seinen Plan bestimmenden Frist zu realisieren. Verstößt er gegen diese Verpflichtungen, besteht für die Stadt die Möglichkeit, den Plan entschädigungslos aufzuheben. Der offen liegende Plan verzichtet auf diese Möglichkeiten der Sicherung. Das Baurecht bleibt auch dann bestehen, wenn die bisherige Planung wegen wirtschaftlicher oder dass finanzieller Probleme scheitert. Gefahren, besonders profitable Teile des Projektes umgesetzt werden und dass anstelle der beabsichtigten baulichen und wirtschaftlichen Erneuerung des Investitionsruinen entstehen, sind nicht von der Hand zu - nicht erst seit der Finanz- und Wirtschaftskrise. Beispiele aus anderen Städten zeigen

geleistet (Stadt der kurzen Wege);

- dies wird durch die im städtebaulichen Konzept des Planungsgebietes geplanten Nutzungsmix von Wohnen, Einzelhandel und anderen innenstadtrelevanten Nutzungen konzeptionell gestärkt (s.o., Stärkung der Innenstadt, wohnungsnahe Grundversorgung)
- durch Bündelung der Stellplätze werden die verkehrlichen Auswirkungen räumlich konzentriert und das übrige Planungsgebiet weitgehend nicht belastet:
- das bedeutet in der Folge eine leichte Verringerung des Verkehrs im östlichen Teilabschnitt der St.-Annen-Straße:
- die für den westlichen Teilabschnitt erwartete Verkehrsmenge wird sich gemäß Gutachten erhöhen und damit absolut zunehmen; mit etwa 250 Kfz/h ist diese Belastung relativ betrachtet der einer mittelmäßig befahrenen Wohnstraße vergleichbar (150 – 400 Kfz/h n. RAST 06) und damit für ein innerstädtisches Quartier verträglich.

Im Ergebnis ist damit eine dem Planungsziel der Stadt Jever folgende altstadtgerechte Erschließung des Planungsgebietes sichergestellt unter Berücksichtigung der Vermeidung und Verringerung von Verkehr.

Die Anregung für ein gesamtstädtisches Verkehrskonzept wird zur Kenntnis genommen. Dies ist nicht Gegenstand der Bebauungsplanung, da hier weitere altstadtrelevante Rahmenbedingungen zu untersuchen sind, die keinen direkten inhaltlich Bezug zum Planungsgebiet haben. In diesem Zusammenhang ist auch zu klären, in welchem Umfang der Fußgänger- und Fahrradverkehr in den Mittelpunkt zu stellen ist bzw. mit anderen verkehrlichen Belangen und Anforderungen abzugleichen ist.

3

Die Anmerkungen werden zur Kenntnis genommen. Sie sind nicht zutreffend bzw. in Teilen berücksichtigt.

Vor dem Hintergrund der problematischen städtebaulichen Situation des Altstadtquartiers durch wegfallende Nutzungen und brachliegende Grundstücksflächen wurde auf Initiative eines Grundstückeigentümers in Abstimmung mit der Stadt Jever ein städtebauliches Konzept erarbeitet, das die Grundzüge einer Wiedernutzbarmachung und Reaktivierung dieses wichtigen innerstädtischen Quartiers zum Gegenstand hat. Das Planungsgebiet wurde zur Klärung der städtebaulichen Gesamtproblematik dabei wesentlich umfangreicher geschnitten als das Vorhaben des lokalen Investors. Das städtebauliche Konzept wurde mehrfach und über einen langen Zeitraum bei der Stadt Jever sowie einer interfraktionellen Projektgruppe vorgestellt und erörtert. Im Ergebnis hat die Stadt Jever Anfang 2008 den Aufstellungsbeschluss zur Erstellung eines Bebauungsplanes für diesen Teilbereich der Altstadt gefasst. Damit sichert die Stadt Jever auf der Grundlage der abgestimmten städtebaulichen, nutzungsbezogenen und verkehrlichen Konzeption die Wiedernutzbarmachung des Altstadtquartiers als Planungsziel ab. Darüber hinaus schafft die Stadt Jever Planungssicherheit für das gesamte Planungsgebiet. Dies bezieht auch die Nutzungsvorstellungen des Investors ein, nicht zuletzt deshalb, da sich Teilflächen des Planungsgebietes in seinem Eigentum befinden und er als Investor wesentliche Initiative zur Wiedernutzbarmachung (von Teilen) des Quartiers ergreift. Dies wird von der Stadt Jever unterstützt.

7 Bündnis 90 / Die Grünen im Rat der Stadt Jever - Fortsetzung -

verkehrspolitisch zukunftsträchtig, sondern auch unter dem Gesichtspunkt des Klimaschutzes unerlässlich.

- 3. Nicht minder problematisch erscheint uns, die latente und in letzter Zeit immer deutlicher sichtbare Abhängigkeit gesamten Prozesses der Stadterneuerung von den Realisierungschancen eines einzelnen privaten Projektes und den persönlichen Zielen des dahinter stehenden Investors. Dass Stadterneuerung auf private Investitionen und das Engagement der Anlieger angewiesen ist, steht außer Zweifel. Die Bauleitplanung der Stadt hat deshalb auch die Aufgabe, privates Engagement zu unterstützen. zurzeit offen liegende Bebauungsplan "Altstadtquartier Jever" geht allerdings viel weiter: Er ordnet sich dem Konzept des Büros Metaplan und den Absichten des Investors Dr. Harms bis in Details der Baugestaltung unter. Mehr noch, die städtebauliche Erneuerung des Altstadtquartiers steht und fällt mit der wirtschaftlichen und finanziellen Fortüne des Investors und der erfolgreichen Vermarktung seiner Planung. Diese Abhängigkeit birgt die Gefahr des Scheiterns in sich. Erneut werben wir deshalb dafür, die städtebauliche Planung deutlicher an öffentlichen und an allgemeinen Interessen der Stadterneuerung zu orientieren und den Bebauungsplan von der puren Nachahmung einer vorgefertigten Investorenarchitektur zu lösen. Die Planung muss offen sein für die Beteiligung möglichst vieler Interessenten und Investoren.
- 4. Wenn die durch die Offenlegung dokumentierte Abhängigkeit des Bebauungsplanes von dem Konzept des Büros Metaplan trotz dieser Bedenken so aufrecht erhalten bleibt, dann muss unseres Erachtens zumindest eine andere Form des Verfahrens zur Anwendung kommen, nämlich ein Vorhaben bezogener Bebauungsplan nach § 12 BauGB. Nur so kann die Stadt das öffentliche Bauplanungsrecht und die private Investition fest miteinander verklammern. Baurecht erhält Investor nur, wenn er seine konkrete Planung insgesamt umsetzt, nicht jedoch für einzelne Teile oder für neue und andere Projekte. Auch wird der Investor innerhalb einer daran gebunden, seinen Plan bestimmenden Frist zu realisieren. Verstößt er gegen diese Verpflichtungen, besteht für die Stadt die Möglichkeit, den Plan entschädigungslos aufzuheben. Der offen liegende Plan verzichtet auf diese Möglichkeiten der Sicherung. Das Baurecht bleibt auch dann bestehen, wenn die bisherige Planung wegen wirtschaftlicher oder finanzieller Probleme scheitert. Gefahren, dass besonders profitable Teile des Projektes umgesetzt werden und dass anstelle der beabsichtigten baulichen und wirtschaftlichen Erneuerung des Quartiers Investitionsruinen entstehen, sind nicht von der Hand zu nicht erst seit der Finanz- und Wirtschaftskrise. Beispiele aus anderen Städten zeigen

4

Eine Unterordnung unter die Konzeption des Investors und des Entwurfsverfassers ist nicht zutreffend. Der Bebauungsplan definiert vielmehr auf der Grundlage des abgestimmten Gesamtkonzeptes die städtebaulichen Zielvorstellungen zur Inwertsetzung dieses Stadtquartiers wie beispielsweise:

- die Vermeidung weiteren Funktionsverlusts durch Wegfall weiterer Nutzungen
- die Sicherung der Altstadt als Wohnstandort und Einkaufsstandort
- die Behebung städtebaulicher Mißstände wie z.B Brachfläche Lindenbaumstraße
- die Sicherung der innerstädtischen Versorgungsfunktion der Altstadt
- die Sicherung der wohnungsnahen Grundversorgung bei Wegfall des vorhandenen SB-Marktes
- u.a.m.

Damit besteht an der Beplanung des Altstadtquartiers auch ein nachhaltiges öffentliches Interesse. Die genannten Planungsziele betreffen das gesamte Planungsgebiet. Damit sind auch andere Eigentümer betroffen, die gleichermaßen als Beteiligte und Interessenten eingebunden sind. Dies betrifft flächenmäßig den Großteil des Planungsgebietes. Insofern ist eine alleine auf die Interessen des Investors ausgerichtete Planung nicht zutreffend.



Die Anregung zur Erarbeitung eines vorhabenbezogenen Bebauungsplanes wird nicht berücksichtigt. Im Ergebnis der unter Punkt 3 dargestellten Entwicklung der städtebaulichen Planung hat die Stadt Jever beschlossen, für das Planungsgebiet einen qualifizierten Bebauungsplan gemäß § 30 Abs. 1 BauGB aufzustellen. Die Voraussetzungen zur Durchführung eines vorhabenbezogenen Bebauungsplanverfahrens sind nicht gegeben.

Der Bebauungsplan wurde aufgestellt, um die städtebauliche Entwicklung des Altstadtquartiers planungsrechtlich zu sichern und damit eine geordnete und nachhaltige städtebauliche Entwicklung zu gewährleisten. Zeitpunkt und Anlass der Aufstellung sowie Wahl des Planungsverfahrens fallen in die hoheitliche Aufgabe der Stadt Jever. Dazu wurden im Rahmen mehrerer Gesprächsrunden zwischen Eigentümer, Projektarchitekt und Vertretern von Rat und Verwaltung der Stadt Jever im Vorfeld des Aufstellungsbeschlusses mehrerer Abstimmungsgespräche über die geplanten Neubaumaßnahmen geführt. Im Ergebnis hat die Stadt Jever den Aufstellungsbeschluss gefasst. Dabei ist der Geltungsbereich so gewählt, dass auch das städtebauliche Umfeld der Neubaumaßnahmen mit in die Planung einbezogen wurde, um mögliche Planungskonflikte im Zuge der Bauleitplanung zu lösen (Gebot planerischer Konfliktbewältigung). Dies betrifft die städtebauliche Einfügung der Neubebauung, die Sicherung des Bestandes, die Frage der Verkehrsentwicklung und der resultierenden Veränderungen der Erschließung sowie die Auswirkungen auf die Immissionssituation. Aus diesem Grunde ist eine räumliche Beschränkung auf ein Einzelvorhaben einer Teilfläche des betroffenen Planungsgebietes weder sachgerecht noch zielführend zur Lösung der städtebaulichen Gesamtproblematik dieses Altstadtquartiers. Dem Vorhaben kommt gleichwohl ein Initialeffekt zu.

7 Bündnis 90 / Die Grünen im Rat der Stadt Jever

- Fortsetzung -

zur Genüge, dass von hochfliegenden Plänen für Einzelhandel, Dienstleistungen und Hotels bisweilen nur Baugruben und ausgedehnte Parkplätze übrig bleiben. Die Erneuerung des Altstadtquartiers kann nur gelingen, wenn sie sich auf viele Partner und möglichst alle Betroffenen stützt. Das Planungsverfahren sollte dieser Überlegung entsprechen.

B Anmerkungen im Einzelnen

Situation, Planungsanlass, Planungsziele

1. Unabhängig von inhaltlichen Punkten regen wir an, das Verfahren nach den

Bestimmungen für einen Vorhaben bezogenen Bebauungsplan auszurichten und mit dem

Vorhabenträger einen Durchführungsvertrag zu schließen, der sicherstellt, dass die

privaten Baumaßnahmen zur Stadterneuerung gemäß Plan und innerhalb einer zu

vereinbarenden Frist realisiert werden.

"Um eine weitere Abwertung und Funktionsverlust zu vermeiden, wurde durch das Büro Metaplan, Jever in Verbindung mit einem ortsansässigen Investor ein städtebauliches Konzept zur Inwertsetzung der Altstadt und zur Steigerung der Attraktivität als Einkaufs- und Wohnstandort erarbeitet. Dieses Konzept ... wird zur Grundlage der städtebaulichen Neuordnung großer Teile des Planungsgebietes." (Begründung zum Bebauungsplan Nr. 91 S. 2; im folgenden Begründung) Bereits in einleitenden Passagen zur Veranlassung Erforderlichkeit wird die grundsätzliche Abhängigkeit der städtischen Planung von den Vorstellungen eines einzelnen privaten Interessenten offenbart. Die im Text der Begründung unmittelbar folgende Aufzählung "Weitere Ziele Planaufstellung" geht noch weiter: Mehr Parkplätze für PKW, bessere Erschließung des Altstadtquartiers für den Kfz-Verkehr, Sicherung eines Standortes für ein Hotel usw. (Begründung ebd.). Das Metaplan-Konzept wird damit 1 : 1 übernommen. Für den unbefangenen Leser muss der Eindruck entstehen, dass die Stadterneuerung in Jever nur dem Umstand zu verdanken ist, dass ein privater Investor sich Gedanken gemacht hat. Die Stadt vollzieht nach, was Metaplan vorschwebt, öffentliche Aufgaben und Belange treten demgegenüber in den Hintergrund. Gleichzeitig und unseres Erachtens im Widerspruch dazu steht die Absicht der Stadtverwaltung, den Bebauungsplan als "Angebotsplan" aufzustellen.

Wir bemängeln nicht die vorgesehene Kooperation der Stadt mit privatem Engagement und auch nicht die Absicht, das Verfahren



Darüber hinaus ist es ein weiteres Planungsziel, für das Planungsgebiet Planungssicherheit zu schaffen und damit auch andere Investitionen und Vorhaben abzusichern, die über das Vorhaben des Investors hinausgehen. Weiterhin ermöglicht das durchgeführte Bebauungsplanverfahren auf der Grundlage der städtebaulichen Zielsetzungen einen wesentlich breiteren Ausschöpfungsrahmen und mehr Flexibilität in der Umsetzung, als eine allein auf Einzelvorhaben ausgerichtete vorhabenbezogene Planung. Diese Planungsflexibilität ist bei Aufstellung eines vorhabenbezogenen Bebauungsplanes nicht realisierbar. Mit der Erarbeitung des Bebauungsplanes gemäß § 30 Abs. 1 BauGB entspricht die Stadt Jever den planungsrechtlichen Anforderungen des Planungsgebietes in sachgerechter Weise.

5

Die Anregung wird nicht berücksichtigt (siehe oben, Punkt 4).

Die Einschätzung einer grundsätzlichen Abhängigkeit der Planung von einzelnen privaten Interessenten, des Zurücktretens öffentlicher Aufgaben und Belange sowie die Nachzeichnung einer privaten Planung durch öffentliches Baurecht ist nicht zutreffend.

