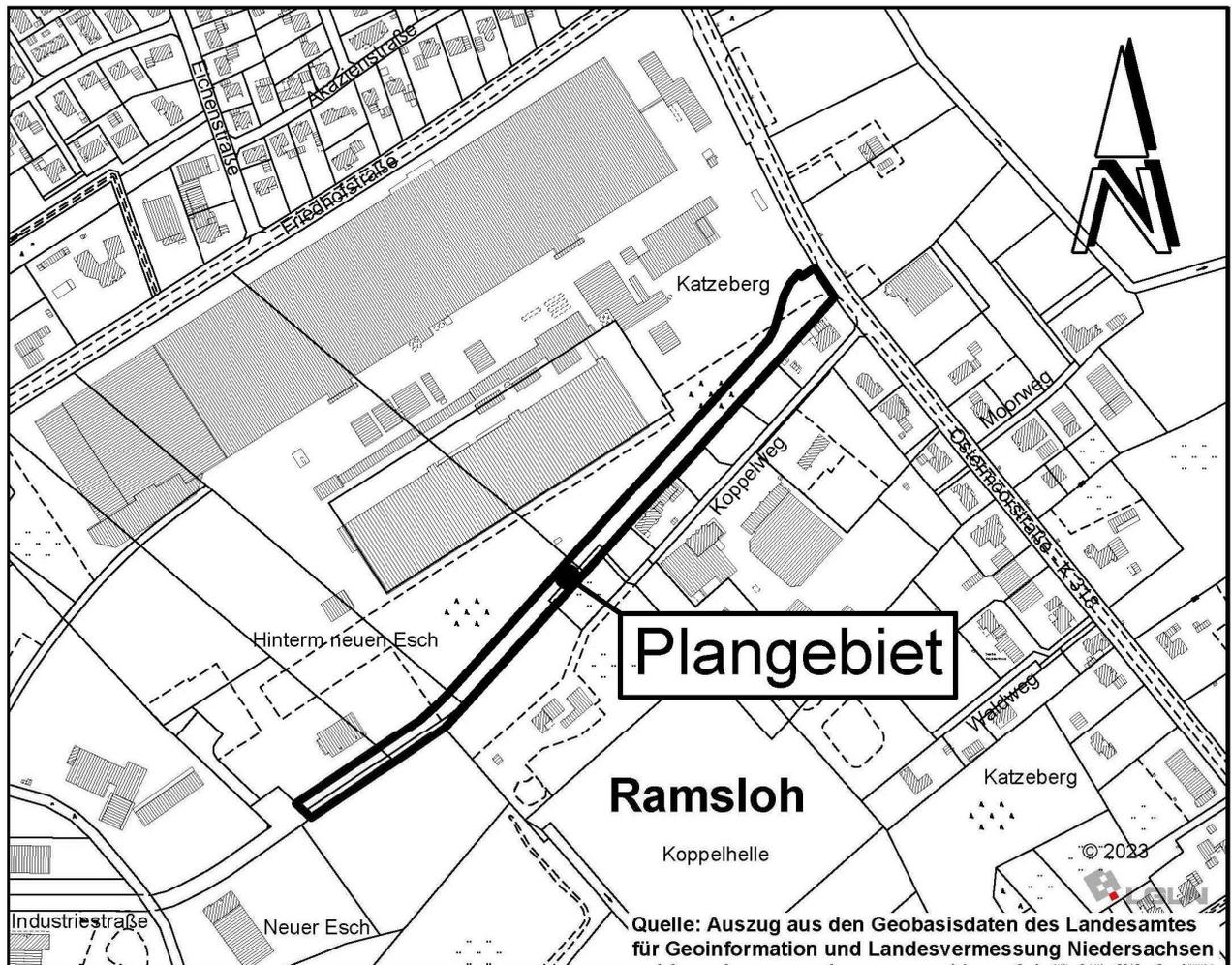




**Begründung**  
**zum Bebauungsplan Nr. 24,**  
**16. Änderung**  
**„Gewerbegebiet Ramsloh“**  
**der Gemeinde Saterland**

(Beschleunigtes Verfahren gemäß § 13a BauGB)

- Entwurf -



**Büro für Stadtplanung**

Gieselmann und Müller GmbH

Eschenplatz 2

26129 Oldenburg

Tel.: 0441 593655

e-mail: gieselmann@bfs-oldenburg.de

Inhalt	Seite
<b>1 LAGE UND ABGRENZUNG DES PLANGEBIETES .....</b>	<b>2</b>
<b>2 PLANUNGSERFORDERNIS UND VORGABEN .....</b>	<b>3</b>
2.1    PLANUNGSANLASS UND ERFORDERNIS.....	3
2.2    BESCHLEUNIGTES VERFAHREN.....	3
2.3    VORBEREITENDE BAULEITPLANUNG / FLÄCHENNUTZUNGSPLAN .....	5
2.4    ÖRTLICHE GEGEBENHEITEN UND BESTEHENDE FESTSETZUNGEN .....	5
<b>3 PLANKONZEPT UND MÖGLICHE TRASSENVARIANTEN.....</b>	<b>6</b>
<b>4 GEPLANTE FESTSETZUNGEN .....</b>	<b>7</b>
4.1    VERKEHRSFLÄCHEN UND ANBINDUNGEN.....	7
4.2    INDUSTRIE- BZW. GEWERBE GEBIET .....	8
<b>5 AUSWIRKUNGEN DER PLANUNG.....</b>	<b>8</b>
5.1    AUSWIRKUNGEN AUF DIE ANGRENZENDEN NUTZUNGEN .....	8
5.2    BELANGE VON NATUR UND LANDSCHAFT.....	11
<b>6 ERSCHLIEBUNG / VER- UND ENTSORGUNG.....</b>	<b>12</b>
<b>7 STÄDTEBAULICHE DATEN.....</b>	<b>13</b>
<b>8 HINWEISE .....</b>	<b>13</b>
<b>9 VERFAHREN.....</b>	<b>13</b>
<b>ANLAGEN .....</b>	<b>14</b>

## 1 Lage und Abgrenzung des Plangebietes

Der ursprüngliche Bebauungsplan Nr. 24 „Gewerbegebiet Ramsloh“ befindet sich im östlichen Bereich der Ortslage von Ramsloh östlich der Bahnlinie Seldersberg-Ocholt. Den nördlichen Rand bildet die Friedhofstraße (K 299), welche nach Osten in die Elisabethfehner Straße (K 299) übergeht. Im Osten begrenzt die Ostermoorstraße und im Süden die Straße „Mühlendamm“ das Gebiet.

Der Geltungsbereich der 16. Änderung umfasst Teilflächen im zentralen Bereich des ursprünglichen Bebauungsplanes Nr. 24 östlich angrenzend zur Industriestraße. Das Plangebiet erstreckt sich am südlichen Rand des Betriebsgeländes der Firma Waskönig und Walter und nördlich der Straße „Koppelweg“ bis zur Ostermoorstraße im Osten.

Die genaue Lage und Abgrenzung des Gebietes ergeben sich aus der Planzeichnung.

## 2 Planungserfordernis und Vorgaben

### 2.1 Planungsanlass und Erfordernis

Der ursprüngliche Bebauungsplan Nr. 24, rechtskräftig seit dem 31.07.1981, umfasst Flächen in einer Größe von über 52 ha, welche zu einem Großteil als Industrie- oder Gewerbegebiet festgesetzt wurden (s. Anlage 1).

Im nordöstlichen Bereich des Bebauungsplanes Nr. 24 ist die Firma Waskönig und Walter ansässig. Das Firmengelände grenzt im Osten an die Ostermoorstraße an. Der Betrieb möchte den Abschnitt der Ostermoorstraße in der Breite des Firmengeländes kaufen, um sich weiter Richtung Osten entwickeln zu können. Dieser Straßenabschnitt der Ostermoorstraße soll dementsprechend für den Durchgangsverkehr gesperrt werden und nur noch der Firma Waskönig und Walter zur Verfügung stehen.

Im Gegenzug sollen Teilflächen am südlichen Rand des Betriebsgeländes und ein bisheriger Fuß- und Radweg genutzt werden, um die derzeit ausgehend von der Friedhofstraße als Stichstraße im westlichen Bereich des Gewerbebestandes endende Industriestraße nach Osten bis auf die Ostermoorstraße zu verlängern.

Damit würde die Industriestraße zukünftig an zwei Stellen an das weitere örtliche und überörtliche Verkehrsnetz anbinden. Kürzlich durchgeführte Arbeiten an der Friedhofstraße haben gezeigt, dass nur eine Zufahrt zu einem Gewerbegebiet mit im vorliegenden Fall ca. 500 Mitarbeitern bei Sperrungen oder auch bei einem Notfall (z.B. Brand) sehr problematisch ist.

Ab dem geplanten Knotenpunkt Ostermoorstraße / Industriestraße wurden zudem die zu erwartenden Belastungen im Verkehrsnetz durch eine Verkehrsuntersuchung ermittelt und es wurden Varianten zur weiteren Führung des Verkehrs geprüft. Im Ergebnis wird ab dem Knotenpunkt das vorhandene Straßennetz als ausreichend angesehen bzw. würde ein weiterer Straßenausbau nur geringe Umverteilungen bringen und wird vom Gutachter nicht für erforderlich gehalten (s. Anlage 2 und Kap. 3).

Der Geltungsbereich beschränkt sich daher auf die geplante Verlängerung der Industriestraße bis zur Ostermoorstraße. Für die Sicherung der Straßentrasse in einer Länge von ca. 550 m ist die Neuaufstellung eines Bebauungsplanes erforderlich.

### 2.2 Beschleunigtes Verfahren

Für Planungsvorhaben für die Innenentwicklung („Bebauungspläne der Innenentwicklung“) kann das beschleunigte Verfahren nach § 13 a BauGB angewandt werden.

Gemäß § 13 a BauGB kann die Gemeinde einen Bebauungsplan im beschleunigten Verfahren durchführen, sofern

- es sich um einen Bebauungsplan für die Wiedernutzbarmachung von Flächen, die Nachverdichtung oder andere Maßnahmen der Innenentwicklung (Bebauungsplan der Innenentwicklung) handelt,
- in ihm eine zulässige Grundfläche im Sinne des § 19 Abs. 2 BauNVO oder eine Größe der Grundfläche festgesetzt wird von
  - a) weniger als 20.000 qm
  - b) 20.000 bis weniger als 70.000 qm, wenn durch überschlägige Prüfung die Einschätzung erlangt wird, dass der Bebauungsplan voraussichtlich keine erheblichen Umweltauswirkungen hat.
- die Zulässigkeit von Vorhaben, die einer Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung unterliegen, nicht vorbereitet oder begründet wird und
- keine Anhaltspunkte für eine Beeinträchtigung der in § 1 Abs. 6 Nr. 7 b des BauGB genannten Schutzgüter bestehen.

Die vorliegende Planung umfasst eine Fläche von 9.255 qm. Dabei handelt es sich um bislang fast vollständig als Straßenverkehrsfläche (Fußweg), Industrie- oder Gewerbegebiet festgesetzte Bereiche. Die geplante Trassenführung verläuft innerhalb der Ortslage und des Gewerbebestandes von Ramsloh. Sie ist im Übrigen von der Bebauung am Gewerbebestandort umgeben. Damit handelt es sich um einen Bebauungsplan der Innenentwicklung.

Ein UVP-pflichtiges Vorhaben wird nicht vorbereitet oder begründet. Nach dem Niedersächsischen UVP-Gesetz (Nr. 5 der Anlage 1 zum NUVPG vom 18.12.2019, zuletzt geändert durch Art. 7 vom 22.9.2022) ist im Rahmen der Straßenplanung keine allgemeine Vorprüfung erforderlich, sofern es sich um eine Ortsstraße im Sinne des § 47 Nr. 1 des Niedersächsischen Straßengesetzes handelt. Das sind Straßen in Baugebieten und, soweit solche nicht ausgewiesen sind, in Ortsteilen, die im Zusammenhang bebaut sind, mit Ausnahme der Ortsdurchfahrten von Bundes-, Landes- und Kreisstraßen. Dieser Fall ist vorliegend gegeben.

Das Plangebiet ist auch nicht Bestandteil eines Gebietes von gemeinschaftlicher Bedeutung oder eines Europäischen Vogelschutzgebietes im Sinne des Bundesnaturschutzgesetzes. Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele und der Schutzzwecke dieser in § 1 Abs. 6 Nr. 7 b genannten Gebiete ergeben sich nicht.