Auf der Grundlage des abgestimmten städtebaulichen Konzeptes des Entwurfsverfassers und auf Initiative eines lokalen Investors, der Teilflächen des Planungsgebietes besitzt und insbesondere aufgrund des dringenden Handlungsbedarfs, weitere städtebauliche Fehlentwicklungen in diesem Teilbereich der Altstadt zu vermeiden, hat die Stadt Jever im Ergebnis des Abstimmungsprozesses zwischen Investor, Planer, Stadt und interfraktioneller Projektgruppe und in Ausübung ihrer planungshoheitlichen Befugnisse beschlossen, für das betroffene Planungsgebiet einen qualifizierten Bebauungsplan gemäß § 30 Abs. 1 BauGB aufzustellen. Damit ist das öffentliche Interesse der Stadt Jever nach Wiedernutzbarmachung. Stabilisierung und Aufwertung dieses Quartiers als Teil der prägenden Altstadt nachhaltig und sachgerecht dokumentiert. Die Lösung der städtebaulichen Probleme ist im Sinne der geforderten planerischen Konfliktbewältigung und aufgrund der spezifischen innerstädtischen Bedingungen und Problemlage nur in einem entsprechend groß abgesteckten räumlichen Bezugsrahmen und nicht auf der Ebene konkreter Einzelvorhaben lösbar. Insofern ist eine grundsätzliche Abhängigkeit der Stadt von der Initiative eines privaten Investors nicht gegeben. Es geht um die Realisierung der städtebaulichen Ziele für die Wiedernutzbarmachung des Altstadtguartiers. Dies erfolgt auf der Grundlage eines städtebaulichen Konzeptes eines lokalen Architekten. Ein "Nachzeichnen bis ins Detail" bedeutet nicht, dass auch die Umsetzung im Detail erfolgt. Hier ermöglicht das Planungsrecht auch andere Lösungen unter Wahrung der festgesetzten Ziele. Die Stadt Jever schafft damit Planungssicherheit und -flexibilität, die Investitionsanreize und -sicherheit für private Umsetzungsmaßnahmen mobilisieren. Das betrifft die Initiative des vorhandenen lokalen Investors ebenso wie weitere private Eigentümer im Plangebiet und andere Interessenten.

6

STELLUNGNAHME

Bündnis 90 / Die Grünen im Rat der Stadt JeverFortsetzung -

für Bebauungspläne der Innenentwicklung nach § 13a BauGB zu nutzen.

Kritisch sehen wir aber neben inhaltlichen Zielsetzungen namentlich der Öffnung der historischen Altstadt für den Kfz-Verkehr - die bis in Details reichende Nachzeichnung einer privaten Planung durch öffentliches Baurecht. Die logische Konsequenz dieser Anpassung, nämlich die Aufstellung eines Vorhaben bezogenen Bebauungsplanes, eines "VEP" nach § 12 BauGB, wird von der Stadtverwaltung jedoch nicht gezogen. Ein "VEP" wäre der Situation angemessen und vor allem sicherer als der jetzt offen liegende "Angebotsplan": Der "VEP" hat nur solange Bestandskraft, wie der private Partner sich an den Durchführungsvertrag hält. Mithilfe dieser rechtlichen Sicherung kann die Stadt den Investor dazu veranlassen, die gehörenden Grundstücke entsprechend dem vereinbarten Konzept zu bebauen und zu nutzen und vor allem, den Zeitraum bis zur Bebauung und Nutzung mit Rücksicht auf städtische Belange begrenzen. Scheitert der Vorhabenträger oder versucht er, das Konzept im Nachhinein zu ändern, kann die Stadt den Plan ohne Weiteres aufheben und den Weg für neue Planungen und Vorhaben freimachen.

2. Zu den Zielen der Planaufstellung regen wir an, auf die Ziele

- Schaffung zusätzlicher Parkplätze zur Verbesserung der Stellplatzversorgung der Stadt" (Begründung ebd.) sowie
- "Sicherung einer altstadtgerechten Erschließung für den fließenden Verkehr" (ebd.)

zu verzichten und dafür als neue Ziele

- Förderung der fußgänger- und fahrradgerechten Erschließung der Altstadt,
 - Minimierung des Kfz-Verkehrs im Altstadtquartier,
- Verbesserung der Anbindung des Altstadtquartiers an den ÖPNV,

in die Begründung aufzunehmen.

Die aus dem Investorenkonzept stammende Verkehrsplanung für Autofahrer darf unseres Erachtens dem Bebauungsplan nicht zugrunde gelegt werden. Die Umgestaltung Erschließungssystems zugunsten zusätzlichen Kfz-Verkehrs und daraus folgenden Verletzungen der städtebaulichen Struktur (Abbruch bestehender Gebäude etc.) sind weder um die städtebauliche Erneuerung erforderlich, Altstadtquartiers zu erreichen, noch gibt es Gründe, die Belange des privaten Kfz-Verkehrs über andere private Belange sowie entgegenstehende öffentliche Belange zu stellen. Außerdem erkennen wir keinen Beweis dafür, dass die aktuellen Probleme des Altstadtquartiers auf mangelnde Erschließung für den Kfz-Verkehr zurückzuführen wären. Dies gilt auch nach Kenntnis der Verkehrsuntersuchung, die der Begründung als Argumentationsgrundlage dient (s.u.). Einzig ersichtlicher Grund für die Bevorzugung des Kfz-Verkehrs ist die Kalkulation



Die Anregungen werden nicht berücksichtigt.

Die Schaffung zusätzlicher öffentlicher Parkplätze ist erklärtes Planungsziel der Stadt Jever. Damit werden die Erreichbarkeit und das Stellplatzangebot der Altstadt verbessert (Einkaufen, Tourismus). Gleichzeitig werden hier ein Teil des Stellplatzfehlbedarfs des benachbarten Sanierungsgebietes III aufgefangen sowie Ersatzstellplätze für die im Zuge der Umbaumaßnahmen des Kirchplatzes entfallenen öffentlichen Stellplätze in unmittelbarer räumlicher Nachbarschaft bereitgestellt. Eine gesicherte Erschließung ist Voraussetzung für die Bebauungsplanung. In diesem Zusammenhang wird nicht nur die verkehrliche Erschließung den geplanten Nutzungen angepaßt, sondern in Teilen auch die Erschließung für Fußgänger- und Radfahrer wesentlich verbessert (östlicher Teilabschnitt der St.-Annen-Straße). Das Kriterium der Minimierung des Kfz-Verkehrs ist soweit möglich erfüllt:

- die Verkehrsbelastung der östlichen St.-Annen-Straße wird nach den Ergebnissen des Verkehrsgutachtens zurückgehen,
- durch Bündelung der Stellplatzerschließung an der Lindenbaumstraße werden die Belastungen auf diesen Teilabschnitt der westlichen St.-Annen-Straße beschränkt
- insgesamt entspricht die künftige Verkehrszunahme dem Aufkommen einer mittelmäßig belasteten Wohnstraße (n. RAST 06), was für das Altstadtquartier einen verträglichen Rahmen darstellt.

Die Verbesserung der Anbindung des Altstadtquartiers an den ÖPNV ist eine allgemeinpolitische Zielsetzung, für die planungsrechtlich keine sachgerechte Umsetzung möglich ist.

Das Erschließungssystem wird nicht umgestellt, sondern den Anforderungen an eine gesicherte Erschließung angepaßt. Dies betrifft nur den Teilabschnitt zwischen Lindenbaumstraße und Elisabethufer. Hier wird die Fahrbahn unter weitgehender Beibehaltung des Straßenquerschnitts auf zwei Fahrtrichtungsstreifen verbreitert. Ein gegenläufiger Verkehr ist in diesem Teilabschnitt bereits jetzt zulässig. Der Querschnitt der Fahrbahn im östlichen Teilabschnitt der St.-Annen-Straße wird nicht verändert.

Die Sicherung der Erschließung umfasst auch den Flächen-Nachweis der erforderlichen Stellplätze auf den Baugrundstücken. Das gilt gleichermaßen für eine Wohnnutzung wie für ein Hotel und den Einzelhandel. Da weder im öffentlichen Straßenraum noch in räumlicher Nachbarschaft geeignete Stellplatzflächen zur Verfügung stehen, ist der Stellplatznachweis im Planungsgebiet abzudecken. Dies erfolgt durch räumliche Bündelung in verträglicher Form am Standort des jetzigen Parkplatzes an der Lindenbaumstraße.

Ebenso sind die Grundstücke im Sinne einer gesicherten Erschließung an das öffentliche Straßennetz anzubinden. Dazu gehört selbstverständlich die Erreichbarkeit eines Hoteleinganges wie auch der Stellplätze der Nutzer im Planungsgebiet und der Straßenanlieger. Damit wird dem Erschließungserfordernis des Bebauungsplanes Rechnung getragen.

Die Belange des Verkehrs werden in dem Maße in die Abwägung eingestellt, wie es nach Lage der Dinge erforderlich ist. Aus diesem Grund wurden die Auswirkungen der Planung auf die Verkehrsentwicklung durch ein Fachgutachten untersucht. Demnach resultieren die größten Auswirkun-

Bündnis 90 / Die Grünen im Rat der Stadt JeverFortsetzung -

des Investors, dass sich der Einzelhandel und das Hotel nur dann problemlos vermarkten lassen, wenn sie mit dem PKW möglichst ungehindert erreicht werden können. In weniger dicht bebauten und nicht durch historischen Stadtgrundriss geprägten Baugebieten mag diese einseitige Sichtweise noch angehen, im Altstadtkern sind solche Vorstellungen obsolet. Der Abriss von Gebäuden zur Verbreiterung von Straßen und die Anlage großflächiger Parkplätze für PKW sind definitiv unverträglich. Die Altstadt wurde nicht für den Kfz-Verkehr gebaut. Die städtebauliche Erneuerung sollte deshalb auch nicht versuchen, sie nachträglich autogerecht zu machen.

Die verkehrsplanerischen Zielsetzungen stehen deshalb - wir verweisen auf unsere o.a. Stellungnahme - im Widerspruch zu öffentlichen Belangen der Bauleitplanung:

- Mehr Kfz-Verkehr im engen Straßenraum eines Altstadtquartiers stellt eine latente Gefährdung für Passanten und Anwohner dar. Die Planung vernachlässigt damit den Belang der Sicherheit der Wohn- und Arbeitsbevölkerung" (§ 1,6 Nr. 1 BauGB).
- Historische Straßenzüge wie die St.-Annen-Straße sind in ihrer Gestalt und Dimension erhaltenswert (§ 1,6 Nr. 5. BauGB).
- Die Planung verkennt trotz anderslautender Begründungen (s.u.) auch die umweltbezogenen Auswirkungen zusätzlicher Verkehrsmengen "auf den Menschen und seine Gesundheit" (§ 1,6 Nr. 7c BauGB).
- Es widerspricht auch dem Ziel Emissionen zu vermeiden, wenn ein Altstadtquartier für den Kfz-Verkehr geöffnet wird (§ 1,6 Nr. 7e BauGB).
- Die verstärkte Kfz-Erschließung lässt sich auch nicht mit der Forderung verbinden, die städtebauliche Entwicklung "auf Vermeidung und Verringerung von Verkehr" auszurichten (§ 1,6 Nr. 9 BauGB).

Der Planentwurf verstößt deshalb unseres Erachtens gegen das Abwägungsgebot. Wir regen an, die Zielsetzungen zur Bevorzugung des Autoverkehrs zu streichen und durch Ziele zur Förderung stadtverträglicher und umweltfreundlicher Verkehrsmittel zu ersetzen.



3. Als Ziel der Planaufstellung soll auch aufgenommen werden, einen Beitrag zum Klimaschutz zu

leisten, insbesondere durch Vermeidung von Kfz-Verkehr, durch Nutzung regenerativer

Energien und durch Nutzung sparsamer und wirtschaftlicher Energieversorgungssysteme, zum

Beispiel mit Kraft-Wärme-Koppelung und Nahwärmeversorgung und durch erhöhte

Wärmeschutzstandards bei Baumaßnahmen.

Zur Realisierung von Maßnahmen des Klimaschutzes sollen städtebauliche Verträge mit dem

gen in der Erweiterung der Fahrbahn der westlichen St.-Annen-Straße auf zwei Fahrstreifen. Die resultierende Verkehrsbelastung ist vergleichbar einer Wohnstraße und damit als altstadtverträglich einzuschätzen. In diesem Sinne ist eine Fehlgewichtung der Verkehrsbelange nicht zutreffend.

Ebenso wenig ist eine Verletzung des Abwägungsgebotes zutreffend (s. dazu die Abwägung der Stellungnahmen 11.5 der frühzeitigen Beteiligung vom 13.10.2008). Dazu im Einzelnen:

- Eine latente Gefährdung durch zusätzlichen Verkehr ist vor dem Hintergrund der ermittelten Belastung von ca. 250 Kfz/h nicht abzuleiten. Darin werden sowohl in der gutachterlichen Ausarbeitung als auch seitens der zuständigen Straßenverkehrsbehörde und der Polizeidirektion keine Probleme gesehen.
- Die Verkehrssicherheit für Fußgänger und Radfahrer wird zumindest im Teilbereich von Lindenbaumstraße bis zur Steinstraße durch Verbreiterung des Fußweges deutlich verbessert (von 0,7m auf 2,0m). Das schließt den nach Verkehrsgutachten vorgeschlagenen fußgängerfreundlichen Umbau des Einmündungsbereiches Lindenbaumstraße/St.-Annen-Straße ein.
- Der Straßenzug der St.-Annen-Straße wird durch die geplante Blockrandbebauung unter Wahrung der historischen Bezüge im westlichen Teil wiederhergestellt und erfährt gegenüber der bestehenden Situation eine wesentliche Aufwertung. Eine Aufweitung der St.-Annen-Straße betrifft nur den Teilbereich von Lindenbaumstraße bis zur Steinstraße. Hier wird durch die Aufweitung zum Einen der Sicherung der Belichtungsverhältnisse der Bestandsbebauung Rechnung getragen wie auch die Verkehrssicherheit für Fußgänger durch Verbreiterung des Gehweges verbessert.
- Die Auswirkungen auf Mensch und Gesundheit sind durch die Fachgutachten untersucht worden. Demnach sind weder aus dem Verkehrslärm, noch aus dem Gewerbelärm Immissionskonflikte erkennbar.
- Die Belange der Verringerung des Verkehrs werden durch Anordnung und Zufahrten zu den geplanten Stellplätzen an der Lindenbaumstraße berücksichtigt. In der Folge führt dies im Teilabschnitt der St.-Annen-Straße von der Lindenbaumstraße bis zur Steinstraße zu einem leichten Rückgang der Verkehrsbelastung. Die Zunahme der Verkehrsbelastung wird so auf den Teilabschnitt von der Lindenbaumstraße bis zum Elisabethufer begrenzt und damit minimiert.

Die Belange des Verkehrs sind als Bestandteil der Planung, wie andere Belange auch, sachgerecht erarbeitet worden und in die Planung eingestellt. Ein Vorrang oder Widerspruch gegenüber anderen Belangen ist nicht abzuleiten.



Die Anregung ist in Teilen berücksichtigt.

Im Ergebnis der Abwägung der frühzeitigen Beteiligung wurde die Begründung durch ein Kapitel Klimaschutz ergänzt. Hierin sind die Auswirkungen der Planung auf den Klimaschutz sowie die relevanten Zielsetzungen und Umsetzungsmöglichkeiten von Maßnahmen zum Klimaschutz ausführlich dargestellt (s. Begründung, Kapitel 9).

Bündnis 90 / Die Grünen im Rat der Stadt JeverFortsetzung -

Investor und mit anderen Grundstückseigentümern im Plangebiet abgeschlossen werden.

Angesichts der Tatsache, dass alte Bausubstanz vielerorts erst in Ansätzen energetisch saniert worden ist und dass Energieeinsparung und Denkmalschutz nur durch konstruktive Zusammenarbeit und gute Kompromisse zum beiderseitigen Nutzen vereinbart werden können, ist es erstaunlich, dass der Bebauungsplan keine Ziele zum Umwelt- und Klimaschutz benennt. Für diese Forderung spricht auch die Erfahrung vieler Städte mit historischem Stadtkern, dass die Explosion der Energiepreise zu Leerstand im unsanierten Altbau führt, der mehr und mehr um sich greift und zu einem ernsthaften Hindernis für die Stadterneuerung wird. Die eingehende Schilderung der Auswirkungen des Bebauungsplanes auf den Klimaschutz im letzten Teil der Begründung (Begründung S. 25 lässt erkennen, was alles möglich wäre, um die Stadterneuerung mit Klimaschutz zu verknüpfen. Einerseits weist die Verwaltung auf klimarelevante Vorteile der Stadterneuerung hin: Flächenrecycling und Nutzung bestehender Bausubstanz helfen dabei, den Verbrauch von Frei- und Grünflächen zu senken, kompakte Baustrukturen benötigen weniger Energie, geneigte Dächer können Anlagen zur Nutzung solarer Energie tragen usw. - zum anderen wird aber die Verantwortung der Bauleitplanung für aktive Maßnahmen des Klimaschutzes herabgespielt oder mit Hinweis planungsrechtliche Schwierigkeiten abgelehnt: "Nach den gegebenen gesetzlichen Vorgaben können aus Gründen der Rechtssicherheit und wegen des Fehlens weiterer rechtlicher Rahmenbedingungen ... keine weiteren über die Zielsetzung des Klimaschutzes hinausgehenden Festsetzungen allgemeinen getroffen werden." (ebd. S. 26) Diese Zurückhaltung ist fehl am Platze: Der Bebauungsplan für das Altstadtquartier ist auf das Engste mit der Umsetzung des konkreten Baukonzeptes eines Investors verbunden. Mit dem Investor können deshalb auch Absprachen über die Realisierung von Baumaßnahmen getroffen werden. § 11 des BauGB sieht hierzu städtebauliche Verträge vor, die sich auch auf Maßnahmen des Klimaschutzes erstrecken können, zum Beispiel "die Nutzung von Netzen und Anlagen der Kraft-Wärme-Koppelung sowie von Solaranlagen für die Wärme-, Kälte und Elektrizitätsversorgung" (§ 11,1 Ziff. 4. BauGB). Ein städtebaulicher Vertrag kann deshalb die ganze Palette schützender Maßnahmen beinhalten: Erhöhte Wärmeschutzstandards für Neubauten (z. B. 30 kW/h pro qm und Jahr) und für die Sanierung vorhandener Substanz, Errichtung einer zentralen Energieversorgung mit Kraft-Wärme-Kopplung (Blockheizkraftwerk) und Anschluss aller Neubauten an eine Nahwärmeinsel, Verpflichtung zur solarenergetischen Nutzung der vom Straßenraum aus nicht sichtbaren und energetisch ausbeutbaren Dachflächen usw. Offenbar hat die Verwaltung diese Perspektive bislang nicht mit dem Investor bzw. mit anderen Grundstückseigentümern im Plangebiet erörtert.

Die Stadt wird bei der weiteren Umsetzung der Planung die Aspekte möglicher Klimaschutzmaßnahmen in den weiteren Investorengesprächen vertiefen, um die Bereitschaft zur Umsetzung der Maßnahmen zu gewinnen und auf dieser (freiwilligen) Grundlage zu möglichst umfangreichen projektbezogenen Umsetzungsmaßnahmen zu gelangen. Dabei wird nach Auffassung der Stadt Jever über die Gewinnung der Mitwirkungsbereitschaft der Eigentümer eine zielgerichtetere Unsetzung eher realisierbar, als über Vertragswerke (Städtebauliche Verträge). Hierzu fehlt der konkrete rechtliche Bezugsrahmen, die Durchsetzbarkeit in Form rechtlicher Bindungen wird als kritisch eingeschätzt. Die Information und Beratung der Eigentümer sowie die Erzielung der Mitwirkungsbereitschaft Eigentümer Maßnahmen des der zu Klimaschutzes besitzen vorrangige Bedeutung.

Bündnis 90 / Die Grünen im Rat der Stadt JeverFortsetzung -

Vertragliche Regelungen setzen natürlich voraus, dass sich einerseits der Investor bzw. weitere Grundstückseigentümer zu solchen Maßnahmen bereit erklären und andererseits, dass die Stadt zusagt, bestimmte unrentierliche Kosten solcher Maßnahmen zu finanzieren. Unsere Anregungen sollen dazu beitragen, diese noch nicht ausgelotete Perspektive der Stadterneuerung aufzugreifen und konkrete Vorschläge auszuarbeiten. Beispiele aus anderen Städten zeigen, dass städtebauliche Verträge ein gutes Mittel sind, um die festsetzungsbedingte Reichweite der Bauleitplanung zu vergrößern.

8

4. Um die Mitwirkung und Beteiligung der Betroffenen an der Planung sicherzustellen regen wir an, das Plangebiet um die umgebenden Grundstücksflächen mit jeweils einer Bautiefe zu erweitern.

Nach wie vor soll das Plangebiet nach Auffassung der Verwaltung durch die umgebenden Straßenzüge begrenzt werden. Schon angesichts der vorgesehenen verkehrlichen Veränderungen und ihrer Auswirkungen ist die Umgrenzung des Plangebietes zu gering. Die Verkehrszunahme durch Ausbau und Zweispurigkeit der St.-Annen-Straße macht es erforderlich, auch die "Außenseiten", zum Beispiel die nördlich der St.-Annen-Straße gelegenen Grundstücke und die an der östlichen Seite der Steinstraße gelegenen Grundstücke in das Plangebiet zu integrieren. Auch städtebauliche Erneuerungsprozesse, die durch den Plan angestoßen und unterstützt werden sollen, enden sicherlich nicht an den Straßenkanten. Die zu enge Begrenzung des Plangebietes trägt den Zusammenhängen nicht Rechnung und ist deshalb städtebaulich nicht begründet. Sie lässt vielmehr erneut die Absicht erkennen, nur die Zielsetzungen der Investorenplanung durchzusetzen. Der Bebauungsplan wird unseres Erachtens nur durch die Zielsetzung legitimiert, die altstadtgerechte Erneuerung des gesamten Quartiers zu ordnen und voranzutreiben. Die Begrenzung des Plangebietes auf lediglich den Teil des Quartiers, der sich im Wirkungsbereich eines privaten Investors befindet, widerspricht dieser Zielsetzung und kollidiert damit mit dem in § 1,3 des BauGB niedergelegten allgemeinen Ordnungsprinzip der Bauleitplanung.



5. Zum städtebaulichen Konzept regen wir an, auf die Anlage zusätzlicher oberirdischer Stellplätze für PKW zu verzichten und die Gesamtzahl der im Bebauungsplan festgesetzten Stellplätze und Garagenplätze auf die heutige Anzahl von 90 zu begrenzen.

Zurzeit existieren im Plangebiet rd. 90 Stellplätze für PKW. Weitere 100 Stellplätze sind geplant. Wir halten diese Öffnung des Altstadtquartiers für den individuellen Kfz-Verkehr verkehrspolitisch für die falsche Perspektive. Sie ist auch nicht erforderlich um die Grundstücksnutzung zu sichern. Die



Die Anregung wird nicht berücksichtigt.

Die betroffenen Anlieger haben sich im Rahmen der beiden Beteiligungsverfahren der frühzeitigen Beteiligung und der Offenlage umfangreich zu der Planung geäußert. Im Oktober 2008 hat zusätzlich ein Informationsgespräch mit den betroffenen Anliegern zu den Planungen stattgefunden, so daß eine ausreichende Mitwirkung und Beteiligung der Betroffenen gegeben ist.

Eine Erweiterung des Geltungsbereiches ist nicht erforderlich. Dies wurde bereits in der Abwägung zur frühzeitigen Beteiligung geprüft und nicht berücksichtigt (s. Abwägungsvorschlag 11.8). Daran hat sich sachlich nichts geändert. Hinsichtlich der zu erwartenden Folgewirkungen, die insbesondere aus den Erschließungserfordernissen des Planungsgebietes resultieren, ist die nördliche Randbebauung der St. Annen-Straße, die außerhalb des Geltungsbereiches liegt, in die Bearbeitung des Verkehrsund des Lärmgutachtens eingebunden worden. Im Ergebnis werden die relevanten Richtwerte hinsichtlich der zu erwartenden Lärmbelastung eingehalten, so dass hieraus kein weiterer Handlungsbedarf abzuleiten ist. Die Vorschläge des Verkehrsgutachtens zur Gestaltung der St.-Annen-Straße ergeben, dass die im Bebauungsplan festgesetzte Straßenfläche ausreichende Straßenguerschnitte zulässt. Daraus ergibt sich keine Notwendigkeit einer Erweiterung des Geltungsbereiches. Auch hier sind keine weiteren planerischen Konflikte zu lösen, die eine Einbindung dieser Teilflächen in den Geltungsbereich begründen könnten.

Aufgrund der baulichen und funktionalen Verflechtungen sowie der verkehrlichen und weiteren Auswirkungen ist die bestehende Bemessung des Geltungsbereiches räumlich ausreichend und inhaltlich sachgerecht ausgelegt, um die planerischen Konflikte zu lösen. Die wesentlichen baulich-funktionalen Veränderungen sind räumlich auf die beiden Baublöcke klar zu beziehen und machen eine Erweiterung des Geltungsbereiches nicht erforderlich.



Die Anregung wird nicht berücksichtigt.

Im Zuge der Erarbeitung des Verkehrskonzeptes wurde der Stellplatzbedarf anhand der geplanten Nutzungen detailliert erhoben. Daraus resultiert Gesamtstellplatzbedarf von etwa 170 Stellplätzen. Stellplatzbedarf ist nach Verkehrsgutachten realistisch bemessen und auf eine Höchstbelastung ausgelegt, um "auf der sicheren Seite" zu liegen. Der Stellplatznachweis ist auf den Baugrundstücken innerhalb des Geltungsbereiches abzudecken. Eine Verringerung der Stellplatzzahl führt in der Folge zur Unterdeckung der Stellplatzversorgungim Planungsgebiet und zu Stellplatzverdrängungseffekten und Stellplatzsuchverkehren in den angrenzenden Bereichen der Altstadt mit erheblichen Auswirkungen auf die bestehende Situation. Dies ist planerisch nicht erwünscht. Um diese Folgewirkungen zu vermeiden und den erforderlichen Stellplatzbedarf abzudecken ist eine Reduzierung der Stellplatzzahl auf 90 Stellplätze nicht realisierbar. Planungsziel ist hierbei ebenfalls, den in der Altstadt bestehenden hohen Stellplatzfehlbedarf in Teilen im Planungsgebiet des abzufangen (Bedafsermittlung, Bebauungsplanes Vorbereitende Untersuchungen Sanierungsgebiet III sowie Stellplatzredu-

7 Bündnis 90 / Die Grünen im Rat der Stadt Jever - Fortsetzung -

"Verkehrsuntersuchung zur städtebaulichen Entwicklung Altstadtquartier in der Stadt Jever" berechnet für die geplanten Nutzungen einen Bedarf von 167 Stellplätzen (Verkehrsuntersuchung S. 14). Dieser Berechnung liegen Annahmen für eine Spitzenbelastung in der Hauptgeschäftsstunde zugrunde. Die Anzahl der Stellplätze soll demnach groß genug sein, um das absolute Nachfragemaximum im Tagesverlauf abzudecken. Das entspricht weder der verkehrsplanerischen Notwendigkeit, noch ist es städtebaulich verträglich. Das Altstadtquartier ist kein Parkplatz! Legt man der Berechnung die Stellplatzrichtwerte zugrunde, die baurechtlich als Orientierungswerte herangezogen werden, dann kommt man auf maximal 93 Stellplätze für Bewohner/Kunden sowie 18 Stellplätze für Besucher, die normalerweise im öffentlichen Straßenraum nachgewiesen werden. Damit ergibt sich unseres Erachtens, dass die Zahl der vorhandenen Stellplätze ausreicht und die knappen und zur Erfüllung vieler Interessen dienenden Freiflächen im Altstadtquartier nicht für weitere PKW-Stellplätze in Anspruch genommen werden sollen.

Negative Auswirkungen durch die Planung von Stellplätzen in den Blockinnenbereichen sind auch aus Gründen des Immissionsschutzes zu befürchten. Die im Teil 8 der Begründung enthaltene Darstellung der Auswirkungen der Bauleitplanung auf den Immissionsschutz lässt dies deutlich erkennen: Die Festsetzung von Maßnahmen des passiven Schallschutzes (Textliche Festsetzungen Nrn. 16 bis 19) im gesamten Plangebiet resultiert allein aus der massierten Anordnung von Stellplätzen im ansonsten ruhigen Blockinnenbereich und der generellen Öffnung des Altstadtquartiers für den Kfz-Verkehr. Schallschutzfenster sind erfahrungsgemäß nur ein Kompromiss: einerseits bieten sie den Bewohnern mehr Ruhe, andererseits müssen sie dauernd geschlossen gehalten werden, was der Wohnqualität eher abträglich ist. Diese Maßnahmen wären nicht erforderlich, wenn das Verkehrskonzept sich mehr auf umweltfreundliche Verkehrsmittel stützen würde.

Begründung der Festsetzungen

10

6. Zu Art und Maß der baulichen Nutzung regen wir an, die Trauf- und Firsthöhen in den Baugebieten MK 3.2, MK 4 und MK 5 auf 9,00 m und 13,50 m zu begrenzen, die Zahl der Geschosse in diesen Baugebieten mit II-III festzulegen und auf die "Überhöhung" (4 Geschosse bzw. Traufhöhe 14,00 m und Firsthöhe 17,00 m) bei der Eckbebauung St.-Annen-Straße/Lindenbaumstraße sowie St.-Annen-Straße/Steinstraße zu verzichten.

Die Festsetzungen zum Maß der baulichen Nutzung lassen die Absicht erkennen, die Grundstücksflächen so intensiv als möglich zu nutzen und die Anforderungen des Investorenkonzeptes möglichst vollständig zu erfüllen. Die übermäßige Nutzung des Quartiers in der Horizontalen durch

^

zierung Kirchplatz nach Umbau).

10

Die Anregung wird berücksichtigt.

Die Geschossigkeit der an die St.-Annen-Straße angrenzenden Bebauung wird in den Baugebieten MK 4 und MK 5 auf zwei Vollgeschosse reduziert. Die Sicherung der Wohn- und Arbeitsverhältnisse der bestehenden nördlichen Bebauung der St.-Annen-Straße (Verschattungsthematik) erhält Vorrang vor der Realisierung einer dreigeschossigen Bebauung. Zur Gewährleistung ausreichender Belichtungsverhältnisse wird die Bebauung in den zur St.-Annen-Straße gerichteten Gebäudeabschnitten reduziert. Aus demselben Grund entfällt die bisher ausnahmsweise festgesetzte Überhöhung der Eckbebauung an der St.-Annen-Straße/Ecke Steinstraße sowie an der St.-Annen-Straße/Ecke Lindenbaumstraße. Festgesetzt wird in diesem Teilabschnitt der St.-Annen-Straße eine zweigeschossige Bebauung mit einer zulässigen Traufhöhe von 8,5m und zulässiger Gesamthöhe von 12.0 m. Zur Vermeidung weitere Verschattungen wird die zulässige Mindesttiefe für ein Staffelgeschoss auf 3,0m festgesetzt. Dadurch wird weiterhin sichergestellt, dass die Verschattung der St.-Annen-Straße und der nördlich angrenzenden Bebauung durch die Neubebauung minimiert werden. Eine Überprüfung der Besonnungsverhältnisse durch die herabgestufte Bebauung ergab, dass auch die Erdgeschosszonen der bestehenden nördlichen Bebauung der St.-Annen-Straße ausreichend besonnt sind (Bemessungstag: Besonnungsverhältnisse während der Tag und Nachtgleiche zum 21.09./21.03.).