Änderungen ergeben sich aufgrund zu erwartender Umverteilungen der Verkehrsströme für die jeweils anliegende Bebauung. Während auf dem östlichen Abschnitt der Friedhofstraße geringere Verkehrsbelastungen zu erwarten sind, werden sich diese anteilig auf der Industriestraße durch die beidseitige Anbindung an das örtliche Straßennetz erhöhen. Die Ermittlung der zu erwartenden Verkehrsbelastungen für die an der geplanten Trassenführung nächstgelegenen Wohnnutzungen zeigt, dass für diese mit wesentlichen Erhöhungen der Beurteilungspegel zu rechnen ist. Jedoch befinden sich die Wohngebäude in einem festgesetzten Gewerbegebiet, für das die Grenzwerte weiterhin deutlich unterschritten werden. Für Wohngebäude im weiteren Ver-

kehrnetz beidseitig der Ostermoorstraße ergeben sich im ungünstigsten Fall um ca. 1 dB(A) höhere Beurteilungspegel und damit keine wesentlichen Veränderungen (s.a. Kap. 5.1).

Insgesamt sind durch die geplante innerörtliche Umverteilung der Verkehrsströme nachteilige Umweltauswirkungen, die über die bisher in diesem Bereich möglichen Umweltauswirkungen hinausgehen, durch die vorliegende Planung nicht zu erwarten.

Für die vorliegende Planänderung sind damit die Voraussetzungen für ein beschleunigtes Verfahren gemäß § 13 a BauGB gegeben. Im beschleunigten Verfahren gelten die Vorschriften des vereinfachten Verfahrens nach § 13 Abs. 2 und 3 Satz 1 entsprechend. Somit wird von der Umweltprüfung, von dem Umweltbericht und von der Angabe, welche Arten umweltbezogener Informationen verfügbar sind, abgesehen.

### **2.3 Vorbereitende Bauleitplanung / Flächennutzungsplan**

Im derzeit wirksamen Flächennutzungsplan der Gemeinde ist das Plangebiet, wie auch die umliegenden Flächen, als gewerbliche Baufläche dargestellt. Zu einem Baugebiet gehören auch die zur Erschießung erforderlichen Verkehrsflächen. Die Planung entspricht daher weiterhin den Darstellungen des Flächennutzungsplanes.

### **2.4 Örtliche Gegebenheiten und bestehende Festsetzungen**

#### **(Anlage 1)**

Das Plangebiet ist Teil des Gewerbestandortes im Osten von Ramsloh. Die Flächen wurden im Rahmen des Bebauungsplanes Nr. 24 bzw. der bisherigen Änderungen größtenteils als Gewerbe- bzw. Industriegebiet festgesetzt, z.T. mit einem Pflanzgebot belegt und sind im wesentlichen Bestandteil des Betriebsgeländes des Kabelwerkes Waskönig & Walter (s. Anlage 1). Das Betriebsgelände ist in wesentlichen Teilen mit den Gebäuden und Anlagen des Betriebes bebaut und die Freiflächen als Lagerfläche versiegelt. Im Bereich des Plangebietes am südlichen Rand des Betriebsgeländes stellen sich die Flächen dagegen größtenteils als Rasenfläche dar.

Teilflächen am Südwestrand des Plangebietes sollten für eine Fuß- und Radwegeverbindung zwischen der Industriestraße im Westen und der südöstlich verlaufenden Straße „Koppelweg“ herangezogen werden. Diese Planung wurde umgesetzt. Die Fußwegeverbindung ist von einzelnen Gehölzen gesäumt und verschwenkt im zentralen Bereich des Plangebietes nach Süden auf den Koppelweg.

Die Industriestraße, welche den westlichen Teil des Gewerbestandortes erschließt, endet derzeit unmittelbar westlich des Plangebietes in einem Wen-

deplatz für Lkw und hat nordwestlich Anschluss an die Friedhofstraße (K 299).

Die südlich angrenzenden Flächen werden im westlichen Bereich gewerblich genutzt. Im mittleren Abschnitt sind die Flächen noch unbebaut und stellen sich als Ackerfläche dar. Im östlichen Abschnitt grenzen einzelne Wohnnutzungen und Freiflächen sowie eine Stellplatzfläche an, die einem südöstlich gelegenen Gewerbebetrieb zugeordnet ist. Die Wohnnutzungen sind von Süden über den Koppelweg erschlossen und wurden bereits im ursprünglichen Bebauungsplan Nr. 24 als Gewerbegebiet überplant. Südlich des Koppelweges schließen sich gewerbliche Nutzungen und weitere Wohngebäude in festgesetzten Industrie- und Gewerbegebieten an.

Östlich angrenzend verläuft die Ostermoorstraße, an die sich das Gebiet des Bebauungsplanes Nr. 29 anschließt, welcher die östlich angrenzenden Flächen als Gewerbegebiet ausweist. Hier befinden sich Stellplatzflächen des Kabelwerkes sowie gewerblich bzw. wohnbaulich genutzte Gebäude. Teilflächen werden noch landwirtschaftlich genutzt.

### **3 Plankonzept und mögliche Trassenvarianten**

Wie ausgeführt, soll im Zuge der zukünftigen Gewerbegebietsentwicklung der Firma Waskönig und Walter der nördliche Teilabschnitt der Ostermoorstraße für den öffentlichen Verkehr gesperrt und im Gegenzug durch die Verlängerung der Industriestraße auf die Ostermoorstraße eine neue Anbindung geschaffen werden.

Die geplante Straßentrasse soll ausgehend von der Industriestraße im Westen am südlichen Rand des Betriebsgeländes der Firma Waskönig und Walter nach Osten geführt werden. Damit wird der nördliche Teil des Gewerbestandortes zukünftig an zwei Stellen an das weitere örtliche und überörtliche Verkehrsnetz angebunden.

Eine im östlichen Bereich alternativ denkbare teilweise Nutzung des Koppelweges wurde aufgrund der geringen Parzellenbreite verworfen, da dadurch die erforderlichen Flächen für einen verkehrsgerechten Ausbau in diesem Bereich nicht zur Verfügung stehen.

Stattdessen soll die Trasse daher an der Nordseite der hier z.T. vorhandenen Wohnnutzungen verlaufen und im Osten an die Ostermoorstraße anbinden.

Von der Ingenieurgemeinschaft Dr.-Ing. Schubert, Hannover wurden in einer Verkehrsuntersuchung die damit zu erwartenden Änderungen der Verkehrsbelastungen im Verkehrsnetz ermittelt und zugleich geprüft, ob ab dem entstehenden Knotenpunkt Ostermoorstraße / Industriestraße weitere Straßenbaumaßnahmen erforderlich werden könnten (s. Anlage 2, Varianten 1-3).

Hierzu wurde zunächst an fünf Knotenpunkten im Planungsraum die bestehende Verkehrsbelastung durch eine Verkehrszählung am 04.05.2023 ermit-

telt und die durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung auf das Horizontjahr 2035 hochgerechnet (Prognosebelastung im Planungsnullfall):

Im Vergleich wurden drei Varianten zur weiteren Führung des Verkehrs geprüft:

1. Der Verkehr wird über die Ostermoorstraße nach Süden auf die östliche Entlastungsstraße (K 318 „Am Ostermoor“) geführt.
2. Der Verkehr wird ab dem Knotenpunkt über eine neue Straße nach Osten und im Weiteren über den „Brachvogelweg“ auf die K 318 geführt.
3. Der Verkehr wird zunächst über die Ostermoorstraße und weiter südlich über eine neue Straße nach Osten in Richtung Brachvogelweg und K 318 geführt.

Die Prognosebelastungen zeigen, dass durch die Sperrung des nördlichen Abschnitts der Ostermoorstraße die südlich angrenzenden Straßenabschnitte bis zum Mittelweg entlastet werden. Südlich des Mittelweges bis zur K 318 sind im Vergleich zum Prognose-Nullfall Verkehrszunahmen zu erwarten.

Die Industriestraße wird nach der Verlängerung überwiegend Quell- und Zielverkehr aus dem Bereich Ostermoorstraße in einem Umfang von ca. 400-600 Kfz/24 h aufnehmen. Der großräumige Verkehr wird im Wesentlichen über die Elisabethfehner Straße (K 299) und K 318 (Nord) fließen.

In der Verkehrsuntersuchung wird daher prognostiziert, dass ein weitergehender Straßenneubau nach Osten zur K 318 (zwischen der Ostermoorstraße und dem „Brachvogelweg“) eine nur geringe Verkehrsbelastung von 250 Kfz/24h aufnehmen würde. Deshalb wird ab dem geplanten Knotenpunkt Ostermoorstraße / Industriestraße das vorhandene Straßennetz und damit die Variante 1 als ausreichend angesehen. Ein weiterer Straßenneubau östlich des Knotenpunktes (Variante 2 oder 3) wird, aufgrund der nur geringen Umverteilungen, vom Gutachter nicht für erforderlich gehalten.

## 4 Geplante Festsetzungen

### 4.1 Verkehrsflächen und Anbindungen

Der vorliegende Bebauungsplan beschränkt sich in seinem Geltungsbereich im Wesentlichen auf die geplante Verlängerung der Industriestraße und die erforderliche Anbindung an die Ostermoorstraße. Darüber hinaus schließt er die Flächen für notwendige Nebenanlagen, wie einen separaten Fuß- und Radweg und Flächen für den ruhenden Verkehr, mit ein. Entsprechend setzt der Bebauungsplan in seinem Geltungsbereich überwiegend eine Straßenverkehrsfläche fest. Diese ist in einer Breite von größtenteils 12,5 m für einen verkehrsgerechten Ausbau ausreichend dimensioniert.

## 4.2 Industrie- bzw. Gewerbegebiet

Am nördlichen Rand bezieht der Bebauungsplan Teile der angrenzenden Gewerbeflächen mit ein, um die Baugrenze entlang der geplanten Straßentrasse mit einem einheitlichen Abstand von 3 m zur Straßenverkehrsfläche neu festzusetzen. Um entlang der neuen Straßentrasse gute Sichtverhältnisse für die Grundstückszufahrten zu gewährleisten, werden auf den nicht überbaubaren Grundstücksflächen alle Gebäude, d.h. auch Garagen und Nebenanlagen, ausgeschlossen. Die der Versorgung des Baugebietes mit Elektrizität, Gas, Wärme und Wasser sowie zur Ableitung von Abwasser dienenden Nebenanlagen (§ 14 Nr. 2 BauNVO) sind auf den nicht überbaubaren Grundstücksflächen jedoch zulässig.

Im Übrigen werden für die nicht überbaubaren Gewerbeflächen die im Bebauungsplan Nr. 24 bzw. der bisherigen Änderungen jeweils getroffenen Festsetzungen zur Art der baulichen Nutzung als Industrie- bzw. Gewerbegebiet und die weiteren, jeweils getroffenen Festsetzungen zum Maß der baulichen Nutzung (Grundflächenzahl von 0,8 und Geschossflächenzahl von 1,6 bzw. Baumassenzahl von 4,0) sowie zur Bauweise unverändert übernommen.

Die innerhalb der angrenzenden Gewerbeflächen zulässigen Gebäudehöhen werden derzeit im Rahmen der 15. Änderung des Bebauungsplanes an die Bedürfnisse des ansässigen Betriebes angepasst und im vorliegenden Bereich mit 18 m festgesetzt. Die 15. Änderung wurde am 11.3.2024 als Satzung beschlossen. Die darin getroffenen Festsetzungen zur Höhe der baulichen Anlagen wird daher vorliegend für die nicht überbaubaren Grundstücksflächen als Teil der festgesetzten GI\* bzw. GE\*-Gebiete übernommen.

### *Ausschluss von Freiflächenphotovoltaikanlagen*

Im Rahmen der 8. Änderung des Bebauungsplanes wurden die Festsetzungen zur Art der baulichen Nutzung dahingehend ergänzt, dass Photovoltaikanlagen in den festgesetzten Industrie- und Gewerbegebieten als Freiflächenanlagen ausgeschlossen sind. An oder auf Gebäuden und baulichen Anlagen sollten sie als untergeordnete Nebenanlagen zulässig sein, sofern die Errichtung der Gebäude nicht vorrangig zu Zwecken der Erzeugung von Strom aus solarer Strahlungsenergie erfolgt.

Diese Festsetzung soll im Grundsatz weiter Bestand haben und wird lediglich geringfügig modifiziert.

## 5 Auswirkungen der Planung

### 5.1 Auswirkungen auf die angrenzenden Nutzungen

#### Lärmimmissionen (Anlagen 3 und 3a)

Nach § 41 Abs. 1 BImSchG ist beim Bau oder der wesentlichen Änderung öffentlicher Straßen sicherzustellen, dass keine schädlichen Umwelteinwirkun-

gen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Die Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) nennt in § 1 die Voraussetzungen einer wesentlichen Änderung im Sinne des § 41 BImSchG. Demnach ist die Änderung wesentlich, wenn

1. eine Straße um einen oder mehrere durchgehende Fahrstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr baulich erweitert wird, oder
2. durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms um mindestens 3 dB (A) oder auf mindestens 70 dB (A) tags oder mindestens 60 dB (A) nachts erhöht wird.

#### *Verlängerung der Industriestraße*

Mit der Planung soll die Industriestraße, welche derzeit westlich des Plangebietes in einem Wendepunkt für Lkw endet, bis an die Ostermoorstraße im Osten verlängert und damit eine neue Straßenverbindung zur nordwestlich verlaufenden Friedhofstraße geschaffen werden.

Für die geplante Straßentrasse ist zu prüfen, ob durch den baulichen Eingriff für die angrenzenden Nutzungen eine wesentliche Änderung verursacht wird. Ist die Änderung wesentlich, ist unter Berücksichtigung der jeweiligen Immissionsgrenzwerte nach § 2 der 16. BImSchV die Notwendigkeit bzw. der Umfang der erforderlichen Schallschutzmaßnahmen zu bestimmen.

Für die Planung wurden daher durch das Ingenieurbüro Tetens, Osterholz-Scharmbeck, schalltechnische Berechnungen nach der Richtlinie für den Lärmschutz an Straßen (RLS 19) zur Ermittlung der zu erwartenden Lärmbelastung durch die geplante Straßenverbindung durchgeführt. Dabei wurden die prognostizierten Verkehrsdaten aus der Analysebelastung für das Horizontjahr 2035 (Prognose-Nullfall) den Ausbauvarianten V1 bis V3 der Verkehrsuntersuchung gegenübergestellt (s. Anlage 3).

Im vorliegenden Fall grenzt im östlichen Bereich südlich der geplanten Straßentrasse beidseitig des Koppelweges neben gewerblichen Nutzungen (IO 2 und 3) auch Wohnbebauung an (Immissionsorte IO 1, 4-8 und 10). Die Wohngebäude sind Teil des Gewerbestandortes und wurden bereits mit dem ursprünglichen Bebauungsplan Nr. 24 als Gewerbegebiet überplant. Für ein Gewerbegebiet gilt ein Immissionsgrenzwert (IGW) von 69/59 dB(A) tags/nachts.

Weitere Wohnbebauung befindet sich östlich des Plangebietes beidseitig der Ostermoorstraße (IO 9, 11-36). Diese befindet sich in festgesetzten Gewerbegebieten, im Außenbereich oder in ausgewiesenen allgemeinen Wohngebieten.

Der Schutzanspruch für Wohngebäude im Außenbereich entspricht einem Mischgebiet mit einem Immissionsgrenzwert von 64/54 dB(A) tags/nachts.

Bei einem allgemeinen Wohngebiet gilt ein nochmals um 5 dB(A) niedrigerer Grenzwert.

Die Berechnungen ergeben, dass die jeweiligen Immissionsgrenzwerte (IGW) im Prognose-Nullfall an keinem Immissionsort überschritten werden.

Durch die Planung ergeben sich bei allen Varianten (V 1 -3) erwartungsgemäß für die Bebauung am Koppelweg deutliche Erhöhungen des Beurteilungspegels. Die Immissionsgrenzwerte für ein Gewerbegebiet werden jedoch im ungünstigsten Fall (IO 4) mit Beurteilungspegeln von 56-58 dB(A) tags und 49-50 dB(A) nachts deutlich unterschritten. Tagsüber wird selbst der IGW von 59 dB(A) für ein allgemeines Wohngebiet bei allen Varianten unterschritten und nachts (49 dB(A)) im Wesentlichen eingehalten bzw. nur geringfügig überschritten.

An der Ostermoorstraße ergeben sich im Bereich zwischen der Anbindung der Industriestraße und dem ca. 550 m weiter südlich abzweigenden Mittelweg bei den Planungsvarianten gegenüber dem Prognose-Nullfall größtenteils geringere Beurteilungspegel.

Südlich des Mittelweges bis zur K 318 errechnen sich dagegen in den Planungsvarianten um ca. 1 dB(A) höhere Beurteilungspegel gegenüber dem Prognose-Nullfall. Dadurch wird lediglich an einem Immissionsort (IO 33) der dort geltende Immissionsgrenzwert für ein allgemeines Wohngebiet nachts überschritten. Da die Erhöhung durch den Mehrverkehr jedoch weniger als 3 dB(A) beträgt, ist die Änderung im Sinne der 16. BImSchV für diese Bebauung nicht wesentlich. An allen anderen Immissionsorten werden die Immissionsgrenzwerte auch in den drei Planungsvarianten eingehalten.

Im Bereich des Immissionsortes (IO) 8 im Einmündungsbereich der geplanten Straßentrasse in die Ostermoorstraße wurde bei den Berechnungen an der Nordwestseite zunächst eine vorhandene Wallanlage berücksichtigt.

Nach den sich konkretisierenden Planungen der zur Ausführung vorgesehenen Ausbauvariante 1 hat sich der Kreuzungsbereich der Industriestraße / Ostermoorstraße in diesem Bereich etwas verschoben. Zudem soll die Wallanlage entfallen. Daraus ist insbesondere für den IO 8 mit Veränderungen der zu erwartenden Lärmsituation zu rechnen. Daher wurden für den IO 8 nochmals die Beurteilungspegel für den Prognose-Nullfall und die Planungsvariante 1 ermittelt und die Differenzen gegenübergestellt (s. Anlage 3a).

Danach ist mit Umsetzung der Planungsvariante 1 für den IO 8 an den westlichen Gebäudeseiten mit einer Erhöhung der Beurteilungspegel um bis zu ca. 12 dB(A) zu rechnen. An den östlichen Gebäudeseiten ergeben sich dagegen Reduzierungen der Beurteilungspegel um ca. 4-5 dB(A) tags/nachts. Insgesamt werden am IO 8 im ungünstigsten Fall Beurteilungspegel von 49,7 dB(A) tags und 42,5 dB(A) nachts erreicht und damit auch an diesem Immissionsort die Immissionsgrenzwerte für ein Gewerbegebiet deutlich unterschritten.

Durch die vorliegende Planung ergeben sich damit keine Veränderungen, die Maßnahmen zum Lärmschutz erforderlich machten.

## 5.2 Belange von Natur und Landschaft

### Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung

Das Plangebiet stellt einen bereits bislang als Baugebiet bzw. Straßenverkehrsfläche (Fußweg) festgesetzten Teil des Gewerbestandortes im Osten von Ramsloh dar.

Nach § 18 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) ist über Eingriffe in Natur und Landschaft, die durch die Änderung von Bauleitplänen zu erwarten sind, nach den Vorschriften des Baugesetzbuches insbesondere der § 1 und 1a abzuwägen und im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens zu entscheiden.

Nach § 13 a Abs. 4 i.V.m. Abs. 2 Nr. 4 und Abs.1 Nr. 1 BauGB gelten für die Änderung oder Ergänzung eines Bebauungsplanes der Innenentwicklung Eingriffe, die aufgrund der Aufstellung des Bebauungsplanes zu erwarten sind, im Sinne des § 1 a Abs. 3 S. 5 als vor der planerischen Entscheidung erfolgt oder zulässig, sofern die Größe der Grundfläche oder die Fläche, die bei Durchführung des Bebauungsplanes voraussichtlich versiegelt wird, weniger als 20.000 qm beträgt. Das vorliegende Plangebiet umfasst eine Größe von ca. 9.255 qm und unterschreitet damit bereits die Grenze von 20.000 qm.

Mit der Planänderung werden das Industrie- bzw. das Gewerbegebiet zu Gunsten der Straßenverkehrsfläche reduziert. Sowohl im GI als auch im GE beträgt die festgesetzte Grundflächenzahl 0,8. Da der Versiegelungsgrad innerhalb von Straßenverkehrsflächen üblicherweise ebenfalls mit ca. 80 % angenommen wird, bleiben das Maß der möglichen Versiegelung und damit der mögliche Eingriff in Natur und Landschaft in diesem Bereich unverändert.

Soweit jedoch Flächen überplant werden, die für den Ursprungsplan bzw. der bisherigen Änderungen die Funktion von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen haben, sind diese dagegen zu ersetzen. Im vorliegenden Fall wurde für die Flächen im Plangebiet am Südostrand überwiegend ein Pflanzgebot festgesetzt. Weitere Pflanz- bzw. Erhaltungsgebote erfolgten im Rahmen der 4. bzw. 5. Änderung (s. Anlage 1). Weder im Ursprungsplan noch in der 5. Planänderung ist jedoch eine weitergehende Festsetzung enthalten, die bei Abgang der Gehölze eine entsprechende Neuanpflanzung fordert und dadurch die Funktion einer Ausgleichsmaßnahme erfüllen würde. Auch in der 4. Änderung ist für die festgesetzten Einzelbäume keine solche Festsetzung enthalten. Ein Ausgleich ist daher nicht erforderlich.

Unabhängig davon wird die Gemeinde jedoch prüfen, ob innerhalb der geplanten Straßenverkehrsfläche Anpflanzungen zur Eingrünung vorgenommen werden können.

### Artenschutz

Die artenschutzrechtlichen Bestimmungen des § 44 Bundesnaturschutzgesetz gelten, anders als die Eingriffsregelung, unabhängig und selbständig neben dem Bebauungsplan.

Im vorliegenden Fall sind im Plangebiet Gehölze in Form von Bäumen und Sträuchern vorhanden. Mit Umsetzung der Planung ist innerhalb des Plangebietes mit einer teilweisen Beseitigung der vorhandenen Gehölze zu rechnen. Hieraus können sich Auswirkungen auf den Artenschutz ergeben.

Aufgrund der Lage des Gebietes innerhalb des Gewerbestandortes mit umliegend bestehender Bebauung, ist mit dem Vorkommen von empfindlichen und seltenen Tierarten nicht zu rechnen. Um den Verbotstatbestand der Tötung potenzieller Brutvögel jedoch sicher auszuschließen, dürfen notwendige Fäll- und Rodungsarbeiten ausschließlich außerhalb der Brutzeit der Vögel und der Hauptaktivitätsphase der Fledermäuse, d.h. nicht in der Zeit vom 1. März bis 30. September, erfolgen. Alternativ ist das Nichtvorhandensein von Nistplätzen unmittelbar vor dem Eingriff zu überprüfen.

Ein entsprechender Hinweis ist im Bebauungsplan enthalten.

## **6 Erschließung / Ver- und Entsorgung**

Das Plangebiet ist Teil des großflächigen und fast vollständig bebauten Gewerbestandortes im Osten von Ramsloh. Die Erschließung und Ver- und Entsorgung wurden im Rahmen des ursprünglichen Bebauungsplanes Nr. 24 bzw. der bisherigen Änderungen geklärt. Die angrenzend vorhandenen Nutzungen sind vollständig technisch erschlossen.

Mit Umsetzung der vorliegenden Planung ist bei einer Neubebauung oder bei baulichen Ergänzungen auf den angrenzenden Flächen zukünftig auch eine verkehrliche oder technische Erschließung über die geplante Straßentrasse möglich.

Hinsichtlich der Oberflächenentwässerung erfolgt gegenüber der bisherigen Planung keine Veränderung. Der nach den bisherigen Festsetzungen mögliche Versiegelungsgrad der Flächen wird durch die vorliegende Planung nicht geändert.

### Wasserver- und -entsorgungsleitungen

Im westlichen Bereich des Plangebietes verlaufen abschnittsweise eine Trink- und eine Abwasserleitung DN 140 bzw. DN 200. Die Leitungstrassen werden im Bebauungsplan dargestellt und sind bei Bedarf in Abstimmung mit dem Leitungsträger zu verlegen.

## 7 Städtebauliche Daten

Art der Nutzung	Fläche in m <sup>2</sup> ca.	Fläche in % ca.
Industrie- und Gewerbegebiet	1.660 m <sup>2</sup>	17,9 %
Straßenverkehrsfläche	7.595 m <sup>2</sup>	82,1 %
<b>Plangebiet</b>	<b>9.255 m<sup>2</sup></b>	<b>100 %</b>

## 8 Hinweise

### Denkmalschutz

Der Gemeinde Saterland sind im Plangebiet keine Bodendenkmäler und/oder denkmalgeschützten Objekte bekannt.