Die Festsetzung zur Höhe baulicher Anlagen im MK 3.2 bleibt bestehen. Hier ist eine zwei- bis dreigeschossige Bebauung zulässig, die eine entsprechende Höhenstaffelung zur St.-Annen-Straße ermöglicht.

Bündnis 90 / Die Grünen im Rat der Stadt JeverFortsetzung -

nahezu vollständige Versiegelung der Grundstücksflächen für Stellplätze (s.u.) wird in der Vertikalen durch größere Gebäudehöhen fortgesetzt. Trauf- und Firsthöhen von 10,50 m bzw. 14.00 m übersteigen die heutigen Maße bei weitem. Solche Höhen sind auch städtebaulich nicht erforderlich damit, wie es an einer Stelle heißt, "eine Wohnnutzung gesichert werden" kann (Begründung s. 14). Wir halten Wohnen im Altstadtquartier für sehr wichtig. Wir stellen aber in Abrede, dass dies eine 3- bis sogar 4-geschossige Bebauung voraussetzt (s.u.). Unsere Vorstellungen für das Maß der baulichen Nutzung orientieren sich in erster Linie am historischen Bestand und nicht an der Zielsetzung, "in den Himmel zu wachsen". Wir regen deshalb an, auf zwingend 3-geschossige Bebauung und auf wesentlich höhere Trauf- und Firsthöhen zu verzichten.

11

7.Weiterhin regen wir an, dass Freiflächen in den Blockinnenbereichen nicht als Flächen für Stellplätze und Garagen sondern als private Grün- und Freiflächen festgesetzt und durch Baugrenzen im Umfang gesichert werden. Die textliche Festsetzung zur Überschreitung der Grundflächenzahl durch Stellplätze und Garagen in den Baugebieten MK 3.1, MK 3.2 und MK 6 auf bis zu 1,0 soll dafür entfallen.

Bedenken ergeben sich auch im Hinblick auf die städtebaulichen Konsequenzen der Verkehrskonzeption. Der Raumbedarf des Kfz-Verkehrs ist im engen Straßen- und Stadtgrundriss unverträglich. Vor allem durch die Absicht, zusätzliche oberirdische Stellplätze anzulegen, die rd. 25 qm pro Platz beanspruchen, wird die Flächenbilanz des Plangebietes erheblich verschlechtert. Mehr als 20% des gesamten Plangebietes entfallen nach Angaben der Verwaltung auf öffentliche Verkehrsflächen (Begründung S. 28). Dieser Wert wird durch Flächen für oberirdische PKW-Stellplätze in den Blockinnenbereichen noch einmal kräftig erhöht. Um den zusätzlichen Flächenbedarf abdecken zu können, ist nach Auffassung der Verwaltung "eine Überschreitung der zulässigen Grundfläche um bis auf 1,0 erforderlich" (Begründung, S. 15). In den betroffenen Bereichen sollen die Grundstücke also zu 100 Prozent bebaut werden - unversiegelte Freiflächen gibt es dann nicht mehr. Diese Verdichtung halten wir für übermäßig. Die ohnehin raren Flächen in den Blockinnenbereichen sollen als offene Flächen erhalten und als private Grün- und Freibereiche für die Bewohner festgesetzt werden. Sicherung der Blockinnenbereiche gegen Bebauung sollen Baugrenzen festgesetzt werden.

12

8.Damit im Zusammenhang regen wir an, für die Blockinnenbereiche im Plangebiet die Errichtung von Stellplätzen und Garagen zu untersagen.

Die Festzusetzung beruht auf § 9,4 BauGB in Verbindung mit § 12,6 BauNVO. Ihre städtebauliche Notwendigkeit ergibt sich



Die Anregung wird nicht berücksichtigt.

Die Flächen sind für die Deckung des Stellplatzbedarfes zu sichern und nicht reduzierbar. Neben der Abdeckung des Stellplatzbedarfs der Stellplatzfehlbedarf des benachbarten Neubebauung der Sanierungsgebietes III sowie des Kirchplatzes nach erfolgtem Umbau im Planungsgebiet erforderlich. Die Festsetzung privater oder öffentlicher Grün- und Freiflächen ist nicht Ziel des Bebauungsplanes. Mit wenigen kleinflächigen Ausnahmen sind die vorhandenen privaten Freiflächen im Planungsgebiet vollständig versiegelt bzw. überbaut. Diese bauliche Kompaktheit ist typisches Merkmal der gesamten (durch Hof- und Betriebsflächen, Nebengebäude und Hauptgebäude hochverdichteten) Altstadt. Mit den Grünflächen am Elisabethufer, dem Kirchplatz und dem Schlosspark stehen in fußläufiger Entfernung attraktive und hochwertige Frei- und Grünflächen zur Verfügung, die von den Bewohnern genutzt werden können. Eine Festsetzung der Blockinnenbereiche als Grün- und Freiflächen ist insofern nicht sachgerecht. Hier hat die Deckung der Erschließungserfordernisse für den ruhenden Verkehr Vorrang.

Der Anteil der öffentlichen Verkehrsflächen von etwa 20% umfasst zu überwiegendem Anteil das bestehende Straßennetz im Planungsgebiet. Hierzu sind die Stellplatzflächen bilanziell nicht zuzurechnen, da diese zur Stellplatzdeckung der privaten Grundstücksnutzungen dienen.

12

Die Anregung wird nicht berücksichtigt.

Im Planungsgebiet sind keine Grün- oder Freiflächen vorhanden, die eine wesentliche Erholungswirkung haben. Hier herrschen mit wenigen kleinteiligen Ausnahmen versiegelte Betriebs- und Hofflächen vor. Wichtige Grün- und Freiflächen befinden sich in unmittelbarer räumlicher Nachbarschaft am Kirchplatz, am Elisabethufer sowie am Schloss.

Die im Bebauungsplan festgesetzten Flächen für Stellplätze und Garagen sind für die Deckung des Stellplatzbedarfes zu sichern und zwingend erforderlich. Die Festsetzung von Garagen bedeutet für die betroffenen Teilbereiche eine bauliche Einhausung der Stellplätze, die damit Teil der Gebäudenutzungen werden. Damit werden zu befürchtende großflächige Stellplatzanlagen baulich-räumlich sinnvoll in die Bebauung eingebunden, sie werden dadurch optisch kaschiert. Die Einhausung minimiert zudem die Auswirkungen auf das Umfeld (Lärm, Abgase, Staub). Eine Reduzierung der Festsetzung zu überbaubaren Grundstücksfläche und daraus resultierende Anpassung der Baugrenzen Blockinnenbereich mit dem Ziel Freiflächen im Blockinnenbereich zu sichern ist dadurch nicht möglich. Im Blockinnenenbereich sind im Sinne der Zielsetzung der Planung ebenfalls Nutzungen (Erdgeschoß und Obergeschosse) zulässig. Dazu ist die Festsetzung entsprechender Baugrenzen auch für den Blockinnenbereich erforderlich.

Ein Ausschluss von Stellplätzen und Garagen ist nicht sachgerecht und führt in der Folge zu Stellplatzverdrängungseffekten und Stellplatzsuchverkehren in den angrenzenden Bereichen der Altstadt mit erheblichen Auswirkungen auf die bestehende Situation. Dies ist planerisch nicht erwünscht. Um diesen Folgewirkungen vorzugreifen und dem erforderlichen Stellplatznachweis nachzukommen sowie zur Sicherung der

Bündnis 90 / Die Grünen im Rat der Stadt Jever 7 - Fortsetzung -

unseres Erachtens daraus, dass die Freiflächen zur Begrünung Erholung im Baugebiet erhalten werden sollen. Der Ausschluss der Stellplätze durch textliche Festsetzung ist erforderlich, weil nur so verhindert werden kann, dass in Baugebieten allgemein und räumlich auch außerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen zulässige Stellplätze dennoch errichtet werden.

9. Weiterhin regen wir eine Festsetzung an, dass in den MK-13 Baugebieten im 2. Obergeschoss ein Anteil von 1/3 der Geschossfläche und im 3. Obergeschoss ein Anteil von ½ der Geschossfläche ausschließlich für Wohnen genutzt werden darf.

Die von der Verwaltung beabsichtigte textliche Festsetzung, dass Wohnungen in den Baugebieten MK2 - MK9 "oberhalb des ersten Vollgeschosses allgemein zulässig" sein sollen, reicht nicht aus, um die Wohnnutzung im Plangebiet zu sichern. Erforderlich ist eine positive Festsetzung, wonach in den Obergeschossen bestimmte Anteile der BGFl ausschließlich für Wohnen genutzt werden dürfen. Sie stützt sich auf § 1,7 BauNVO. Ohne diese Festsetzung besteht keine Gewähr dafür, das Wohnen im Quartier zu stabilisieren und die Altstadt auch außerhalb der Öffnungszeiten von Geschäften und Lokalen lebendig zu halten.

14

10. Festsetzung der Abstandsflächen

Die durch textliche Festsetzung beabsichtigte Unterschreitung der Abstandsflächen ist unseres Erachtens unzulässig. Nach § 9,1 Nr. 2a darf die Gemeinde nur dann abweichen, um "aus städtebaulichen Gründen größere Abstandsflächen festzusetzen als die ... Bauordnungen der Länder" (Battis/Krautzberger/Löhr "Baugesetzbuch Kommentar", Rd. Nr. 19a zu § 9 BauGB, München 2007). Die Möglichkeit einer Abweichung nach unten ist (auch) in der BauO NS bereits geregelt.

11. Zur Festsetzung der öffentlichen Verkehrsflächen regen wir an, auf die Verbreiterung der St.-Annen-Straße zu verzichten

Die negativen Wirkungen des Verkehrs auf das Altstadtquartier werden durch die beabsichtigte Verbreiterung der St.-Annen-Straße verstärkt. Eine Begründung für die Straßenverbreiterung sucht man in der bereits zitierten Verkehrsuntersuchung jedoch vergeblich, denn: "Insgesamt sind alle Querschnitte im Altstadtquartier als gering belastet einzustufen ..." (Verkehrsuntersuchung S. 4). Gleichwohl rechnet der Gutachter im Falle der Realisierung des Bebauungsplanes für den westlichen Teilbereich der St.-Annen-Straße (Elisabethufer -Lindenbaumstraße) fast mit einer Verdoppelung Verkehrsfrequenz bis zum Jahr 2025: 1.700 Kfz gegenüber 900 Kfz heute. (Verkehrsuntersuchung S. 3 u. 13). Wesentliche Ursache dafür ist natürlich die Verdoppelung der Zahl der PKW-

Überbaubarkeit mit kerngebietstypischen Nutzungen im Sinne der planersichen Ziuelsetzung des Bebauungsplanes, wird die Festsetzung zu Stellplätzen und Garagen beibehalten.

13

Die Anregung wird nicht berücksichtigt.

Bereits in der Abwägung zur frühzeitigen Beteiligung wurde diese Anmerkung geprüft und nicht berücksichtigt (s. Abwägungsvorschlag 11.10). Daran hat sich sachlich nichts geändert:

"Eine Festsetzung einer anteiligen Geschossfläche für Wohnnutzungen oberhalb des ersten Vollgeschosses ist aufgrund der fehlenden konkreten Nutzer nicht möglich. Sie ergibt sich indirekt aus der überbaubaren Grundstücksfläche und der Geschosszahl. Ab 1. Obergeschoss sollen unter anderem auch Räume für freie Berufe, ggfs eine Praxis oder ähnliche kerngebietstypische Nutzungen angesiedelt werden können. In welchem Umfang dies greift, ist zum jetzigen Zeitpunkt nicht feststellbar und hängt vom konkreten Investitionsvorhaben ab. Insofern steht die Festsetzung einer festen Größe der Geschossfläche für Wohnen der Flexibilität der Flächennutzung vor dem Hintergrund fehlender Vorhabenträger gegenüber und ist deshalb nicht zielführend."

Die angeregten Geschossflächenanteile von 1/3 für das 1. OG und ½ für das 2. OG sind nicht sachgerecht begründbar, sondern scheinen willkürlich gewählt. In welchem Flächenumfang eine Wohnnutzung in den Obergeschossen umzusetzen ist, ist planungsrechtlich nicht hinreichend konkretisierbar. Hier gilt die allgemeine Zielsetzung der Sicherung der Wohnnutzung als Teil der zulässigen Nutzungsarten unter Wahrung des Gebietscharakters.

14

Die Anregung wird nicht berücksichtigt.

Bereits in der Abwägung zur frühzeitigen Beteiligung wurde diese Anmerkung geprüft und nicht berücksichtigt (s. Abwägungsvorschlag 11.13). Daran hat sich sachlich nichts geändert:

"Die Unterschreitung der Abstandsflächen wurde in Abstimmung mit der Bauordnungsbehörde des Landkreises Friesland festgelegt, um den Anforderungen der Abstandsflächenregelung gerecht zu werden. Dazu wurde von der Möglichkeit Gebrauch gemacht, gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 2a vom Bauordnungsrecht abweichende Maße der Tiefe der Abstandsflächen festzusetzen. Nach Mustererlass der ARGEBAU zum BauGBÄndG 2007 können die Abstandsflächen mit dieser planungsrechtlichen Neuregelung sowohl unterschritten als auch überschritten werden (so auch Berliner Kommentar BauGB, April 2008). Ebenso ermöglicht die Niedersächsische Bauordnung eine Unterschreitung der Abstandsflächen. Demnach können geringere als die vorgeschriebenen Abstandsflächen zugelassen werden, u.a. zur Verwirklichung besonderer städtebaulicher Absichten (§ 13 LBO). Zur Umsetzung der städtebaulichen Zielsetzung (Wiederherstellung des Straßenraumes der St.-Annen-Straße, Umnutzung des SB-Marktes, Ansiedlung neuer altstadttypischer Nutzungen und Funktionen) ist eine Unterschreitung an dieser Stelle des Planungsgebietes ableitbar."

Zur Sicherung einer giebelständigen (Teil) Bebauung an der St.-Annen-Straße ist diese Unterschreitung auch bei Reduzierung der

unseres Erachtens daraus, dass die Freiflächen zur Begrünung und Erholung im Baugebiet erhalten werden sollen. Der Ausschluss der Stellplätze durch textliche Festsetzung ist erforderlich, weil nur so verhindert werden kann, dass in Baugebieten allgemein und räumlich auch außerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen zulässige Stellplätze dennoch errichtet werden.

9. Weiterhin regen wir eine Festsetzung an, dass in den MK-Baugebieten im 2. Obergeschoss ein Anteil von 1/3 der Geschossfläche und im 3. Obergeschoss ein Anteil von ½ der Geschossfläche ausschließlich für Wohnen genutzt werden darf.

Die von der Verwaltung beabsichtigte textliche Festsetzung, dass Wohnungen in den Baugebieten MK2 - MK9 "oberhalb des ersten Vollgeschosses allgemein zulässig" sein sollen, reicht nicht aus, um die Wohnnutzung im Plangebiet zu sichern. Erforderlich ist eine positive Festsetzung, wonach in den Obergeschossen bestimmte Anteile der BGFl ausschließlich für Wohnen genutzt werden dürfen. Sie stützt sich auf § 1,7 BauNVO. Ohne diese Festsetzung besteht keine Gewähr dafür, das Wohnen im Quartier zu stabilisieren und die Altstadt auch außerhalb der Öffnungszeiten von Geschäften und Lokalen lebendig zu halten.

10. Festsetzung der Abstandsflächen

Die durch textliche Festsetzung beabsichtigte Unterschreitung der Abstandsflächen ist unseres Erachtens unzulässig. Nach § 9,1 Nr. 2a darf die Gemeinde nur dann abweichen, um "aus städtebaulichen Gründen **größere** Abstandsflächen festzusetzen als die ... Bauordnungen der Länder" (Battis/Krautzberger/Löhr "Baugesetzbuch Kommentar", Rd. Nr. 19a zu § 9 BauGB, München 2007). Die Möglichkeit einer Abweichung nach unten ist (auch) in der BauO NS bereits geregelt.