In den Bebauungsplan wird folgender Hinweis aufgenommen:

„Sollten bei den geplanten Bau- und Erdarbeiten ur- und frühgeschichtliche sowie mittelalterliche und frühneuzeitliche Bodenfunde (das können u. a. sein: Tongefäßscherben, Holzkohleansammlungen, Schlacken sowie auffällige Bodenverfärbungen u. Steinkonzentrationen, auch geringe Spuren solcher Funde) gemacht werden, sind diese gemäß § 14 Abs. 1 des Nieders. Denkmalschutzgesetzes meldepflichtig und müssen der zuständigen unteren Denkmalschutzbehörde beim Landkreis Cloppenburg oder dem Niedersächsischen Landesamt für Denkmalpflege - Abteilung Archäologie - Stützpunkt Oldenburg, Ofener Straße 15, Tel. 0441/205766-15 unverzüglich gemeldet werden. Meldepflichtig ist der Finder, der Leiter der Arbeiten oder der Unternehmer. Bodenfunde und Fundstellen sind nach § 14 Abs. 2 des Nieders. Denkmalschutzgesetzes bis zum Ablauf von 4 Werktagen nach der Anzeige unverändert zu lassen, bzw. für ihren Schutz ist Sorge zu tragen, wenn nicht die Denkmalschutz-behörde vorher die Fortsetzung der Arbeiten gestattet.“

## 9 Verfahren

### Beteiligung der betroffenen Behörden und der sonstigen Träger öffentlicher Belange (TöB)

Die betroffenen Behörden und Träger öffentlicher Belange wurden gem. § 13 (2) Nr. 3 in Verbindung mit § 4 (2) BauGB an der Planung beteiligt. Diese Beteiligung erfolgte durch Zusendung des Planentwurfs sowie der dazugehörigen Begründung.

### **Veröffentlichung und öffentliche Auslegung**

Der Entwurf des Bebauungsplanes wurde zusammen mit der dazugehörigen Begründung vom ..... bis ..... im Internet veröffentlicht und zeitgleich öffentlich im Rathaus der Gemeinde Saterland ausgelegt.

Ort und Dauer der Veröffentlichung wurden vorher ortsüblich mit dem Hinweis bekannt gemacht, dass Anregungen während dieser Veröffentlichungsfrist vorgebracht werden können.

### **Satzungsbeschluss**

Die vorliegende Fassung der Begründung war Grundlage des Satzungsbeschlusses vom .....

Saterland, den .....

Bürgermeister

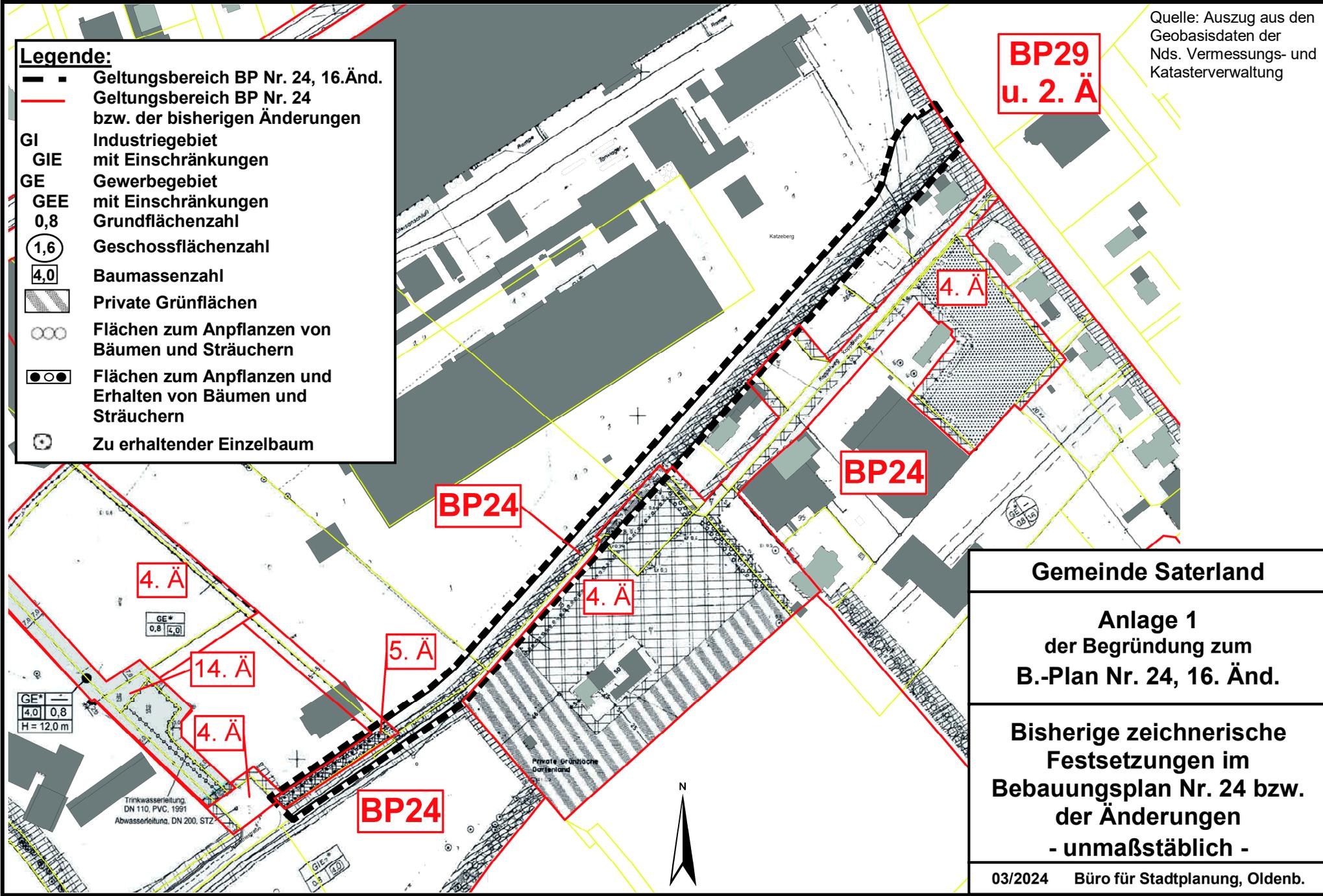
### **Anlagen**

1. Bisher bestehende Festsetzungen im Bebauungsplan Nr. 24 bzw. der bisherigen Änderungen
2. Verkehrsuntersuchung (Ingenieurgemeinschaft Dr.-Ing. Schubert, Hannover, November 2023)
3. Schalltechnische Berechnungen (Ingenieurbüro Tetens, Osterholz-Scharmbeck, Projekt-Nr. G23.024.01 vom 07.11.2023)
  - 3a. Ergänzende Stellungnahme (Ingenieurbüro Tetens, Osterholz-Scharmbeck, Projekt-Nr. G23.024.02 vom 19.03.2024)

Quelle: Auszug aus den Geobasisdaten der Nds. Vermessungs- und Katasterverwaltung

**Legende:**

-  Geltungsbereich BP Nr. 24, 16.Änd.
-  Geltungsbereich BP Nr. 24 bzw. der bisherigen Änderungen
- GI** Industriegebiet
- GIE** mit Einschränkungen
- GE** Gewerbegebiet
- GEE** mit Einschränkungen
- 0,8** Grundflächenzahl
- 1,6** Geschossflächenzahl
- 4,0** Baumassenzahl
-  Private Grünflächen
-  Flächen zum Anpflanzen von Bäumen und Sträuchern
-  Flächen zum Anpflanzen und Erhalten von Bäumen und Sträuchern
-  Zu erhaltender Einzelbaum



**Gemeinde Saterland**

**Anlage 1**  
der Begründung zum  
B.-Plan Nr. 24, 16. Änd.

**Bisherige zeichnerische  
Festsetzungen im  
Bebauungsplan Nr. 24 bzw.  
der Änderungen  
- unmaßstäblich -**

03/2024 Büro für Stadtplanung, Oldenb.

# Verkehrsuntersuchung zur Industriestraße Ramsloh in der Gemeinde Saterland

Auftraggeber: Gemeinde Saterland

Auftragnehmer: Ingenieurgemeinschaft Dr.-Ing. Schubert  
Limmerstraße 41  
30451 Hannover  
Tel.: 0511 / 571079  
info@ig-schubert.de  
www.ig-schubert.de

Bearbeitung: Dipl.-Ing. Thomas Müller

Hannover, im November 2023



## Inhaltsverzeichnis

	Seite
1. Aufgabenstellung und Grundlagen.....	2
2. Vorhandene Situation.....	3
2.1 Straßenräume.....	3
2.2 Zählergebnisse 2023.....	4
2.3 Analysebelastungen 2023.....	7
3. Zukünftige Situation .....	8
3.1 Prognosebelastungen 2035 im Planungsnullfall.....	8
3.3 Prognosebelastungen in den Planfällen .....	9
4. Grundlagen für die schalltechnischen Berechnungen.....	13
5. Zusammenfassung der Ergebnisse .....	15

## Anlagen

- (1) Zählergebnisse Hauptstraße / Marktstraße,
- (2) Zählergebnisse Friedhofstraße (K 299) / Industriestraße,
- (3) Zählergebnisse Friedhofstraße (K 299) / Ostermoorstraße,
- (4) Zählergebnisse Ostermoorstraße / Mühlendamm / Mittelweg und
- (5) Zählergebnisse Am Ostermoor (K 318) / Ostermoorstraße

## Anhang

- (1) Stellungnahme Ingenieurbüro Tetens / Schalltechnische Berechnungen



Als Grundlage der Verkehrsuntersuchung wurden Verkehrszählungen an 5 Knotenpunkten im Planungsraum durchgeführt. Für die Berechnung der Lärmimmissionen wurde das Ingenieurbüro Tetens beauftragt.

## 2. Vorhandene Situation

### 2.1 Straßenräume

Der Straßenräume und die vorhandene Bebauung im Planungsraum sind im Mai 2023 im Rahmen einer Ortsbesichtigung aufgenommen worden.

Die Ostermoorstraße weist eine bituminös befestigte Fahrbahn auf. Am südwestlichen Fahrbahnrand verläuft ein kombinierter Rad-/Gehweg. Der nördliche Abschnitt der Ostermoorstraße liegt innerhalb der geschlossenen Ortschaft. Im angrenzenden Abschnitt ist zunächst eine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h angeordnet. Der südliche Abschnitt weist keine Geschwindigkeitsbegrenzung auf.



Bild 2: Ostermoorstraße → Südosten



Bild 3: Ostermoorstraße → Südosten

Auch Industriestraße (Bild 4) und Koppelweg (Bild 5) sind mit bituminös befestigten Fahrbahnen ausgebaut. Gehwege stehen in beiden Straßenräumen nicht zur Verfügung.

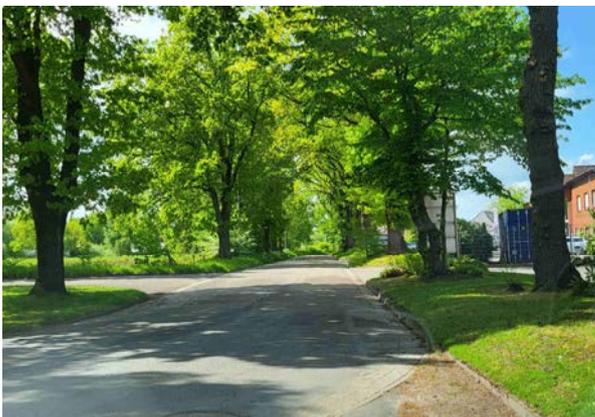


Bild 4: Industriestraße → Nordwesten



Bild 5: Koppelweg → Südwesten

Der Mühlengraben weist nur eine einstreifigen Fahrbahnausbau auf (Bild 6). Dagegen ist der Brachvogelweg bereits zweistreifig ausgebaut (Bild 7).



Bild 6: Mühlengraben → Südosten



Bild 7: Brachvogelweg → Osten

## 2.2 Zählergebnisse 2023

Die Verkehrsbelastungen an den Knotenpunkten

- Hauptstraße / Marktstraße,
- Friedhofstraße (K 299) / Industriestraße,
- Friedhofstraße (K 299) / Ostermoorstraße,
- Ostermoorstraße / Mühlendamm / Mittelweg und
- Am Ostermoor (K 318) / Ostermoorstraße

sind am 04.05.2023 über einen Zeitraum von 24 Stunden bzw. acht Stunden (6.00 bis 10.00 Uhr und 15.00 bis 19.00 Uhr) erhoben und ausgewertet worden. Mit Hilfe der aus der 24-Stunden-Zählung abgeleiteten Hochrechnungsfaktoren wurden aus allen Zählergebnissen Tageswerte berechnet. Darüber hinaus sind die Verkehrsbelastungen in den Spitzenstunden am Morgen und am Nachmittag ermittelt worden.

Den auf Tageswerte hochgerechneten Zählergebnissen in Bild 8 ist zu entnehmen, dass die Ostermoorstraße südlich der Friedhofstraße (K 299) am Zähltag von rd. 1.970 Kfz/24h befahren wurde. Nördlich des Mühlendamms nahm die Ostermoorstraße eine Verkehrsbelastung von rd. 1.210 Kfz/24h auf. Im weiteren Verlauf sinken die Belastungen auf der Ostermoorstraße auf rd. 600 Kfz/24h ab.

Die Friedhofstraße wurde auf dem Abschnitt zwischen Industriestraße und Ostermoorstraße von 5.580 bis 6.540 Kfz/24h befahren. In Richtung Hauptstraße steigen die Verkehrsmengen weiter an. Für die Industriestraße wurde eine Belastung von rd. 740 Kfz/24h ermittelt. Der Mühlendamm nahm am Zähltag rd. 880 Kfz/24h auf. Die K 318 weist Verkehrsmengen von rd. 3.410 Kfz/24h südlich und von rd. 2.830 Kfz/24 nördlich der Ostermoorstraße auf.

Quelle: Auszug aus den Geobasis-  
daten des Landesamtes für Geoin-  
formation und Landesvermessung  
Niedersachsen, © 2023

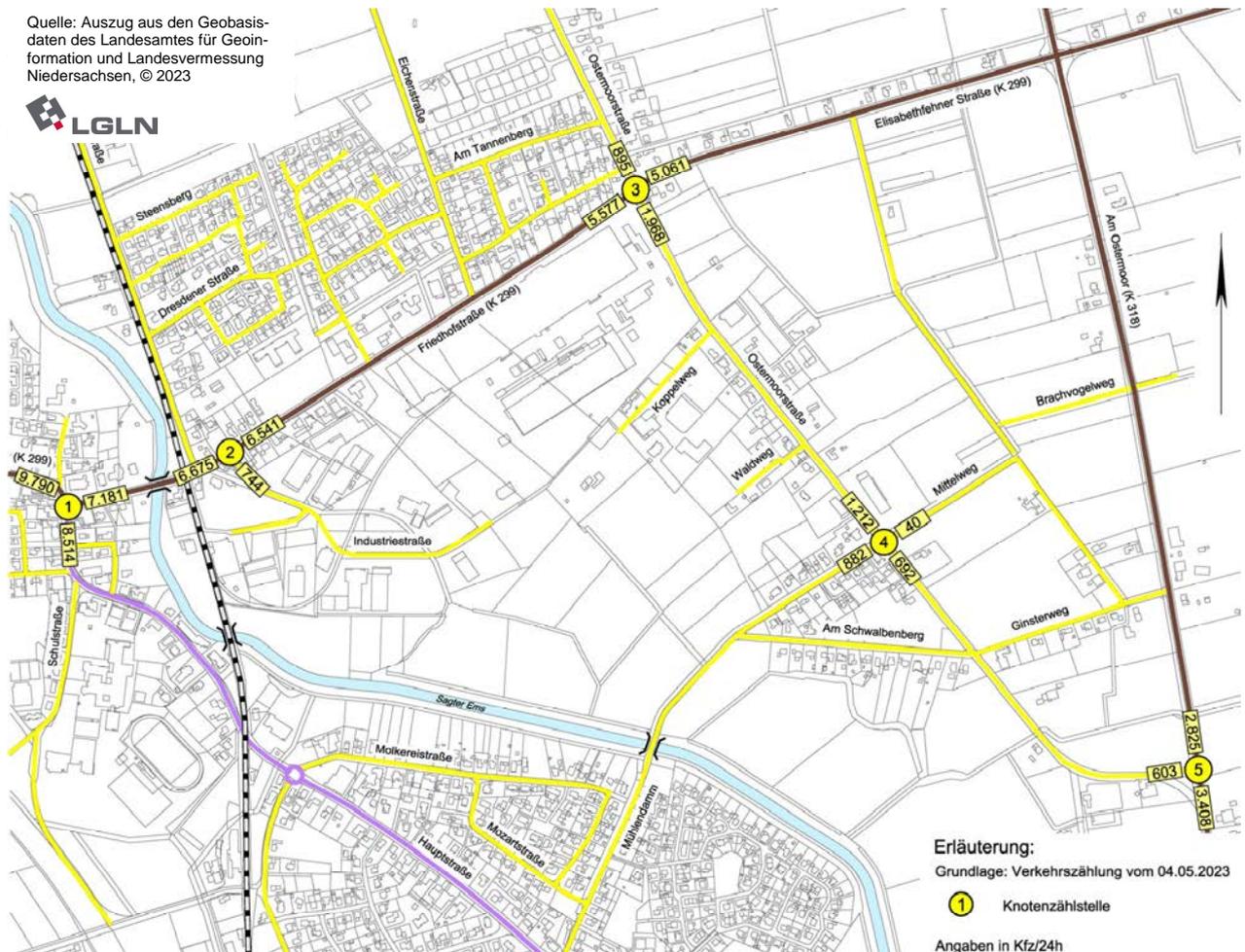


Bild 8: Zählergebnisse 2023 [Kfz/24h]

Die Größenordnung des Schwerverkehrs ist noch einmal gesondert in Bild 9 dargestellt. Die Ostermoorstraße wurde südlich der Friedhofstraße (K 299) von rd. 210 SV-Kfz/24h befahren. Südlich des Koppelwegs ist ein Lkw-Verbot angeordnet (Anlieger frei). Zwischen Koppelweg und K 318 sind daher nur rd. 30 SV-Kfz/24h ermittelt worden.

Die Friedhofstraße wurde auf dem Abschnitt zwischen Industriestraße und Ostermoorstraße von rd. 380 SV-Kfz/24h befahren. In Richtung K 318 steigt die Schwerverkehrsbelastung auf rd. 430 SV-Kfz/24h an. Die Industriestraße nahm am Zähltag rd. 120 SV-Kfz/24h auf. Für den Mühlendamm wurde eine Belastung von 4 SV-Kfz/24h ermittelt. Die K 318 weist Schwerverkehrsmengen von rd. 360 SV-Kfz/24h südlich und von rd. 330 SV-Kfz/24h nördlich der Ostermoorstraße auf.

Der höchste Schwerverkehrsanteil mit rd. 16 % errechnet sich für die Industriestraße. Der nördliche Abschnitt der Ostermoorstraße weist einen Schwerverkehrsanteil von 10,6 % auf. Südlich des Koppelwegs ist der Anteil durch das Lkw-Verbot z. Zt. sehr gering. Auf der Friedhofstraße werden Schwerverkehrsanteile zwischen 5,8 % und 6,9 % erreicht.

Quelle: Auszug aus den Geobasis-  
daten des Landesamtes für Geo-  
information und Landesvermessung  
Niedersachsen, © 2023



Bild 9: Zählergebnisse 2023 [Kfz/24h]

Die Verkehrsströme am Knotenpunkt Friedhofstraße (K 299) / Industriestraße wurden über einen Zeitraum von 24 Stunden ausgewertet und sind in Bild 10 dargestellt. Rd. 58 % des Verkehrs der Industriestraße fließt in/aus Richtung Hauptstraße.

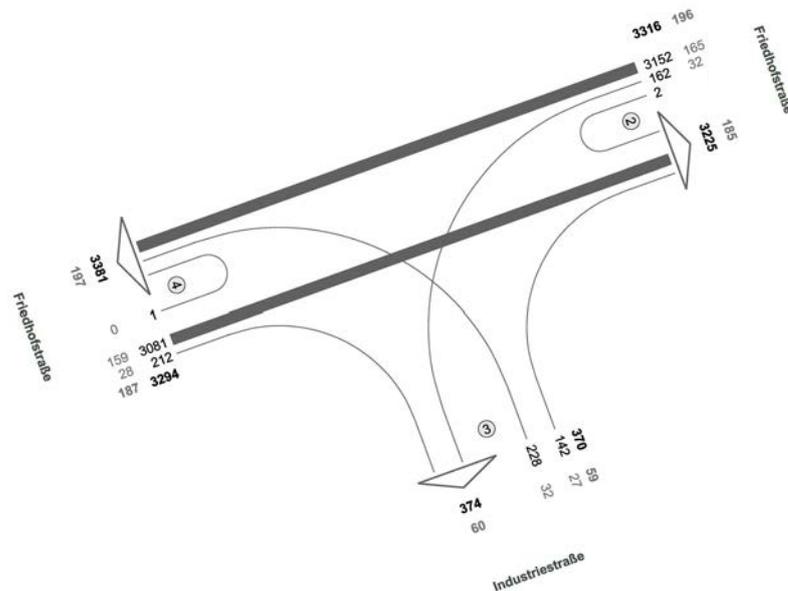


Bild 10: Verkehrsströme am Knotenpunkt Friedhofstraße (K 299) / Industriestraße [Kfz/24h]

Die Spitzenstunde am Morgen trat am Knotenpunkt Friedhofstraße (K 299) / Industriestraße zwischen 7.00 und 8.00 Uhr auf. In dieser Zeit wurde die Friedhofstraße (K 299) von rd. 465 Kfz/h befahren. Die Industriestraße nahm im Querschnitt 55 Kfz/h auf, überwiegend in Fahrtrichtung Süden. In der Spitzenstunde am Nachmittag, die zwischen 15.45 und 16.45 Uhr auftrat, nahm die Friedhofstraße (K 299) über 600 Kfz/h auf. Die Industriestraße wurde von 120 Kfz/h befahren, überwiegend in Fahrtrichtung Norden.

Die Verkehrsströme an den 5 Knotenpunkten während der 8-stündigen Zählzeit sowie in den Spitzenstunden am Morgen und am Nachmittag sind den **Anlagen 1 bis 5** zu entnehmen.

### 2.3 Analysebelastungen 2023

Zur Darstellung der Analysebelastungen wurde für den Untersuchungsraum ein Verkehrsmodell erstellt. Die K 299 weist östlich der Hauptstraße eine Verkehrsbelastung zwischen 5.000 und 7.200 Kfz/24h auf. Die K 318 nimmt zwischen 2.800 und 3.400 Kfz/24h auf. Für die Ostermoorstraße sind Analysewerte zwischen 600 Kfz/24h im Anschluss an die K 318 und 1.950 Kfz/24h im Anschluss an die K 299 angegeben.