15

11. Zur Festsetzung der öffentlichen Verkehrsflächen regen wir an, auf die Verbreiterung der St.-Annen-Straße zu verzichten

Die negativen Wirkungen des Verkehrs auf das Altstadtquartier werden durch die beabsichtigte Verbreiterung der St.-Annen-Straße verstärkt. Eine Begründung für die Straßenverbreiterung sucht man in der bereits zitierten Verkehrsuntersuchung jedoch vergeblich, denn: "Insgesamt sind alle Querschnitte im Altstadtquartier als gering belastet einzustufen ..." (Verkehrsuntersuchung S. 4). Gleichwohl rechnet der Gutachter im Falle der Realisierung des Bebauungsplanes für den westlichen Teilbereich der St.-Annen-Straße (Elisabethufer - Lindenbaumstraße) fast mit einer Verdoppelung der Verkehrsfrequenz bis zum Jahr 2025: 1.700 Kfz gegenüber 900 Kfz heute. (Verkehrsuntersuchung S. 3 u. 13). Wesentliche Ursache dafür ist natürlich die Verdoppelung der Zahl der PKW-

Geschosszahlen erforderlich.

15

Die Anregung wird nicht berücksichtigt.

Bereits in der Abwägung zur frühzeitigen Beteiligung wurde diese Anmerkung geprüft und nicht berücksichtigt (s.a. Abwägungsvorschlag 13.7). Auch bei erfolgter Reduzierung der Geschossigkeit an der St.-Annen-Straße bleibt die Aufweitung in diesem Teilabschnitt zur Sicherung der Besonnungs- und Belichtungsverhältnisse bestehen. Eine Verringerung des Straßenraumes auf die historische Bauflucht verschlechtert die Besonnungsverhältnisse. Dies ist nicht erwünscht.

In der Beurteilung der Verbreiterung der St.-Annen-Straße ist zwischen Verbreiterung der Fahrbahn und Verbreiterung des Gesamtquerschnittes zu unterscheiden (Hausfassade zu Hausfassade). Dazu ist folgendes klarzustellen:

Die "Aufweitung" der St.-Annen-Straße (Verbreiterung des Gesamtquerschnitts) betrifft den Teilabschnitt von der Lindenbaumstraße, Haus Nr. 9 bis zur Steinstraße. Im Bereich zwischen Kleiner Wasserpfortstraße und Lindenbaumstraße wird der Querschnitt der St.-Annen-Straße gegenüber dem Bestand im Bereich der Stellplätze durch Schaffung einer neuen Bauflucht verringert (Gebäude Haus Nr. 17) und damit eine altstadtuntvpische Aufweitung rückgebaut. Ebenso wird die Bauflucht im Bereich der St.-Annen-Str Nr. 15 und 11 durch die Festsetzung einer Baugrenze in Anlehnung an die Blockrandbebauung der Altstadt wiederhergestellt. Hier wird der Straßenraum ebenfalls deutlich verringert (z.B. um 4,50 m bei Haus Nr.11). Insofern beschränkt sich die Aufweitung auf den Teilabschnitt ab Haus Nr. 9 und betrifft insgesamt zwei verbliebene historische Gebäudelagen. Aus Gründen der Abstandsflächenregelung sowie der Sicherung zusätzlicher Flächen für den Fußgängerverkehr ist eine Aufweitung in diesem Teilabschnitt nicht verzichtbar (s.a. Ergebnisse des Verkehrsgutachtens). Sie beträgt etwa 2,0 m im Erdgeschossbereich. Ab dem ersten Obergeschoss sind Vorbauten bis zu 1,20 m Tiefe zulässig, so dass die effektive Aufweitung ab 1. Obergeschoss 0.80 m beträgt und eine Aufweitung der St. Annen-Straße dadurch minimiert wird. Die Fahrbahn der St.-Annen-Straße ist in diesem Teilabschnitt mit ihrer jetzigen Breite von 3,50 auch künftig ausreichend bemessen. Hier sind keine Veränderungen erforderlich, zumal die Verkehrsbelastung leicht abnehmen wird (s. Verkehrsgutachten). Insofern werden die durch die neue Bauflucht entstehenden "Restflächen" dem Fußgängerweg zugeschlagen und damit die momentan problematische Gehwegbreite von 0,7m wesentlich verbessert.

Die Fahrbahn der St.-Annen-Straße im westlichen Teilabschnitt von Lindenbaumstraße bis Elisabethufer ist von derzeit 3,50m auf künftig 5,50 m auszubauen (Ergebnis Verkehrsgutachten), um die Erschließung zu sichern. Bereits heute wird die St.-Annen-Straße in diesem Teilabschnitt im Gegenrichtungsverkehr befahren, um die vorhandenen Stellplätze an der Ecke Lindenbaumstraße sowie das Parkhaus des SB-Marktes anzubinden. Dies erfolgt momentan auf der vorhandenen Fahrbahnbreite und erfordert im Begegnungsfall ein Ausweichen mindestens eines Kfz auf den Gehweg. Diese Gefahrensituation wird durch Verbreiterung der Fahrbahn

7 Bündnis 90 / Die Grünen im Rat der Stadt Jever - Fortsetzung -

Stellplätze In der Begründung zum Bebauungsplan wird die Verbreiterung der Straße demgegenüber als städtebaulich bedingte Maßnahme und als Verbesserung des Fußgängerverkehrs vorgestellt: "Die Verkehrsflächen der St.-Annen-Straße werden im Teilabschnitt von der Lindenbaumstraße bis zur Steinstraße gegenüber dem Bestand nach Süden erweitert, um zusätzliche Abstandsfläche gegenüber der vorhandenen Bebauung zu schaffen. Zudem wird der erweiterte Straßenraum zur Verbesserung der Fußwegeführung in diesem Teilabschnitt genutzt ..." (Begründung S. 17 f). In der unmittelbar auf diese Erläuterung folgenden Textpassage wird fußgängerfreundliche Straßenverbreiterung aber sofort wieder kassiert: "Die Einteilung der Straßenverkehrsfläche in Fußwege ... ist nicht Gegenstand der Bebauungsplanung" (ebd., S. 18). Mit anderen Worten: Ob die Verbreiterung den Fußgängern jemals zur Verfügung stehen wird, bleibt ungewiss. Die Verkehrsuntersuchung empfiehlt unmissverständlich, "die St.-Annen-Straße zwischen Elisabethufer und Lindenbaumstraße auf 5,50 m Fahrbahnbreite auszubauen". Zu vermeiden ist dies nur dann, wenn die Attraktivität des Altstadtquartiers für PKW-Verkehr nicht erhöht wird. Wir regen deshalb an, auf die Verbreiterung zu verzichten und die Baulinie auf der Südseite der St.-Annen-Straße zwischen Steinstraße und Lindenbaumstraße am Verlauf der heutigen Gebäudefassaden zu orientieren.

16

12. Zur Festsetzung der Verkehrsflächen regen wir an, die beabsichtigte Gliederung in Fahrbahn, Nebenanlagen (Fußwege, Radständer, Stellplätze ...) sowie die Befestigung, Möblierung und Baumstellung durch einen der Begründung zum Bebauungsplan beigefügten Gestaltungsplan zu verdeutlichen.

Der von der Verwaltung beabsichtigte Verzicht auf die Festsetzung der öffentlichen Verkehrsflächen hinsichtlich der Nutzbarkeit für bestimmte Verkehrsmittel, der Gliederung des Straßenraumes und der Ausstattung mit "Mobiliar" (Bäume, Leuchten, Bänke, Fahrradständer" ...) verkennt die Bedeutung, die diese Regelungen angesichts der verkehrlichen Aspekte des Bebauungsplans haben. Sie haben zudem auch städtebauliche Relevanz. Um die nicht von der Hand zu weisenden Folgeprobleme der Festsetzung zu vermeiden (jeder Umbau verlangt eine Änderung des Bebauungsplanes) sollte deshalb die beabsichtigte Gliederung, Befestigung, Möblierung und Gestaltung der Straßen durch einen informativen "Beiplan" verdeutlicht werden. Dafür spricht auch, dass die Anlieger und die Öffentlichkeit im Rahmen der Bürgerbeteiligung sicherlich mitreden wollen und sollen, wenn es um die Nutzung und Gestaltung des öffentlichen Raumes geht - und wenn sie später an den Ausbaukosten durch Anliegerbeträge (nach KAG NS) beteiligt werden.

Bernhard Schwanzar Sabine Glaum

künftig vermieden zugunsten der Verkehrssicherheit für Fußgänger.

Eine Nachbildung der "Baulinie" (Bauflucht) auf der Südseite der St.-Annen- Straße ist nicht möglich und aufgrund der sehr inhomogenen Raumbildung in diesem Teil auch nicht eindeutig als stadträumliche Leitvorgabe ableitbar (s.o.). Vor diesem Hintergrund ist die Entwicklung einer neuen Raumkante an der südlichen St.-Annen-Straße eine zeitgemäße Neuordnung unter Berücksichtigung und Wahrung der historischen Situation. Zur Einteilung der Straßenverkehrsfläche s.u. Nr. 16.

16

Die Anregung wird nicht berücksichtigt.

Aus planungsrechtlicher Sicht ist die Festsetzung der öffentlichen Verkehrsflächen ausreichend berücksichtigt. Die zeichnerisch festgesetzten Verkehrsflächen sichern die Erschließungserfordernisse des Bebauungsplanes. Die Einteilung der Straßenverkehrsflächen ist nicht Gegenstand der Bebauungsplanung.

Ein Gestaltungsplan für die Verkehrsflächen ist nur für die Teilabschnitte der vorhandenen Straßen zielführend, die von Umbaumaßnahmen betroffen sind (St.-Annen-Straße, Große Wasserpfortstraße). Aufgrund der noch nicht genau feststehenden Umbauplanung liegen dazu zum jetzigen Zeitpunkt noch keine konkreten Planungsüberlegungen vor. Erst im Zuge der Umsetzung der Baumaßnahmen sind diese näher präzisierbar (Lage der Eingänge, Schaufenster, Stellplätze etc.). Auf dieser Grundlage ist ein Gestaltungsplan zu erarbeiten, um weitere Details der Straßenraumgestaltung zu klären. Hierzu werden insbesondere auch Verkehrssicherheitsaspekte und städtebauliche wie Aspekte des Ortsbildes zu berücksichtigen sein.

Für die Kreuzung Lindenbaumstraße/St.-Annen-Straße liegt im Ergebnis des Verkehrsgutachtens ein erster Grobvorschlag für eine Umgestaltung vor. Dieser ist Grundlage für die weitere Bearbeitung und ebenfalls mit der baulichen Entwicklung der Neubauung an der St.-Annen-Straße sowie verkehrlichen und ortsbildbezogenen Kriterien abzustimmen. Hier sind die Ergebnisse des Verkehrsgutachtens hinsichtlich der Querschnittentwicklung der St.-Annen-Straße berücksichtigt.

Erst bei Vorliegen konkreter Umbauplanungen sind daraus resultierende Kostenaufwendungen und damit die Klärung möglicher Kostenumlegungen detailliert ermittel- und bezifferbar.

Es ist vorgesehen, die Bürger bei der weiteren Straßenraumgestaltung auf der Grundlage konkreter Umbauplanungen zu beteiligen.

8 Andrea & Stefan Uber, Jever

Andrea & Stefan Uber Schützenhofstraße 6 26441 Jever

Frau Bürgermeisterin Angela Dankwardt Stadt Jever **26441 Jever** 29. Dezember 2008

Einspruch gegen die geplanten Festsetzungen im Bebauungsplan Nr. 91 "Altstadtquartier Jever" der Stadt Jever

Sehr geehrte Frau Dankwardt,

hiermit legen wir Einspruch ein gegen die geplanten Festsetzungen im Bebauungsplan Nr. 91 (Entwurf) "Altstadtquartier Jever" der Stadt Jever, weil wir davon ausgehen, dass die gesunden Wohn- und Lebensverhältnisse in der Nachbarschaft zum Geltungsbereich des B-Planes wesentlich beeinträchtigt werden, wenn die Festsetzungen baulich umgesetzt würden.

Begründung:

1

Wir sind Eigentümer des Wohn- und Geschäftsgrundstückes St.- Annen-Straße 2, das direkt am **nördlichen** Rand des Geltungsbereiches obigen B-Planes liegt, entsprechend dem Vorentwurf und der Begründung vom 8. Juli 2008. Unsere Gebäudeabmessung liegt bei 10,50 m Giebelhöhe; es ist damit eines der höchsten Häuser in der St.- Annen-Straße.

Das bedeutet, dass bei der geplanten massiven Bebauung im "Altstadtquartier Jever" mit zulässigen Bauhöhen bis zu 15,00 m Firsthöhe (auf einer Grundfläche von 7,00 x 7,00 m sogar 18,50 m) unser vorhandenes Wohn- und Geschäftshaus **fast vollständig** im direkten Bereich des Schattenwurfes des möglichen Baukörpers liegt. Damit werden die gesunden Wohn- und Lebensverhältnisse in meinem **gesamten** Wohn- und Geschäftsgebäude wesentlich nachteilig beeinträchtigt. Für den Bestand der benachbarten Bebauung wird damit bewusst ein **Planungsschaden** in Kauf genommen. Siehe auch unter **Ziffer 6.1 Art und Maß der baulichen Nutzung** in der Begründung auf Seite 13:

"Die Erdgeschosszonen sind aufgrund der verdichteten Bebauungsstruktur, aufgrund der Nutzung als Einzelhandelsbereich und aufgrund der Auswirkungen der geplanten Stellplatzangebote (Lärm, Abgase) für eine Wohnnutzung nicht geeignet (gesunde Wohnverhältnisse, Licht, Luft, Sonne)."

1

Die Anregung wird berücksichtigt.

und



Die Geschossigkeit der an die St.-Annen-Straße angrenzenden Bebauung wird auf zwei Vollgeschosse reduziert. Die Sicherung der Wohn- und Arbeitsverhältnisse der bestehenden nördlichen Bebauung der St.-Annen-Straße (Verschattungsthematik) erhält Vorrang vor der Realisierung einer dreigeschossigen Bebauung. Zur Gewährleistung ausreichender Belichtungsverhältnisse wird die Bebauung in den zur St.-Annen-Straße gerichteten Gebäudeabschnitten reduziert. Aus demselben Grund entfällt die bisher ausnahmsweise festgesetzte Überhöhung der Eckbebauung an der St.-Annen-Straße/Ecke Steinstraße sowie an der St.-Annen-Straße/Ecke Lindenbaumstraße. Festgesetzt wird demnach eine zweigeschossige Bebauung mit einer zulässigen Traufhöhe von 8,5m und zulässiger Gesamthöhe von 12,0 m. Zur Vermeidung weitere Verschattungen wird die zulässige Mindesttiefe für ein Staffelgeschoss auf 3,0m festgesetzt. Dadurch wird weiterhin gesichert, dass die Verschattung der St.-Annen-Straße und der nördlich angrenzenden Bebauung durch die Neubebauung minimiert werden. Eine Überprüfung der Besonnungsverhältnisse durch die herabgestufte Bebauung ergab, dass auch die Erdgeschosszonen der bestehenden nördlichen Bebauung der St.-Annen-Straße ausreichend besonnt sind (Bemessungstag: Besonnungsverhältnisse während der Tag und Nachtgleiche zum 21.09./21.03.).