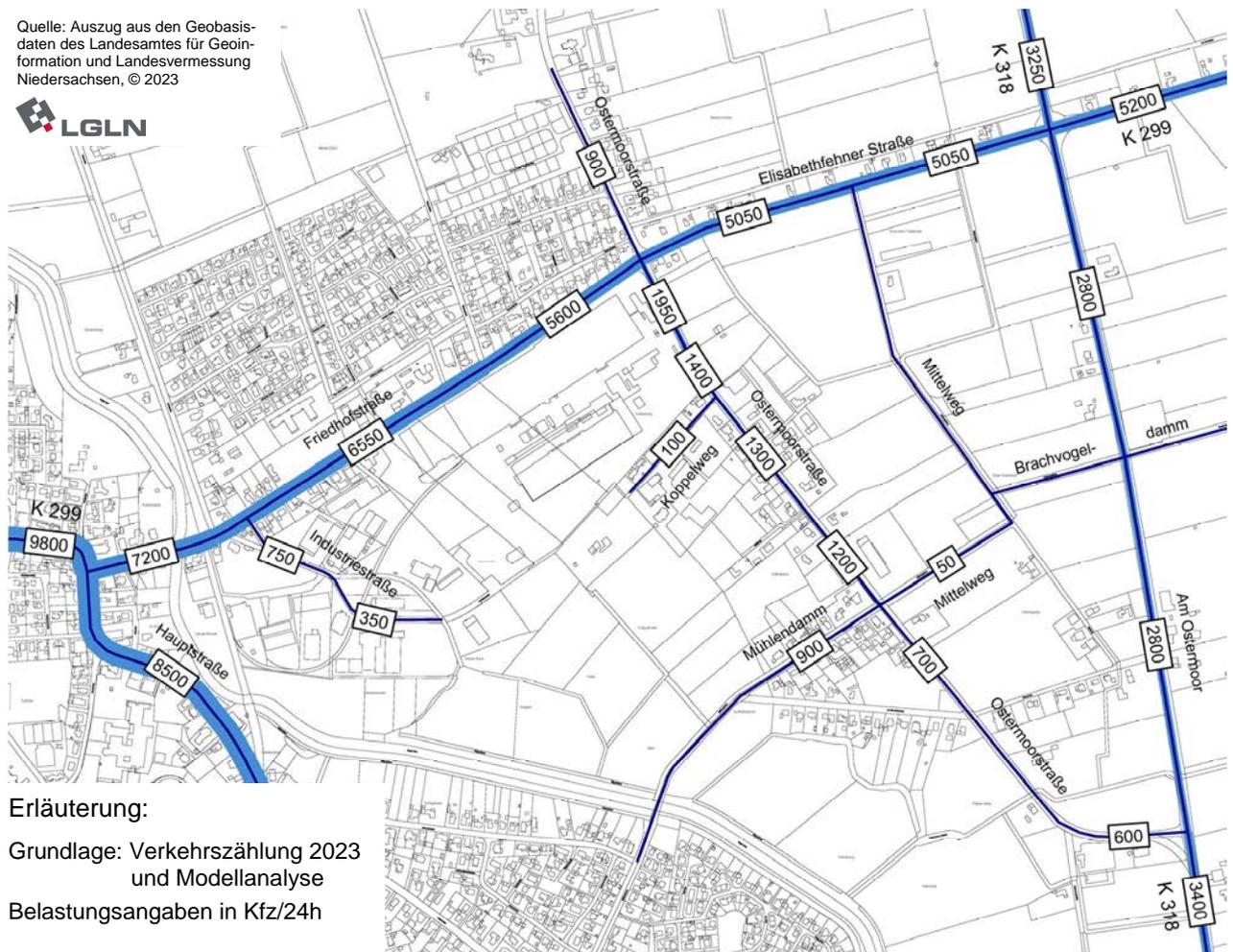


Bild 11: Analysebelastungen 2023

### 3. Zukünftige Situation

#### 3.1 Prognosebelastungen 2035 im Planungsnullfall

Die Verkehrsbelastungen im Untersuchungsraum werden sich zukünftig nur noch im Umfeld von Strukturentwicklungen nennenswert verändern, da mittelfristig kein weiterer Anstieg der Motorisierung und der Fahrleistungen je Kfz zu erwarten ist. Zur Berücksichtigung möglicher Entwicklungen in und außerhalb des Untersuchungsraums werden die Analysebelastungen im Straßennetz für den Planungsnullfall im Prognosejahr 2035 pauschal um 5 % erhöht.

Die Prognosebelastungen im Planungsnullfall ohne Sperrung der Ostermoorstraße und Verlängerung der Industriestraße sind in Bild 12 dargestellt. Sie weisen für die K 299 Werte zwischen 5.350 und 7.550 Kfz/24h aus. Für die Ostermoorstraße sind Verkehrsmengen zwischen 650 und 2.050 Kfz/24h angegeben.

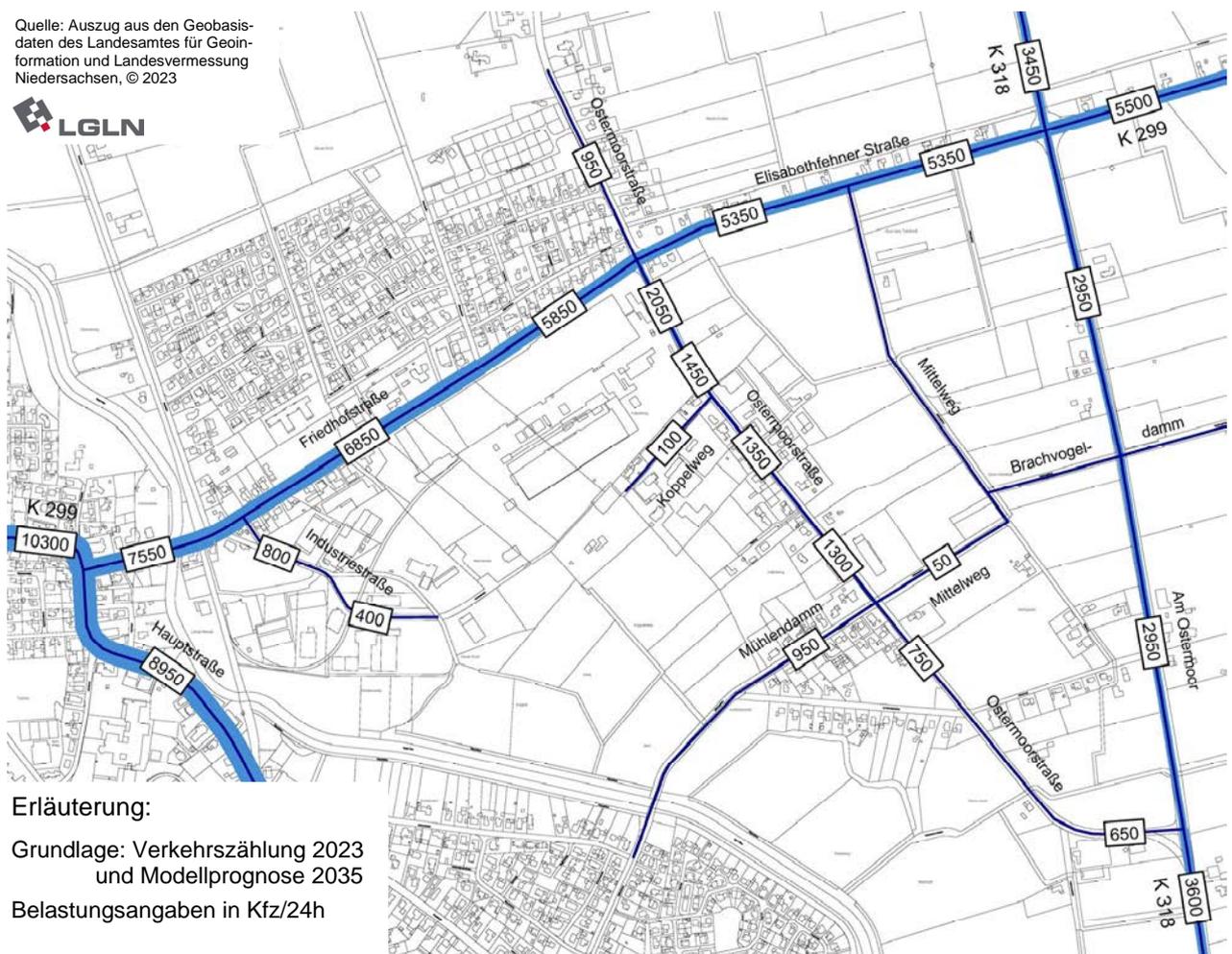


Bild 12: Prognosebelastungen im Planungsnullfall

Die Prognosebelastungen im Planungsnullfall bilden die Grundlage für die Planfälle mit den Veränderungen im Straßennetz.

### 3.3 Prognosebelastungen in den Planfällen

Zur Abschätzung und Beurteilung der verkehrlichen Wirkungen der einzelnen Varianten auf die Verkehrsbelastungen im Planungsraum sind die geplanten Maßnahmen in das Verkehrsmodell eingearbeitet worden. Der Planfall 1 berücksichtigt die Sperrung der Ostermoorstraße, die Verlängerung der Industriestraße bis zur Ostermoorstraße und die Führung des Verkehrs in/aus Richtung Süden über die Ostermoorstraße (Variante 1).

Die Prognosebelastungen in Bild 13 zeigen, dass die Verlängerung der Industriestraße eine Belastung von 400 Kfz/24h aufnehmen wird. Dabei handelt es sich überwiegend um Quell- und Zielverkehr aus dem Bereich Ostermoorstraße. Der Verkehr zwischen Friedhofstraße und K 318-Süd wird über Elisabethfehner Straße und Am Ostermoor fließen. Die Verkehrsbelastungen auf der K 318 werden auf bis zu 4.000 Kfz/24h ansteigen. Auch auf dem südlichen Abschnitt der Ostermoorstraße ist eine höhere Verkehrsbelastung zu verzeichnen. Dagegen wird der nördliche Abschnitt der Ostermoorstraße deutlich entlastet. Kleinere Verkehrsverlagerungen sind auch auf Mittelweg und Brachvogelweg zu erwarten.

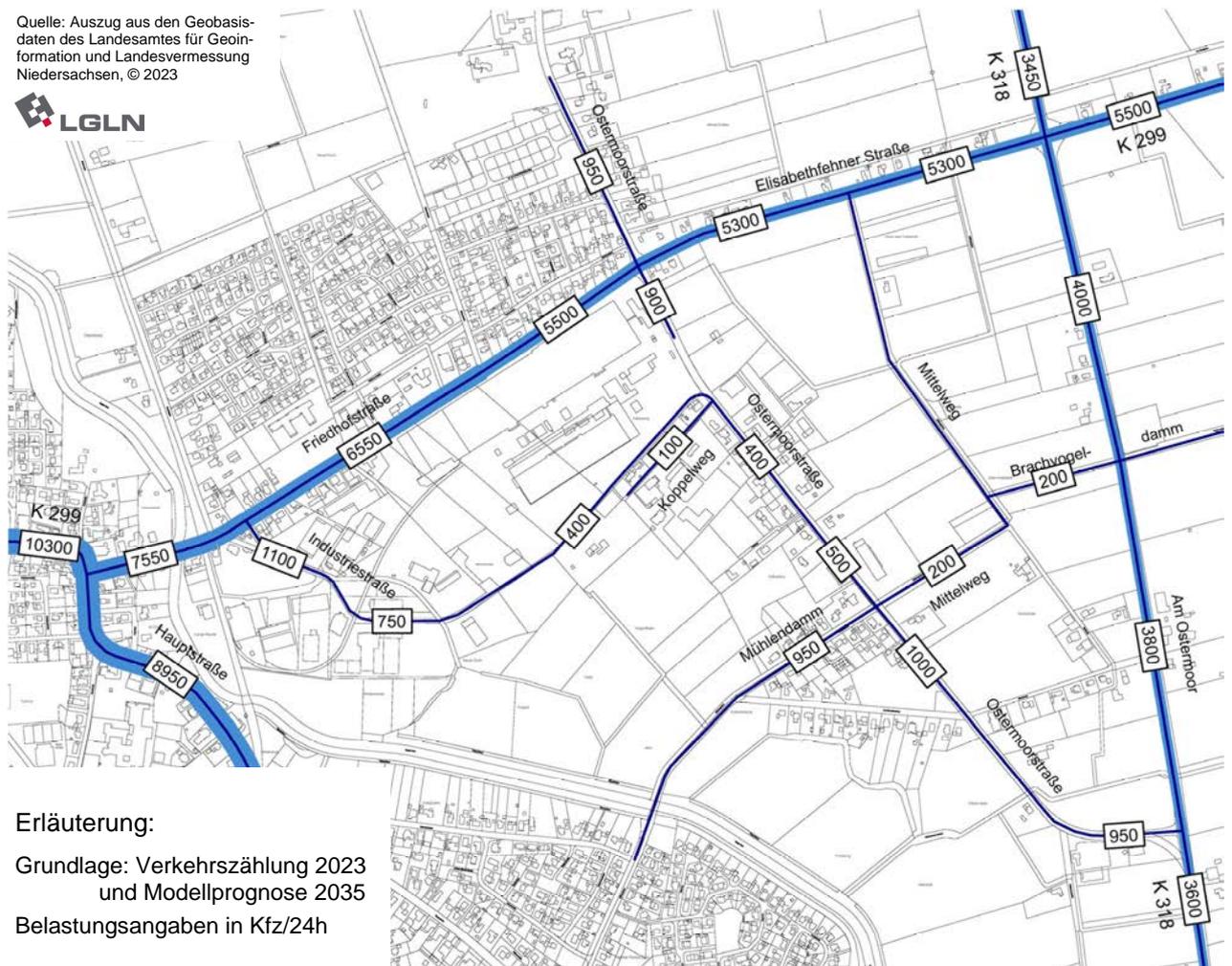


Bild 13: Prognosebelastungen im Planfall 1

Der Planfall 2 sieht zusätzlich zur Verlängerung der Industriestraße den Neubau einer Straßentrasse über den Mittelweg bis zum Brachvogelweg vor (Variante 2). Den Prognosebelastungen in Bild 14 ist zu entnehmen, dass die Verlängerung der Industriestraße rd. 600 Kfz/24h aufnehmen wird. Über den Neubauabschnitt zwischen Ostermoorstraße und Brachvogelweg werden rd. 250 Kfz/24h fließen. Für den nördlichen Abschnitt der Ostermoorstraße wird eine Verkehrsbelastung von rd. 500 Kfz/24h und für den südlichen Abschnitt von rd. 1.000 Kfz/24h prognostiziert. Die Verkehrsbelastungen auf der K 318 werden analog zum Planfall 1 auf rd. 4.000 Kfz/24h ansteigen.