- 8 Andrea & Stefan Uber, Jever
 - Fortsetzung -

Gesunde Wohnverhältnisse sind damit - als Auswirkung der von uns beanstandeten Planung - in **mehreren Geschossen** nicht mehr gegeben, obwohl eigentlich ein rechtlicher Bestandsschutz für mein Eigentum besteht.

Wir bitten, durch eine entsprechende Computeranimation deutlich zu machen, wie sich der Schattenwurf der möglichen, maximalen Bebauung (ungünstigste Bedingung) zu den Jahreszeiten auf die vorhandenen Gebäude außerhalb des B-Planes Nr. 91 auswirkt.

Da wir zusätzliche Probleme für den ruhenden und den fließenden Verkehr befürchten durch den Bau des benachbarten Hotels, muss durch die geplante neue Verkehrsführung gesichert sein (besonders an Wochenmarkttagen), dass der Anlieferverkehr für unseren Laden ungehindert erfolgen kann! Wir müssen uns weitere Schritte ggf. vorbehalten, da keine verkehrsplanerische Konzeption vorliegt, die das Zusammenwirken der Verkehrsströme z.B. aus Hotelgästen und benachbarten SB-Markt Kunden berücksichtigen.

Das Bauvorhaben "Altstadtquartier Jever" sollte bezüglich der möglichen Bauhöhen den jetzigen Gebäudehöhen angepasst werden!

Mit freundlichen Grüßen

The Sude of



Die Anregung ist berücksichtigt. Die Zufahrt aller vorhandenen Anlieger der St.-Annen-Straße bleibt auch künftig gesichert.

Zur Ermittlung der verkehrlichen Auswirkungen der Planung wurde von der Stadt Jever ein Verkehrsgutachten beauftragt, das auf der Grundlage einer Verkehrszählung und der geplanten Nutzungen eine Verkehrsprognose erstellt hat. Dazu zählte u.a. die Ermittlung der Verkehrsmenge aus dem geplanten SB-Markt und dem geplanten Hotel. Nach den Ergebnissen dieses Gutachtens wird die Verkehrsbelastung im Teilabschnitt der St.-Annen-Straße von der Lindenbaumstraße bis zur Steinstraße künftig leicht abnehmen (derzeit 720 Kfz/24h künftig 615 Kfz/24h). Diese Entlastung ist unter anderem durch den Wegfall der Erschließung der Stellplätze sowie des Anlieferverkehrs des Plus-Marktes bedingt. Insofern wird sich die momentane Situation verbessern.

9 Dieter Jürgens, Jever

Dieter Jürgens, St.-Annen-Straße 4, 26441 Jever, den 29. Dezember 2008 Telefon: 04461-6462

Stadt Jever Rathaus

26441 Jever



Bebauungsplan Nr. 19 "Altstadtquartier Jever" Ihr Schreiben vom 24. November 2008

Sehr geehrte Damen und Herren,

gegen den überarbeiteten Bebauungsplan Nr. 19 "Altstadtquartier Jever" (in der Ratssitzung v. 13.11.2008 beschlossen) habe ich weiterhin Bedenken als unmittelbarer Nachbar.

1

Wie ich dem Abwägungsvorschlag entnehmen kann, ist im Bereich MK3, MK4 und MK5 eine neue Traufenhöhe von 10,50 m und eine Firsthöhe von 14,0 m nach dem neuen Bebauungsplan möglich. Gegen diese Höhe habe ich als Nachbar immer noch Einwände, da mein Haus nur eine Traufenhöhe von ca. 7,82 m hat und eine Firsthöhe von ca. 12,30 m. Die Sonnenstudie ergibt eindeutig, dass mein Wohnbereich (1. Obergeschoß) von etwa Ende September bis Ende März 6 Monate im Dauerschatten liegt!!!. Die Erdgeschosswohnung wäre davon noch mehr betroffen und ich werde in Zukunft mit Mieteinbußen rechnen müssen. Zusätzlich verschattet der geplante Eckturm von 17,0 m Höhe (St.-Annen-Straße/Steinstraße) mein Gebäude erheblich.

Bei der geplanten komplexen Hotelanlage über 2 Bereiche, MK3 und MK5, kann ich mir nicht vorstellen, dass bei einer Firsthöhe von 14,0 m einige kleine Dacheinschnitte ausreichend sind, um eine längere Sonneneinstrahlung in den Wintermonaten auf mein Haus zu gewährleisten.

Die alte Fassade meines Hauses (erbaut ca. 1500) benötigt dringend Sonne, auch im Winter. Im Mauerwerk ist keine Hohlschicht vorhanden und es ist daher in Zukunft mit erheblicher anhaltender Feuchtigkeit im Mauerwerk und demnach auch in den Wohnungen zu rechnen. Das Haus ist seit 1931 Eigentum der Familie Jürgens und ich lebe seit meiner Geburt in diesem Haus Ich möchte hier auch gerne weiterhin meinen letzten Lebensabschnitt mit meiner Frau in entsprechender **Wohn- und Lebensqualität** verbringen.

2

Ich bitte daher dringend den Stadtrat, nur eine 2-geschossige Bebauung mit entsprechenden Dacheinschnitten in unserem Bereich zu genehmigen. Dem jetzigen Bebauungsplan kann ich in dieser Form nicht zustimmen.

Mit freundlichen Grüßen Dieter Jürgens

Shirt Jiguns

1

Die Anregung wird berücksichtigt.

und



Die Geschossigkeit der an die St.-Annen-Straße angrenzenden Bebauung wird auf zwei Vollgeschosse reduziert. Die Sicherung der Wohn- und Arbeitsverhältnisse der bestehenden nördlichen Bebauung der St.-Annen-Straße (Verschattungsthematik) erhält Vorrang vor der Realisierung einer dreigeschossigen Bebauung. Zur Gewährleistung ausreichender Belichtungsverhältnisse wird die Bebauung in den zur St.-Annen-Straße gerichteten Gebäudeabschnitten reduziert. Aus demselben Grund entfällt die bisher ausnahmsweise festgesetzte Überhöhung der Eckbebauung an der St.-Annen-Straße/Ecke Steinstraße sowie an der St.-Annen-Straße/Ecke Lindenbaumstraße. Festgesetzt wird demnach eine zweigeschossige Bebauung mit einer zulässigen Traufhöhe von 8,5m und zulässiger Gesamthöhe von 12,0 m. Zur Vermeidung weitere Verschattungen wird die zulässige Mindesttiefe für ein Staffelgeschoss auf 3,0m festgesetzt. Dadurch wird weiterhin gesichert, dass die Verschattung der St.-Annen-Straße und der nördlich angrenzenden Bebauung durch die Neubebauung minimiert werden. Eine Überprüfung der Besonnungsverhältnisse durch die herabgestufte Bebauung ergab, dass auch die Erdgeschosszonen der bestehenden nördlichen Bebauung der St.-Annen-Straße ausreichend besonnt sind (Bemessungstag: Besonnungsverhältnisse während der Tag und Nachtgleiche zum 21.09./21.03.).

Eine befürchtete Dauerbeschattung des Wohnbereiches ist damit nicht gegeben.

10 Klaus Andersen, Jever

Klaus Andersen

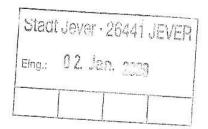
26441 Jever, 30. Dezember 2008 Am St. Annentor 9 Tel. 04461 - 6960

Klaus Andersen, Am St. Annentor 9, 26441 Jever

Stadt Jever Fachdienst Bauen, Planen, Umwelt

26441 Jever

1



BPlan Nr. 91 - Altstadtquartier Jever

Sehr geehrte Damen, sehr geehrte Herren,

zunächst verweise ich auf meine Anregungen und Anmerkungen, die ich mit Schreiben vom 1. August 2008 bereits vorgelegt habe. Die mir mitgeteilten Abwägungsvorschläge nehme ich zur Kenntnis. Gleichwohl haben sich durch die im neuesten Entwurf eingearbeiteten Änderungen meine wesentlichen Anregungen und Anmerkungen nicht erledigt. Mir liegt die Stellungnahme der "Grünen Ratsfraktion Jever" vom 20.12.2008 vor. Die grundsätzlichen Aussagen werden von mir geteilt und müssen daher von mir nicht wiederholt werden.

Das Ergebnis der letzten Sitzung der Projektgruppe Altstadtquartier zeigt, dass noch wesentliche Punkte nicht geklärt sind. Hierzu zählen:

- a) Stand Hotelneubau
- b) Was wird aus dem jetzigen Markt "Plus" in Kenntnis des Bestandsschutzes
- c) Klare Aussage der Stadt zu dem E-Neukauf-Standort Bahnhofstraße
- d) Finanzierungsübersicht

Es ist bedauerlich, dass dem "Wohnen" in diesem Bereich nicht die oberste Priorität eingeräumt wird.

Nach wie vor schlage ich vor, den Be-Plan im jetzigen Verfahrensstand ruhen und erst wieder aufleben zu lassen , wenn alle Investoren – Hotel, hochwertige Wohnungen, SB-Markt – in einem Konzept untergebracht sind. Es widerspricht der allgemeinen Praxis in vielen Städten mit der gleichen Zielsetzung "Innenstadtbeplanung und -bebauung", mit einem rechtsverbindlichen Bebauungsplan zu arbeiten. Änderungswünschen kann während der Verhandlungen wesentlicher einfacher und unproblematischer entsprochen werden, wenn eine Planänderung nicht erforderlich ist.

Ich wünsche mir auch weiterhin eine offene Diskussion.

Mit freundlichem Gruß

1

Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen. Zur Auswertung der Stellungnahme der Grünen Ratsfraktion Jever siehe unter Punkt 7.



Die angesprochenen Punkte sind nicht Gegenstand der Bebauungsplanung. Sie werden inhaltlich und fachlich in der angesprochenen Projektgruppe behandelt. Aus Sicht der Bebauungsplanung lassen sich zu den einzelnen Punkten folgendes zusammenfassen:

- Hotelneubau: Der Bebauungsplan setzt keinen Hotelneubau fest, sondern sichert planungsrechtlich die Möglichkeit einer solchen Nutzung als wesentlichen Baustein der städtebaulichen Zielsetzung zur Attraktivierung und Stabilisierung der Altstadt Jevers. Dazu zählt auch die Zulässigkeit einer Hotelnutzung in den Baugebieten MK4 und MK 5. Dies ist unter städtebaulichen und verkehrlichen Gesichtspunkten im Planungsgebiet ein sehr günstiger Standort für diese kerngebietstypische Nutzung (Nähe zum Kirchplatz, gute Anbindung Elisabethufer, Ankernutzung für die Altstadt). Aussagen zu Investitionen werden im Bebauungsplan nicht getroffen. Der Bebauungsplan schafft die planungsrechtlichen Grundlagen zur Sicherung einer (möglichen) Hotelnutzung und schafft damit Investitionssicherheit im Sinne der Planungsziele für die Altstadtentwicklung. Findet sich kein Hotelnutzer gelten weiterhin die Festsetzungen des Bebauungsplanes für die kerngebietstypischen Nutzungen.
- Plus-Markt: Der bestehende Plus-Markt genießt Bestandsschutz. Erst bei Aufgabe oder Wegfall der Nutzung oder wesentlichen baulichen Änderungen greifen die Festsetzungen des Bebauungsplanes, d.h. die Nutzung ist dann nur im Baugebiet MK 3 zulässig.
- Finanzierungsübersicht: Eine Finanzierungsübersicht ist zum jetzigen Planungszeitpunkt noch nicht zu leisten, da diese erst bei Vorlage konkreter Investitionsmaßnahmen projektgenau und zielführend erarbeitet werden kann. Dies erfolgt im weiteren Planungsverlauf bei Konkretisierung der Planungen.



Die Anregung wird zur Kenntnis genommen.

Die Sicherung einer Wohnnutzung ist Teil der städtebaulichen Zielsetzung für die Inwertsetzung und städtebauliche Stabilisierung des Altstadtquartiers. Zur Sicherung der kerngebietstypischen Versorgungsfunktion ist eine vorrangige Wohnnutzung nicht zielführend. Vielmehr sind unterschiedliche Anforderungen wie die Sicherung der Versorgungsfunktion ebenfalls Teil der Zielsetzungen für die Altstadtentwicklung und gleichermaßen zulässig. Unter Berücksichtigung der zulässigen Wohnnutzung in den Obergeschossen und unter Einbezug einer geplanten Hotelnutzung erhält das Wohnen jedoch eine wichtige Bedeutung im Planungsgebiet ohne daraus eine Priorität abzuleiten. Hierbei ist der Charakter des Planungsgebietes als Kerngebiet zu wahren.

10 Klaus Andersen, Jever- Fortsetzung -

Klaus Andersen

26441 Jever, 30. Dezember 2008 Am St. Annentor 9 Tel. 04461 - 6960

Klaus Andersen, Am St. Annentor 9, 26441 Jever

Stadt Jever Fachdienst Bauen, Planen, Umwelt

26441 Jever



BPlan Nr. 91 – Altstadtquartier Jever

Sehr geehrte Damen, sehr geehrte Herren,

zunächst verweise ich auf meine Anregungen und Anmerkungen, die ich mit Schreiben vom 1. August 2008 bereits vorgelegt habe. Die mir mitgeteilten Abwägungsvorschläge nehme ich zur Kenntnis. Gleichwohl haben sich durch die im neuesten Entwurf eingearbeiteten Änderungen meine wesentlichen Anregungen und Anmerkungen nicht erledigt. Mir liegt die Stellungnahme der "Grünen Ratsfraktion Jever" vom 20.12.2008 vor. Die grundsätzlichen Aussagen werden von mir geteilt und müssen daher von mir nicht wiederholt werden.

Das Ergebnis der letzten Sitzung der Projektgruppe Altstadtquartier zeigt, dass noch wesentliche Punkte nicht geklärt sind. Hierzu zählen:

- a) Stand Hotelneubau
- b) Was wird aus dem jetzigen Markt "Plus" in Kenntnis des Bestandsschutzes
- c) Klare Aussage der Stadt zu dem E-Neukauf-Standort Bahnhofstraße
- d) Finanzierungsübersicht

Es ist bedauerlich, dass dem "Wohnen" in diesem Bereich nicht die oberste Priorität eingeräumt wird.



Nach wie vor schlage ich vor, den Be-Plan im jetzigen Verfahrensstand ruhen und erst wieder aufleben zu lassen , wenn alle Investoren – Hotel, hochwertige Wohnungen, SB-Markt – in einem Konzept untergebracht sind. Es widerspricht der allgemeinen Praxis in vielen Städten mit der gleichen Zielsetzung "Innenstadtbeplanung und -bebauung", mit einem rechtsverbindlichen Bebauungsplan zu arbeiten. Änderungswünschen kann während der Verhandlungen wesentlicher einfacher und unproblematischer entsprochen werden, wenn eine Planänderung nicht erforderlich ist.

Ich wünsche mir auch weiterhin eine offene Diskussion.

Mit freundlichem Gruß



Dem Vorschlag wird nicht gefolgt. Der Bebauungsplan schafft den plaungsrechtlichen Rahmen zur Entwicklung des Altstadtquartiers und definiert mit den zeichnerischen und textlichen Festsetzungen die städtebaulichen Zielsetzungen zur Inwertsetzung des Altstadtquartiers. Damit wird insbesondere auch Planungssicherheit für Investitionsvorhaben geschaffen.

Ein "Planungsmoratorium" würde dagegen die beabsichtige der Zielsetzung für das Altstadtguartier unterlaufen und die Lösung der städtebaulichen Problematik zumindest zeitlich verzögern, wie auch einer entsprechend klaren Außenwirkung in der Suche nach weiteren Investoren (die zum jetzigen Zeitpunkt auch noch nicht feststehen) entgegenstehen. Eine zeitliche und formale Bindung für alle Investoren ist nicht zielführend, da zudem die Umsetzung erster Investitionsmaßnahmen verhindert bzw. verzögert würden. Dies ist nicht Zielsetzung der Stadt Jever für die des Altstadtquartiers. Hier Wiedernutzbarmachung haben Umsetzungsmaßnahmen Vorrang (Vermeidung weiteren Substanzverfalls, Imageverlust), wovon für das gesamte Quartier wichtige Multiplikatorenund Nachahmungseffekte zu erwarten sind, die in der Folge zu weiteren Investitionsmaßnahmen führen.

Die Wahl des Planungsverfahrens ist sachlich und inhaltlich der planungshoheitlichen Entscheidung der Stadt Jever vorbehalten. Dies hat der Rat der Stadt durch Beschluß über die Aufstellung eines qualifizierten Bebauungsplans gemäß § 30 Abs.1 BauGB deutlich gemacht. Dies ist nach Prüfung der Stadt die sachgerechte Form der Schaffung von Planungsrecht für das Altstadtquartier sowie für eine Lösung der städtebaulichen Problematik. Eine vorhabenbezogene planungsrechtliche Vorgehensweise ist aufgrund der Problemlage (Zuschnitt und Größe des Planungsgebietes) und aufgrund der fehlenden sachlichen Grundlage (konkrete Vorhabenträger und konkreter Projektbezug) dazu nicht zielführend.

Änderungswünsche machen nicht zwangsläufig eine Planänderung erforderlich. Hier setzt der Bebauungsplan die planungsrechtlichen Rahmenbedingungen, die flexible Nutzungsmöglichkeiten im Sinne der Sicherung der städtebaulichen Ziele für die Entwicklung des Altstadtquartiers zulassen.

11 Soziale-Wähler-Gruppe Jever und Friesland



Soziale- Wähler- Gruppe Jever und Friesland

-SWG / SenderGruppe im Rat der Stadt Jever-

www swg-jever.de

Jever, den 30.12..08

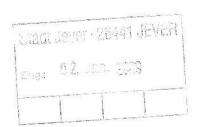
Stadt Jever Fachbereich Bauen z.H. Herrn Rüstmann

Am Kirchplatz 26441 Jever

1

2

3



Betr.: B-Plan 91

Anregungen der SWG- Sender -Gruppe

Grundsatz: Die SWG-Sender -Gruppe befürwortet nach wie vor die Neugestaltung des sog. Altstadtquartiers im Bereich des B-Planes 91. Es bleibt eine Chance, diesen Bereich und somit die gesamte Innenstadt aufzuwerten, sofern das Quartier in seiner Gesamtheit umgesetzt wird, d.h. Einzelhandel, Wohnen und Hotel als städtebauliche angemessene Einheit gesehen werden. Dies schließt auch die verkehrlichen Regelungen im weiteren Bereich des geplanten Quartiers ein, die bisher nicht eindeutig geregelt wurden. Das eingeschränkte Verkehrkonzept zum B-Plan 91 umfasste ja nur den eigentlichen Bereich des B-Planes für die Erstellung des Schallschutzgutachtens und keine weitergehenden Auswirkungen auf die Verkehrssituation z.B. am Kirchplatz, Drostenstr. Hopfenzaun, Am Wall, Steinstr., sowie auch an besonderen Tagen z.B. Wochenmarkt, Stadtfeste, Musikveranstaltungen.

1.Die von der SWG-Sender -Gruppe bereits zur ersten Auslegung des B-Planes 91 gemachten Anregungen und Einwände haben nach wie vor Bestand, da sie u.E. nicht ausreichend gewürdigt worden sind. Insbesondere die finanziellen Auswirkungen für die Stadt Jever sind nach wie vor relativ unklar. Dazu kam nach der letzten Sitzung der Projektgruppe noch die Situation um die Spielhalle in der St-Annen-Str., die bauliche Veränderung des SB-Marktes, die mögliche Verkleinerung der Tiefgarage, sowie die Entwicklung im Plus-Markt, die auch noch ungeklärt ist, hinzu.

2.Die Wünsche und Vorstellungen des Investors haben sich seit der letzten Auslegung des B-Planes offensichtlich geändert, dies fand allerdings bisher keinen Eingang in die Bauleitplanung. Insofern hat die erneute Auslegung des BPlanes

1

Die Anmerkungen werden zur Kenntnis genommen.

Das Verkehrskonzept hat die Verkehrsbeziehungen auch außerhalb des Planungsgebietes in die gutachterliche Bewertung der Auswirkungen der Planung auf das altstädtische Verkehrsgeschehen berücksichtigt. Hierzu wurden ebenfalls die Verkehrsverhältnisse soweit sie andere Straßen in der Altstadt betreffen (Schlossstraße, Wangerstraße, Drostenstraße, Am Wall), ebenso wie die Situation während des Marktes am Kirchplatz, in die Untersuchungen eingebunden (Verkehrsstromzählung, Kennzeichenverfolgung, 24-Stundenzählung, s.a. Zählstellenplan der Verkehrsuntersuchung).

2

Die Anregungen und Einwände der SWG-Sender-Gruppe wurden im Rahmen der Auswertung der Stellungnahmen der frühzeitigen Beteiligung behandelt. Diese Einwände wurden im Zusammenhang mit der Abwägung der Stellungnahmen der frühzeitigen Beteiligung im Oktober/November 2008 in den politischen Gremien der Stadt Jever unter Beteiligung der SWG-Sender Gruppe diskutiert und letztendlich abgewogen. Die in dem Abwägungsvorschlag vom 13.10.2008 dargestellten inhaltlichen und sachlichen Aspekte gelten nach wie vor.

Die weiteren angesprochenen Punkte werden inhaltlich und fachlich in der angesprochenen Projektgruppe behandelt. Aus Sicht der Bebauungsplanung lassen sich zu den einzelnen Punkten folgendes zusammenfassen:

- finanzielle Auswirkungen: Eine Übersicht über die finanziellen Aufwendungen der Planung für die Stadt Jever ist erst bei weiterer Konkretisierung der vorliegenden Planungen zielführend möglich. Zur Feststellung der Folgekosten sind die Investitionsvorhaben hinsichtlich der baulichen, nutzungsbezogenen, infrastrukturbezogenen und kostenseitigen Auswirkungen konkret zu fassen. Dies ist im jetzigen Planungsstadium noch nicht bezifferbar bzw. für eine Ermittlung der Folgekosten zu pauschal und nicht fundiert zu leisten und wird im weiteren Planungsverlauf bei Konkretisierung der Planungen detailliert aufgeführt.
- Situation der Spielhalle: Sämtliche vorhandenen Nutzungen im Planungsgebiet genießen Bestandsschutz. Dies gilt auch für die Spielhalle an der St.-Annen-Straße bis zur Nutzungsaufgabe oder bei wesentlichen baulichen Änderungen.
- bauliche Veränderungen SB Markt: Bauliche Veränderungen des geplanten SB Marktes im Rahmen der zeichnerischen und textlichen Festsetzungen des Bebauungsplanes sind abgesichert und gewährleisten damit eine gewisse Planungsflexibilität für Investitionen im Rahmen der städtebaulichen Zielsetzungen der Stadt. Bei Änderungen, die über diese Festsetzungen hinausgehen und die Grundzüge der Planung (z.B. eine Erweiterung der Baugrenzen) berühren, ist der Rechtsplan entsprechend zu ändern. Dies ist nicht erkennbar.
- Plus Markt: Der vorhandene SB-Markt genießt Bestandsschutz solange diese Nutzung weiter besteht. Bei Wegfall der Nutzung oder wesentlichen baulichen Veränderungen greifen die Festsetzungen des Bebauungsplanes. Damit würde dann der jetzige Standort entfallen und eine Neuansiedlung im Baugebiet MK 3 zulässig sein.

- 11 Soziale-Wähler-Gruppe Jever und Friesland
 - Fortsetzung -
- 3

nicht die ihr zustehende Bedeutung. Seitens der TöB, der Anlieger und auch der Bürgerschaft besteht z.Z. nicht die Möglichkeit, auf diese Änderungen mit evtl. Einwänden zur reagieren.

Weitere konkrete Anregungen:



- 3.In Anbetracht der Klimaentwicklung erscheint es uns sinnvoll, genauer über Maßnahmen zum Klimaschutz nachzudenken , und in einem solchen Komplex konkret Maßnahmen in den B-Plan aufzunehmen, wie etwa die Möglichkeit eines Blockheizkraftwerkes und damit Möglichkeiten der Kraft-Wärme-Kopplung zu schaffen, bzw. verbindlich vorzuschreiben. Auch das Aufbringen von Photovoltaik-Anlagen sollte eingeplant werden.
- 4.Die Ausführungen in der letzten Sitzung bezüglich des Lichteinfalls in der St.-Annen-Str. waren für uns nicht überzeugend. Wir möchten anregen, die Trauf- bzw. Firsthöhen in MK 3.2, 4, 5, noch zu überdenken und eine Begrenzung auf max.10m bzw. Firsthöhe 14m anzustreben um damit die Situation für die Anlieger der Nordseite der St.-Annen-Straße zu verbessern. Durch die Verringerung der Traufen- und Firsthöhe würde sich auch eine kostenträchtige Verbreiterung der St.-Annen-Str. verhindern lassen und die historischen Bauflucht würde erhalten bleiben.
- 5.Zur Verdeutlichung der tatsächlichen Situation im Straßenbereich sollte im Plan eine deutliche Trennung von Fahrbahn und Nebenflächen (Gehwege, Grünflächen ...) erfolgen.
- 6.Das Ausweisen von Parkflächen im Erdgeschoss der südlichen Bebauungszeile an der St.-Annen-Str. erscheint uns auch hinsichtlich der Nutzung und Vermarktung der Häuser nicht sinnvoll. Hierauf sollte, auch im Sinne der Begrenzung der Fristhöhe und zugunsten der Wohnqualität verzichtet werden, da ja genügend Parkplätze im der Tiefgarage und ebenerdig geplant sind.
- 7.) Das Gesamtverkehrskonzept ist noch umgehend zu erstellen, da auch die Verkehrslage der angrenzenden Bereiche (Altstadt / Stadtmitte) zu berücksichtigen sind. Der bisherigen Abwägung, dass die Verkehrsqualität mit dem zukünftigen Verkehrsaufkommen weiterhin unverändert gut bleibt, kann nicht gefolgt werden. Die Verkehrsgefahrensituation wird sich mit dem zu erwartenden erhöhten Fahrzeugaufkommen (ca. 250 pro Stunde) im Bereich der St.-Annen-Straße / Elisabethufer / Blaue Straße erheblich verschlechtern, so dass die Beeinträchtigung der Leichtigkeit des Verkehrs bei besonderen Verkehrslagen vorprogrammiert sind.

Mit freundlichen Grüßen

H.Schönbohm, Gruppensprecher S. Harms stellv. Gruppensprecher



Gegenstand der Bauleitplanung ist die planungsrechtliche Sicherung der städtebaulichen Entwicklung des Altstadtquartiers. Der Bebauungsplan trifft dazu detaillierte zeichnerische und textliche Festsetzungen. Innerhalb dieses Festsetzungskataloges sind Änderungen, Ergänzungen und Anpassungen von Planungen jederzeit möglich. Eine kurzfristige Reaktion auf mögliche Änderungen der Planungen von Investoren und Vorhabenträgern ist insofern im vorliegenden Bebauungsplan planungsrechtlich abgedeckt, ohne in jedem Detail die Planung zu ändern. Das schafft Planungs- und damit Investitionssicherheit im Rahmen der vorgegebenen städtebaulichen Zielsetzungen.

Erst wenn die Grundzüge der Planung berührt werden (z.B. durch Änderung der zulässigen Nutzungsarten, Ausnutzungsziffern, überbaubaren Grundstücksflächen u.a.m.), ist der Bebauungsplan zu ändern und in einem weiteren Verfahrensschritt erneut auszulegen. In diesem Zusammenhang sind die Öffentlichkeit und die Behörden erneut zu beteiligen.

Nach jetzigem Erkenntnisstand sind die Grundzüge der Planung durch die vorliegenden Änderungswünsche nicht berührt, ein Änderungsverfahren ist insofern nicht erforderlich. Der Bebauungsplan deckt diese Änderungen ab.



Nach jetzigem Stand sind konkrete Festsetzungen für Maßnahmen des Klimaschutzes wie z.B. die Festlegung eines Blockheizkraftwerkes oder Photovoltaikanlagen planungsrechtlich nicht durchsetzbar. Zum einen fehlt dazu ein für die Bauleitplanung maßgebender bodenrechtlicher Bezugsrahmen, zum anderen fehlen flankierende gesetzliche Regelungen (etwa eine Ermächtigungsgrundlage für die Verwendung regenerativer Energien in der LBO), auf deren Grundlage die Stadt weitere Festsetzungen treffen kann. Insofern sind die Festsetzungsmöglichkeiten auf der Ebene des Bebauungsplanes zurzeit nur eingeschränkt einsetzbar. Die Umsetzungsmöglichkeiten betreffen im Wesentlichen die Ausrichtung der Gebäude und die Stellung der Baukörper, um möglichst hohe solare Energiegewinne sicherzustellen. Dem wird im vorliegenden Bebauungsplan Rechnung getragen. Weiterhin wird in der Begründung auf die Möglichkeiten klimaschützender Bauweisen und Energieversorgungsmöglichkeiten hingewiesen. Die gesetzlichen Regelungen der Energieeinsparverordnung und des seit 1. Januar 2009 geltenden ErneuerbareEnergienWärmeGesetzes erfordern entsprechende klimaschützende Maßnahmen durch Verwendung regenerativer Energien und energieeffizienter Bauweisen bei der konkreten Umsetzung von Neubaumaßnahmen. Demnach sind z.B. mindestens 15%der Deckung des Wärmebedarfs aus Solarthermie oder 50% aus Geothermie und Wärmeanlagen oder zu 50% aus Kraft-Wärme-Kopplungsanlagen mit der Möglichkeit der Kombination und Versorgung mehrerer Gebäude zu realisieren.

Damit ist ein erster wichtiger Schritt zum Klimaschutz im Neubau getan. Hier werden wesentlich effektivere Umsetzungsmaßnahmen für den Klimaschutz realisierbar, als über (planungsrechtlich unsichere) klimaschützende Regelungen im Bebauungsplan. Über diese Regelungen hinausgehende klimaschützende Maßnahmen hinsichtlich Wärmedämmung und Energiestandards sind jederzeit möglich, entziehen sich aber dem planungsrechtlichen Festsetzungsrahmen. Im Zuge der Umsetzung konkreter Baumaß

11 Soziale-Wähler-Gruppe Jever und Friesland

- Fortsetzung -

nicht die ihr zustehende Bedeutung. Seitens der TöB, der Anlieger und auch der Bürgerschaft besteht z.Z. nicht die Möglichkeit, auf diese Änderungen mit evtl. Einwänden zur reagieren.

Weitere konkrete Anregungen:

3.In Anbetracht der Klimaentwicklung erscheint es uns sinnvoll, genauer über Maßnahmen zum Klimaschutz nachzudenken , und in einem solchen Komplex konkret Maßnahmen in den B-Plan aufzunehmen, wie etwa die Möglichkeit eines Blockheizkraftwerkes und damit Möglichkeiten der Kraft-Wärme-Kopplung zu schaffen, bzw. verbindlich vorzuschreiben. Auch das Aufbringen von Photovoltaik-Anlagen sollte eingeplant werden.