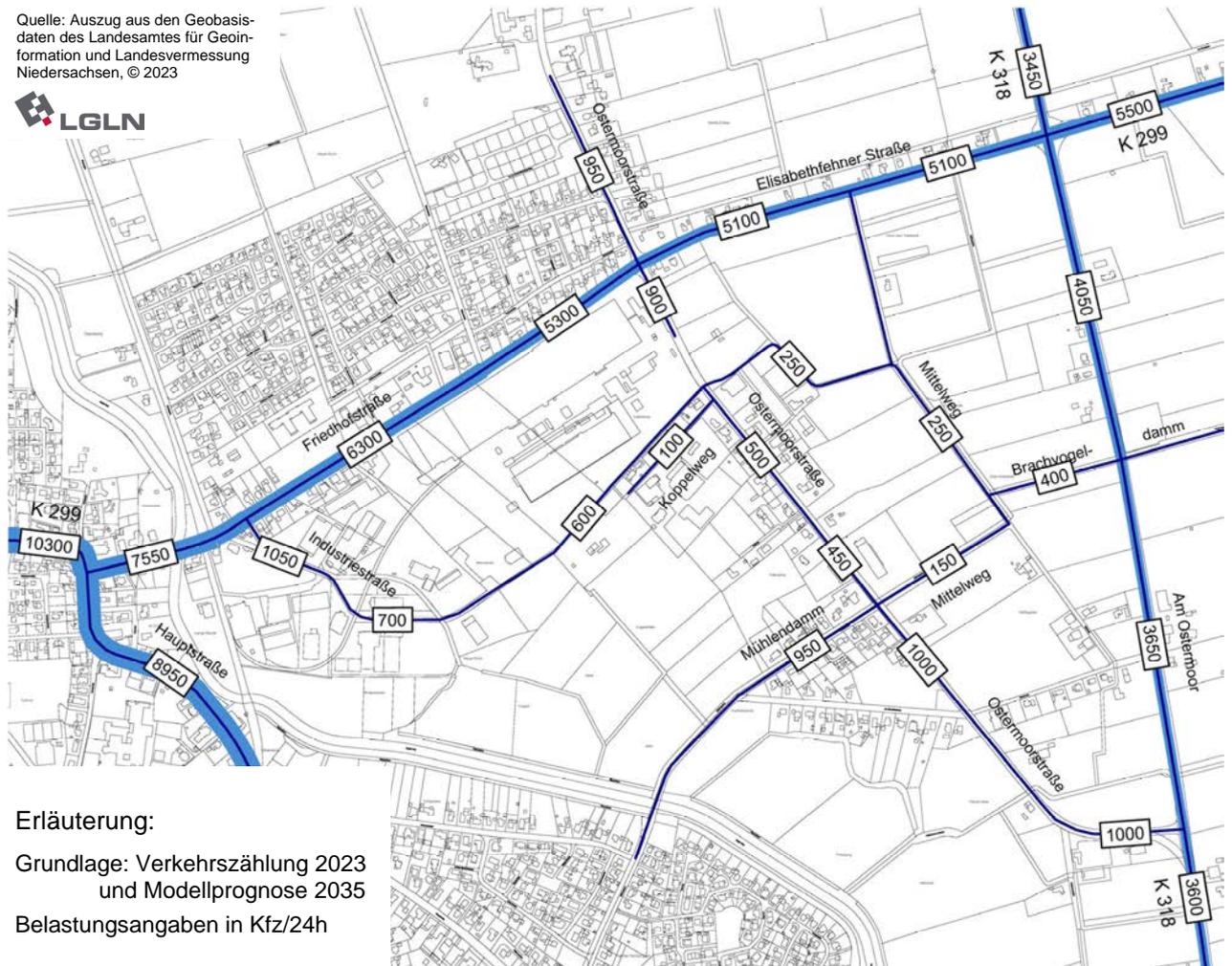


Bild 14: Prognosebelastungen im Planfall 2

Im Vergleich zum Planfall 1 steigen die Belastungen auf der verlängerten Industriestraße um rd. 200 Kfz/24h an. Dieser zusätzliche Verkehr wird auch den Neubauabschnitt zwischen Ostermoorstraße und Brachvogelweg nutzen. Eine höhere Verkehrsbelastung ist nicht zu erwarten, da der großräumige Verkehr analog zum Planfall 1 über die K 299 und die K 318 in/aus Richtung K 318-Süd fließen wird.

Auch der Planfall 2 berücksichtigt zusätzlich zur Verlängerung der Industriestraße den Neubau einer Straßentrasse bis zum Brachvogelweg, die jedoch weiter südlich liegt (Variante 3). Die Prognosebelastungen in Bild 15 zeigen, dass die verkehrlichen Wirkungen sich von den verkehrlichen Wirkungen im Planfall 2 kaum unterscheiden. Die Verlängerung der Industriestraße wird rd. 600 Kfz/24h und der Neubauabschnitt zwischen Ostermoorstraße und Brachvogelweg rd. 250 Kfz/24h aufnehmen. Nur für den nördlichen Abschnitt der Ostermoorstraße ist eine etwas höhere Verkehrsbelastung von rd. 650 Kfz/24h angegeben.

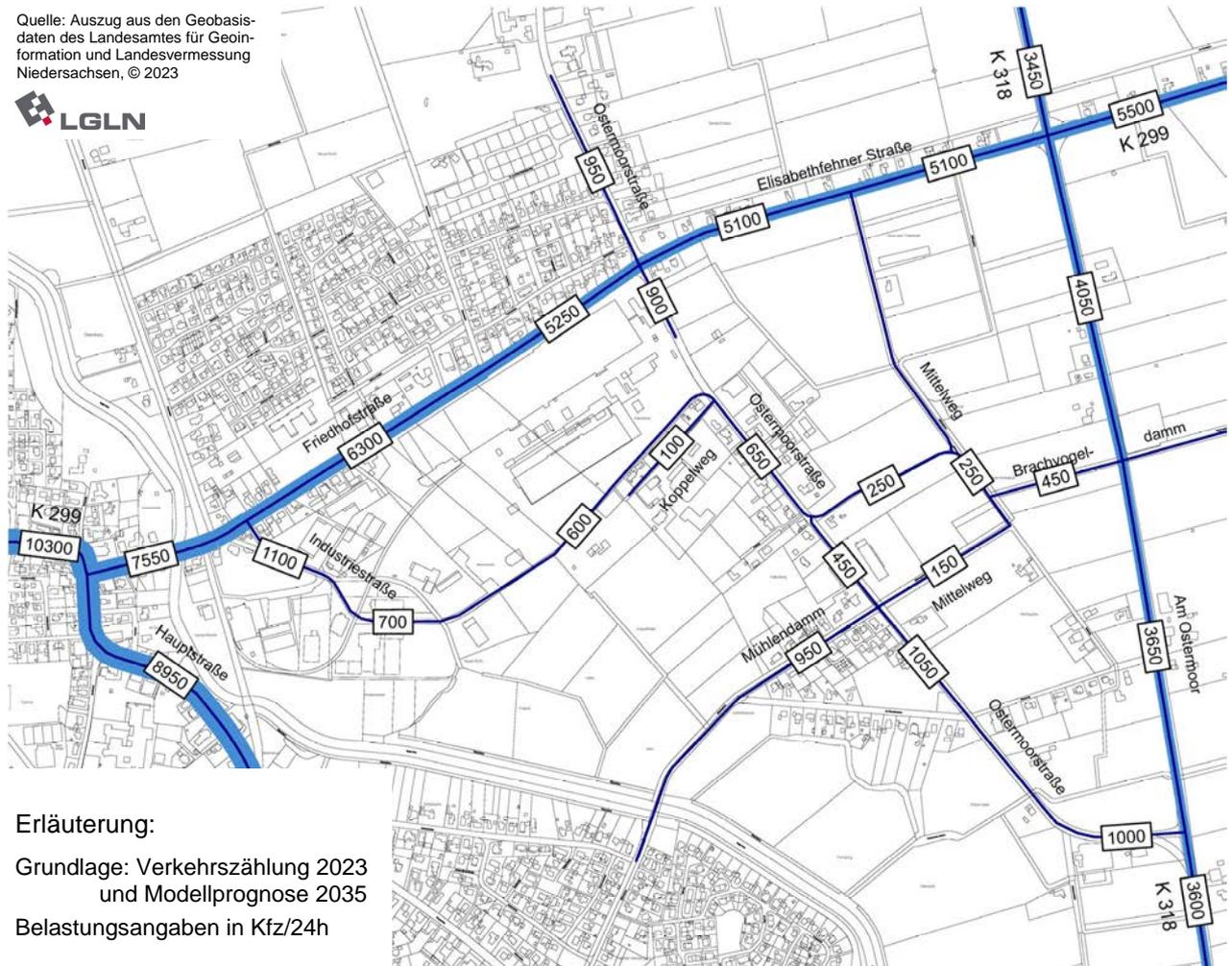


Bild 15: Prognosebelastungen im Planfall 3

Zur besseren Übersicht werden in Tabelle 1 die Prognosebelastungen der drei Planfälle den Prognosebelastungen im Planungsnullfall gegenübergestellt und die Belastungsdifferenzen gebildet. Die verkehrlichen Wirkungen liegen zwischen einer Mehrbelastung auf der K 318 von bis zu 1.100 Kfz/24h und einer Entlastung der Ostermoorstraße im Bereich der Sperrung von 1.450 Kfz/24h.

Tabelle 1: Belastungsvergleich Planfälle – Planungsnullfall

Straßenabschnitt	Planungs- nullfall	Planf. 1	Differenz P1 – P0	Planf. 2	Differenz P2 – P0	Planf. 3	Differenz P3 – P0
Friedhofstraße West	6.850	6.550	- 300	6.300	- 550	6.300	- 550
Friedhofstraße Ost	5.850	5.500	- 350	5.300	- 550	5.250	- 600
Elisabethfehner Str.	5.350	5.300	- 50	5.100	- 250	5.100	-250
Am Ostermoor Nord	2.950	4.000	+ 1.050	4.050	+ 1.100	4.050	+ 1.100
Am Ostermoor Mitte	2.950	3.800	+ 850	3.650	+ 700	3.650	+ 700
Industriestraße	800	1.100	+ 300	1.050	+ 250	1.100	+ 300
Industriestraße neu	---	400	+ 400	600	+ 600	600	+ 600
Ostermoorstr. Nord	1.450	---	- 1.450	---	- 1.450	---	- 1.450
Ostermoorstr. Mitte	1.300	500	- 800	450	- 850	450	- 850
Ostermoorstr. Süd	650	950	+ 300	1.000	+ 350	1.000	+ 350
Planstraße neu	---	---	---	250	+ 250	250	+ 250
Mittelweg	50	200	+ 150	150	+ 100	150	+ 100
Brachvogelweg	50	200	+ 150	400	+ 350	450	+ 400

#### 4. Grundlagen für die schalltechnischen Berechnungen

Für die schalltechnischen Berechnungen nach RLS-19<sup>1</sup> sind die verkehrlichen Grundlagen ermittelt worden. Ausgangswerte der Berechnungen sind die durchschnittlichen täglichen Verkehrswerte (DTV) für den Kfz-Verkehr und den Schwerverkehr. Als Umrechnungsfaktoren von  $DTV_{W5}$  auf DTV werden Werte von 0,9 für den Kfz-Verkehr und von 0,8 für den Schwerverkehr verwendet.

Zum Schwerverkehr zählen alle Kfz mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 3,5 t. Es wird in Lkw1 (Lkw ohne Anhänger und Busse) und Lkw2 (Lkw mit Anhänger und Sattel-Kfz) unterschieden und mit den SV-Anteilen  $p_1$  und  $p_2$  gerechnet. Die Bestimmung der SV-Anteile sowie die Tag- und Nachtverteilung wurden anhand der Zählergebnisse vorgenommen.