4.Die Ausführungen in der letzten Sitzung bezüglich des Lichteinfalls in der St.-Annen-Str. waren für uns nicht überzeugend. Wir möchten anregen, die Trauf- bzw. Firsthöhen in MK 3.2, 4, 5, noch zu überdenken und eine Begrenzung auf max.10m bzw. Firsthöhe 14m anzustreben um damit die Situation für die Anlieger der Nordseite der St.-Annen-Straße zu verbessern. Durch die Verringerung der Traufen- und Firsthöhe würde sich auch eine kostenträchtige Verbreiterung der St.-Annen-Str. verhindern lassen und die historischen Bauflucht würde erhalten bleiben.



5.Zur Verdeutlichung der tatsächlichen Situation im Straßenbereich sollte im Plan eine deutliche Trennung von Fahrbahn und Nebenflächen (Gehwege, Grünflächen ...) erfolgen.

6.Das Ausweisen von Parkflächen im Erdgeschoss der südlichen Bebauungszeile an der St.-Annen-Str. erscheint uns auch hinsichtlich der Nutzung und Vermarktung der Häuser nicht sinnvoll. Hierauf sollte, auch im Sinne der Begrenzung der Fristhöhe und zugunsten der Wohnqualität verzichtet werden, da ja genügend Parkplätze im der Tiefgarage und ebenerdig geplant sind.

7.) Das Gesamtverkehrskonzept ist noch umgehend zu erstellen, da auch die Verkehrslage der angrenzenden Bereiche (Altstadt / Stadtmitte) zu berücksichtigen sind. Der bisherigen Abwägung, dass die Verkehrsqualität mit dem zukünftigen Verkehrsaufkommen weiterhin unverändert gut bleibt, kann nicht gefolgt werden. Die Verkehrsgefahrensituation wird sich mit dem zu erwartenden erhöhten Fahrzeugaufkommen (ca. 250 pro Stunde) im Bereich der St.-Annen-Straße / Elisabethufer / Blaue Straße erheblich verschlechtern, so dass die Beeinträchtigung der Leichtigkeit des Verkehrs bei besonderen Verkehrslagen vorprogrammiert sind.

Mit freundlichen Grüßen

H.Schönbohm, Gruppensprecher S. Harms stellv. Gruppensprecher

nahmen wird die Stadt Jever auf die Mitwirkungsbereitschaft der Investoren für zusätzliche Maßnahmen des Klimaschutzes durch Information und Beratung hinwirken.

Die Inanspruchnahme und Wiedernutzung von so genannten Innenbereichsflächen leisten im Rahmen der Innenentwicklung ebenfalls einen anerkennungswürdigen Beitrag zum Klimaschutz, durch Verzicht auf die Inanspruchnahme von Grün- und Freiflächen, durch die Nutzungsmischung, durch Reduzierung der Verkehrswegeaufwendungen und anderes mehr.

5

Die Anregung zur Reduzierung der Gebäudehöhe wird berücksichtigt. Die Geschossigkeit der an die St.-Annen-Straße angrenzenden Bebauung wird auf zwei Vollgeschosse reduziert. Die Sicherung der Wohn- und Arbeitsverhältnisse der bestehenden nördlichen Bebauung der St.-Annen-Straße (Verschattungsthematik) erhält Vorrang vor der Realisierung einer dreigeschossigen Bebauung. Zur Gewährleistung ausreichender Belichtungsverhältnisse wird die Bebauung in den zur St.-Annen-Straße gerichteten Gebäudeabschnitten reduziert. Aus demselben Grund entfällt die bisher ausnahmsweise festgesetzte Überhöhung der Eckbebauung an der St.-Annen-Straße/Ecke Steinstraße sowie an der St.-Annen-Straße/Ecke Lindenbaumstraße. Festgesetzt wird demnach eine zweigeschossige Bebauung mit einer zulässigen Traufhöhe von 8,5m und zulässiger Gesamthöhe von 12,0 m. Zur Vermeidung weitere Verschattungen wird die zulässige Mindesttiefe für ein Staffelgeschoss auf 3,0m festgesetzt. Dadurch wird weiterhin gesichert, dass die Verschattung der St.-Annen-Straße und der nördlich angrenzenden Bebauung durch die Neubebauung minimiert werden. Eine Überprüfung der Besonnungsverhältnisse durch die herabgestufte Bebauung ergab, dass auch die Erdgeschosszonen der bestehenden nördlichen Bebauung der St.-Annen-Straße ausreichend besonnt sind (Bemessungstag: Besonnungsverhältnisse während der Tag und Nachtgleiche zum 21.09./21.03.).

Die Anregung der Reduzierung der St.-Annen-Straße wird nicht berücksichtigt.

Die Aufweitung der St.-Annen-Straße bleibt zur Sicherung der Belichtungsund Besonnungsverhältnisse bestehen. Eine Reduzierung des Straßenraumes würde zu einer Verschlechterung der Verschattungsverhältnisse führen. Hier wird die Anforderungen an die Wohn- und Arbeitsverhältnisse Vorrang eingeräumt. Gleichzeitig wird die Sicherheit für Fußgänger durch Verbreiterung des südlichen Fußweges (von 0,7 m auf 2,0 m) wesentlich verbessert



Die Anregung wird nicht berücksichtigt. Die Einteilung der Verkehrsfläche ist nicht Gegenstand der Bebauungsplanung. Der Bebauungsplan sichert die Erschließung des Planungsgebietes durch Festsetzung entsprechen der Flächen für den öffentlichen Verkehr. Damit ist den planungsrechtlichen Anforderungen an einen qualifizierten Bebauungsplan in sachgerechter Weise Rechnung getragen. Die genaue Festlegung von Querschnitten, Gehwegen. Baumstandorten. Mobiliar erfolat im etc. weiteren Planungsverfahren auf der Grundlage der im Verkehrsgutachten erarbeiteten Umgestaltungsvorschläge. Dies ist nicht Gegenstand der

11 Soziale-Wähler-Gruppe Jever und Friesland

- Fortsetzung -

nicht die ihr zustehende Bedeutung. Seitens der TöB, der Anlieger und auch der Bürgerschaft besteht z.Z. nicht die Möglichkeit, auf diese Änderungen mit evtl. Einwänden zur reagieren.

Weitere konkrete Anregungen:

3.In Anbetracht der Klimaentwicklung erscheint es uns sinnvoll, genauer über Maßnahmen zum Klimaschutz nachzudenken , und in einem solchen Komplex konkret Maßnahmen in den B-Plan aufzunehmen, wie etwa die Möglichkeit eines Blockheizkraftwerkes und damit Möglichkeiten der Kraft-Wärme-Kopplung zu schaffen, bzw. verbindlich vorzuschreiben. Auch das Aufbringen von Photovoltaik-Anlagen sollte eingeplant werden.

4.Die Ausführungen in der letzten Sitzung bezüglich des Lichteinfalls in der St.-Annen-Str. waren für uns nicht überzeugend. Wir möchten anregen, die Trauf- bzw. Firsthöhen in MK 3.2, 4, 5, noch zu überdenken und eine Begrenzung auf max.10m bzw. Firsthöhe 14m anzustreben um damit die Situation für die Anlieger der Nordseite der St.-Annen-Straße zu verbessern. Durch die Verringerung der Traufen- und Firsthöhe würde sich auch eine kostenträchtige Verbreiterung der St.-Annen-Str. verhindern lassen und die historischen Bauflucht würde erhalten bleiben.

5.Zur Verdeutlichung der tatsächlichen Situation im Straßenbereich sollte im Plan eine deutliche Trennung von Fahrbahn und Nebenflächen (Gehwege, Grünflächen ...) erfolgen.

- 7 6.Das Ausweisen von Parkflächen im Erdgeschoss der südlichen Bebauungszeile an der St.-Annen-Str. erscheint uns auch hinsichtlich der Nutzung und Vermarktung der Häuser nicht sinnvoll. Hierauf sollte, auch im Sinne der Begrenzung der Fristhöhe und zugunsten der Wohnqualität verzichtet werden, da ja genügend Parkplätze im der Tiefgarage und ebenerdig geplant sind.
 - 7.) Das Gesamtverkehrskonzept ist noch umgehend zu erstellen, da auch die Verkehrslage der angrenzenden Bereiche (Altstadt / Stadtmitte) zu berücksichtigen sind. Der bisherigen Abwägung, dass die Verkehrsqualität mit dem zukünftigen Verkehrsaufkommen weiterhin unverändert gut bleibt, kann nicht gefolgt werden. Die Verkehrsgefahrensituation wird sich mit dem zu erwartenden erhöhten Fahrzeugaufkommen (ca. 250 pro Stunde) im Bereich der St.-Annen-Straße / Elisabethufer / Blaue Straße erheblich verschlechtern, so dass die Beeinträchtigung der Leichtigkeit des Verkehrs bei besonderen Verkehrslagen vorprogrammiert sind.

Mit freundlichen Grüßen

H.Schönbohm, Gruppensprecher

8

S. Harms stellv. Gruppensprecher

Bebauungsplanung, sondern erfolgt im Zuge der Umsetzung der Planung durch die zuständige Fachbehörden, da hier insbesondere technische und verkehrssicherheitsbezogene Planungsaspekte abgeprüft werden, ebenso wie die aus der Neubebauung resultierenden Auswirkungen auf die Gestaltung des Straßenraumes wie Hauseingänge u.a.m.. Dies ist erst bei konkret vorliegender Neubauplanung zielführend und sachgerecht klärbar.

7

Die Anregung wird nicht berücksichtigt. Die betreffenden Flächen für Stellplätze sind zur Deckung des durch die neue Nutzung hervorgerufenen Stellplatzbedarfs zwingend erforderlich. Diese Flächen müssen auf den Baugrundstücken bzw. in unmittelbarer Nähe davon errichtet werden.

Der erforderliche Stellplatzbedarf der geplanten Nutzungen wurde im Rahmen des Verkehrsgutachtens¹ gutachterlich geprüft und bestätigt.

Eine Reduzierung der Stellplatzversorgung ausschließlich auf die Tiefgarage erfordert alternative Stellplatzkonzepte zur Deckung des erforderlichen Stellplatzbedarfs. Dafür stehen im städtebaulichen Umfeld der Altstadt keine Alternativstandorte zur Verfügung (beengte Straßenräume, fehlende Ersatzstandorte für Stellplätze in ausreichendem Umfang).

Durch die Anordnung des Großteils der Stellplätze in Tiefgaragen bzw. als ebenerdige Parkgaragen werden die Auswirkungen auf die benachbarte Wohnqualität minimiert.



Die Anregung hinsichtlich eines Gesamtverkehrskonzeptes wird zur Kenntnis genommen. Sie ist für die Bebauungsplanung nicht relevant. Für die aus den Neuplanungen resultierenden Auswirkungen auf die Verkehrssituation wurde ein spezielles Verkehrsgutachten erarbeitet, das auch die verkehrlichen Auswirkungen der Neubaumaßnahmen auf die Verkehrssituation im unmittelbaren städtebaulichen Umfeld des Planungsgebietes untersucht hat (s. Kapitel 1 Verkehrsuntersuchung). Dadurch sind die verkehrlichen Planungsaspekte des Bebauungsplanes sachgerecht erarbeitet. Die Ergebnisse hierzu sind der erste Baustein eines Gesamtverkehrskonzeptes für die gesamte Altstadt. Hierzu sind aber weitere Rahmenbedingungen und Fragestellungen aus der spezifischen Situation der Altstadt Jevers einzubinden, die über die Auswirkungen der Neuplanung des Altstadtquartiers hinausgehen.

Die Anregungen zur Verkehrsqualität werden nicht berücksichtigt. In der Betrachtung der Verkehrszunahme in der St.-Annen-Straße ergibt sich nach der Verkehrsprognose des Gutachtens eine Zweiteilung: während der östliche Abschnitt der St. Annen-Straße von Steinstraße bis Lindenbaumstraße trotz berücksichtigter Zunahme des Verkehrsaufkommens im Prognosezeitraum leicht rückläufig sein wird (615 zu 720 Kfz/24h) wird sich die Belastung der westlichen St.-Annen-Straße bis zum Elisabethufer von 1660 auf 2465 Kfz/24h erhöhen. Die daraus resultierende Verkehrsbelastung von etwa 250 Kfz in der Spitzenstunde stellt absolut betrachtet eine Zunahme des Verkehrsaufkommens gegenüber der Ist-Situation dar. Relativ betrachtet entspricht die künftige Verkehrsbelastung der einer gering belasteten Wohnstraße bzw. eines höher belasteten Wohnweges (Richtlinien für

Verkehrs- und Regionalplanung GmbH: Verkehrsuntersuchung zur städtebaulichen Entwicklung Altstadtquartier in Jever, Lilienthal Oktober 2008

die Anlage von Stadtstraßen, RAST 06) und ist damit insgesamt als gering einzustufen. Das Verkehrsaufkommen wird sich in diesem Teilabschnitt der St.-Annen-Straße künftig zwar erhöhen, eine erhebliche Verschlechterung der Gefahrensituation ist dadurch aber nicht abzuleiten. Das Verkehrsgutachten weist ebenfalls nach, dass die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes Elisabethufer/St.-Annen-Straße unverändert gut bis noch gut je nach Richtungsfahrbahn verbleibt.

3. Ergebnisse der Abwägung

In Zusammenfassung der Ergebnisse der Abwägung der Anregungen und Stellungnahmen aus der öffentlichen Auslegung ergeben sich folgende Änderungen der Planung:

- Reduzierung der Geschosszahlen der Bebauung an der St.-Annen-Straße im Baugebiet MK4 auf 2 Vollgeschosse
- Änderung der Festsetzungen zur Höhe baulicher Anlagen bei der zweigeschossigen Bebauung an der St.-Annen-Straße (Traufhöhe 8,50m, Firsthöhe: 12,0m)
- Festsetzung einer Mindesttiefe des Gebäuderücksprungs bei Staffelgeschossen der zweigeschossigen Bebauung an der St.-Annen-Straße im MK 4 (3,0m)
- Änderung des Zuschnitts des Baugebietes MK4 (Nutzungskordel straßenbegleitend zur St.-Annen-Straße mit einer Bautiefe von 6,0 m)
- Redaktionelle Änderung der Nummerierung durch Teilung des Baugebietes MK
 4; aus MK 4 wird MK4.1: Bebauung an der St.-Annen-Straße und MK 4.2:
 Bebauung im Blockinnenbereich St.-Annen-Straße/Lindenbaumstraße/Steinstraße, jeweils Anpassung der Grundflächenzahl
- MK 4.2 (Bebauung Blockinnenbereich St.-Annen-Straße/Lindenbaumstraße/Steinstraße) mit 3 Vollgeschossen als Obergrenze,
- Anpassung der textlichen Festsetzung Nr. 20: die festgesetzten Tiefe für geneigte Dächer wird an den geänderte Zuschnitt des MK 4.1 neu angepaßt (Bautiefe 6,0 m)
- Anpassung der Unterschreitung der Abstandsflächen in der Steinstraße im MK
 4.1 bis höchstens 0,25 H(textliche Festsetzung Nr. 13)
- Anpassung des Zuschnittes des Baugebietes MK5 im Bereich der St.-Annen-Straße/Steinstraße, Anpassung der Grundflächenzahl
- Wegfall textliche Festsetzungen Nr. 8 (bauliche Überhöhung der Eckbebauung St.-Annen-Strasse/Lindenbaustraße und St.-Annen-Strasse/Steinstraße,)
- Redaktionelle Änderung der Nummerierung der Baugebiete MK4 zu MK4.1 und MK4.2 in Planzeichnung und Begründung.

Die Änderungen und Ergänzungen der Planinhalte machen gemäß § 4a Abs. 3 BauGB eine erneute Offenlage des Bebauungsplanes erforderlich.