Die verkehrlichen Grundlagen für die schalltechnischen Berechnungen nach RLS-19 für den Planungsnullfall und die drei Planfälle sind den Tabellen 2 bis 5 zu entnehmen. Sie enthalten die folgenden Angaben:

- $DTV_{W5}$  Wertagswert des Verkehrs [Kfz/24h] und des Schwerverkehrs [SV-Kfz/24h]
- DTV Jahresmittelwert des Verkehrs [Kfz/24h] und des Schwerverkehrs [SV-Kfz/24h]
- $M_{tags}$  maßgebende Verkehrsstärke 6<sup>00</sup> – 22<sup>00</sup> Uhr [Kfz/h]
- $M_{nachts}$  maßgebende Verkehrsstärke 22<sup>00</sup> – 6<sup>00</sup> Uhr [Kfz/h]
- $p_{1\ tags}$  SV-Anteil > 3,5 t tags, Lkw1 (Lkw ohne Anhänger und Busse) [%]
- $p_{2\ tags}$  SV-Anteil > 3,5 t tags, Lkw2 (Lkw mit Anhänger / Sattel-Kfz) [%]
- $p_{1\ nachts}$  SV-Anteil > 3,5 t nachts, Lkw1 (Lkw ohne Anhänger und Busse) [%]
- $p_{2\ nachts}$  SV-Anteil > 3,5 t nachts, Lkw2 (Lkw mit Anhänger / Sattel-Kfz) [%]

Tabelle 2: schalltechnische Kennwerte – Planungsnullfall

Straßenabschnitt		DTV <sub>W5</sub> 2035		DTV 2035		$M_{tags}$	$p_{1\ tags}$	$p_{2\ tags}$	$M_{nachts}$	$p_{1\ nachts}$	$p_{2\ nachts}$
Nr.	Bez.	[Kfz/24h]	[SV/24h]	[Kfz/24h]	[SV/24h]	[Kfz/h]	[%]	[%]	[Kfz/h]	[%]	[%]
3	Ostermoorstraße Nord	1.450	40	1.305	32	75	2,2	0,2	13	2,2	0,0
3	Ostermoorstraße 1	1.350	40	1.215	32	70	2,4	0,2	12	2,4	0,0
4	Ostermoorstraße 2	1.300	40	1.170	32	67	2,5	0,2	12	2,5	0,0
5	Ostermoorstraße 3	750	35	675	28	39	3,8	0,4	7	3,8	0,0
6	Koppelweg	100	2	90	2	5	1,8	0,0	1	0,0	0,0

Tabelle 3: schalltechnische Kennwerte – Planfall 1

Straßenabschnitt		DTV <sub>W5</sub> 2035		DTV 2035		$M_{tags}$	$p_{1\ tags}$	$p_{2\ tags}$	$M_{nachts}$	$p_{1\ nachts}$	$p_{2\ nachts}$
Nr.	Bez.	[Kfz/24h]	[SV/24h]	[Kfz/24h]	[SV/24h]	[Kfz/h]	[%]	[%]	[Kfz/h]	[%]	[%]
1	Industriestraße neu	400	10	360	8	21	2,0	0,2	4	2,0	0,0
2	Ostermoorstraße 1	400	15	360	12	21	3,0	0,3	4	3,0	0,0
3	Ostermoorstraße 2	500	15	450	12	26	2,4	0,2	5	2,4	0,0
4	Ostermoorstraße 3	1.000	20	900	16	52	1,6	0,2	9	1,6	0,0
5	Koppelweg	100	2	90	2	5	1,8	0,0	1	0,0	0,0

<sup>1</sup> Richtlinie für den Lärmschutz an Straßen (RLS-19), Bundesminister für Verkehr

Tabelle 4: schalltechnische Kennwerte – Planfall 2

Straßenabschnitt		DTVw5 2035		DTV 2035		M <sub>tags</sub>	p <sub>1 tags</sub>	p <sub>2 tags</sub>	M <sub>nachts</sub>	p <sub>1 nachts</sub>	p <sub>2 nachts</sub>
Nr.	Bez.	[Kfz/24h]	[SV/24h]	[Kfz/24h]	[SV/24h]	[Kfz/h]	[%]	[%]	[Kfz/h]	[%]	[%]
1	Industriestraße neu	600	20	540	16	31	2,7	0,3	5	2,7	0,0
2	Planstraße neu	250	10	225	8	13	3,2	0,3	2	3,2	0,0
3	Ostermoorstraße 1	500	15	450	12	26	2,4	0,2	5	2,4	0,0
4	Ostermoorstraße 2	450	15	405	12	23	2,7	0,3	4	2,7	0,0
5	Ostermoorstraße 3	1.000	20	900	16	52	1,6	0,2	9	1,6	0,0
6	Koppelweg	100	2	90	2	5	1,8	0,0	1	0,0	0,0

Tabelle 5: schalltechnische Kennwerte – Planfall 3

Straßenabschnitt		DTVw5 2035		DTV 2035		M <sub>tags</sub>	p <sub>1 tags</sub>	p <sub>2 tags</sub>	M <sub>nachts</sub>	p <sub>1 nachts</sub>	p <sub>2 nachts</sub>
Nr.	Bez.	[Kfz/24h]	[SV/24h]	[Kfz/24h]	[SV/24h]	[Kfz/h]	[%]	[%]	[Kfz/h]	[%]	[%]
1	Industriestraße neu	600	20	540	16	31	2,7	0,3	5	2,7	0,0
2	Planstraße neu	250	10	225	8	13	3,2	0,3	2	3,2	0,0
3	Ostermoorstraße 1	650	25	585	20	34	3,1	0,3	6	3,1	0,0
4	Ostermoorstraße 2	450	15	405	12	23	2,7	0,3	4	2,7	0,0
5	Ostermoorstraße 3	1.050	20	945	16	54	1,5	0,2	9	1,5	0,0
6	Koppelweg	100	2	90	2	5	1,8	0,0	1	0,0	0,0

## 5. Zusammenfassung der Ergebnisse

Die Gemeinde Saterland plant im Zuge der zukünftigen Gewerbeentwicklung der Firma Waskönig + Walter eine Verlängerung der Industriestraße bis zur Ostermoorstraße. Die Ostermoorstraße soll im nördlichen Teilbereich aufgegeben und Ostermoorstraße, Mittelweg und Ginsterweg für Lkw-Verkehr > 24 t gesperrt werden.

Ab dem geplanten Knotenpunkt Ostermoorstraße / Industriestraße stehen drei Varianten zur Führung des Verkehrs in der Diskussion:

1. Der Verkehr wird über die Ostermoorstraße zur K 318 (Am Ostermoor) geführt.
2. Der Verkehr wird über eine neue Straße parallel zum neuen Betriebsgelände geführt und auf den Brachvogelweg geleitet.
3. Der Verkehr wird weiter südlich über eine neue Straße in Richtung Brachvogelweg geführt.

Zur Beurteilung der 3 Varianten waren im Rahmen der Untersuchungen die zu erwartenden Belastungen im Verkehrsnetz und die Lärmimmissionen für die Anlieger zu ermitteln. Als Grundlage der Untersuchung wurden Verkehrszählungen an 5 Knotenpunkten im Planungsraum durchgeführt.

Als Ergebnis der Untersuchungen ist festzuhalten, dass durch die Sperrung des nördlichen Abschnitts der Ostermoorstraße die südlich angrenzenden Straßenabschnitte entlastet werden. Der Verkehr zwischen Friedhofstraße und K 318-Süd wird sich überwiegend auf K 299 und K 318 verlagern. Für die Verlängerung der Industriestraße wird eine Verkehrsbelastung von 400 bis 600 Kfz/24h prognostiziert. Ein Straßenneubau zwischen Ostermoorstraße und Brachvogelweg würde eine Belastung von 250 Kfz/24h aufnehmen und wird daher nicht für erforderlich gehalten.

Die Lärmimmissionen wurden vom Ingenieurbüro Tetens berechnet. Die Ergebnisse zeigen, dass sich in den Planfällen eine Überschreitung des Immissionsgrenzwertes nur an einem Immissionsort ergibt, die jedoch im Sinne der 16. BImSchV nicht wesentlich ist. An allen anderen Immissionsorten werden die Immissionsgrenzwerte in allen 3 Varianten eingehalten. Näheres ist der Stellungnahme des Ingenieurbüros Tetens im **Anhang** zu entnehmen.

Hannover, im November 2023

Ingenieurgemeinschaft Dr.-Ing. Schubert



(Dipl.-Ing. Th. Müller)



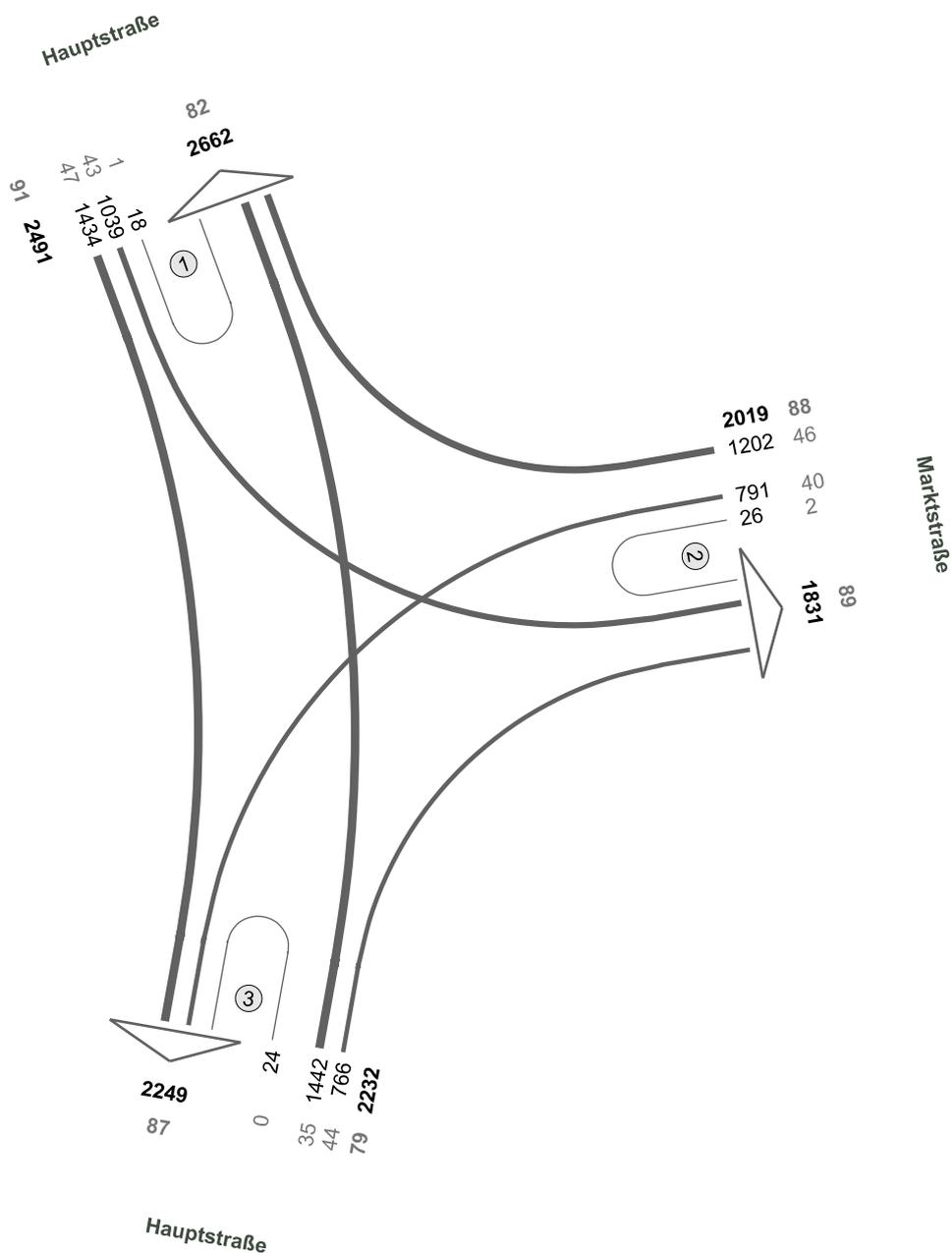
Verkehrsuntersuchung zur  
Industriestraße Ramsloh in der Gemeinde Saterland

## Saterland, K1

Donnerstag, 04.05.2023

06:00-10:00 Uhr und 15:00-19:00 Uhr

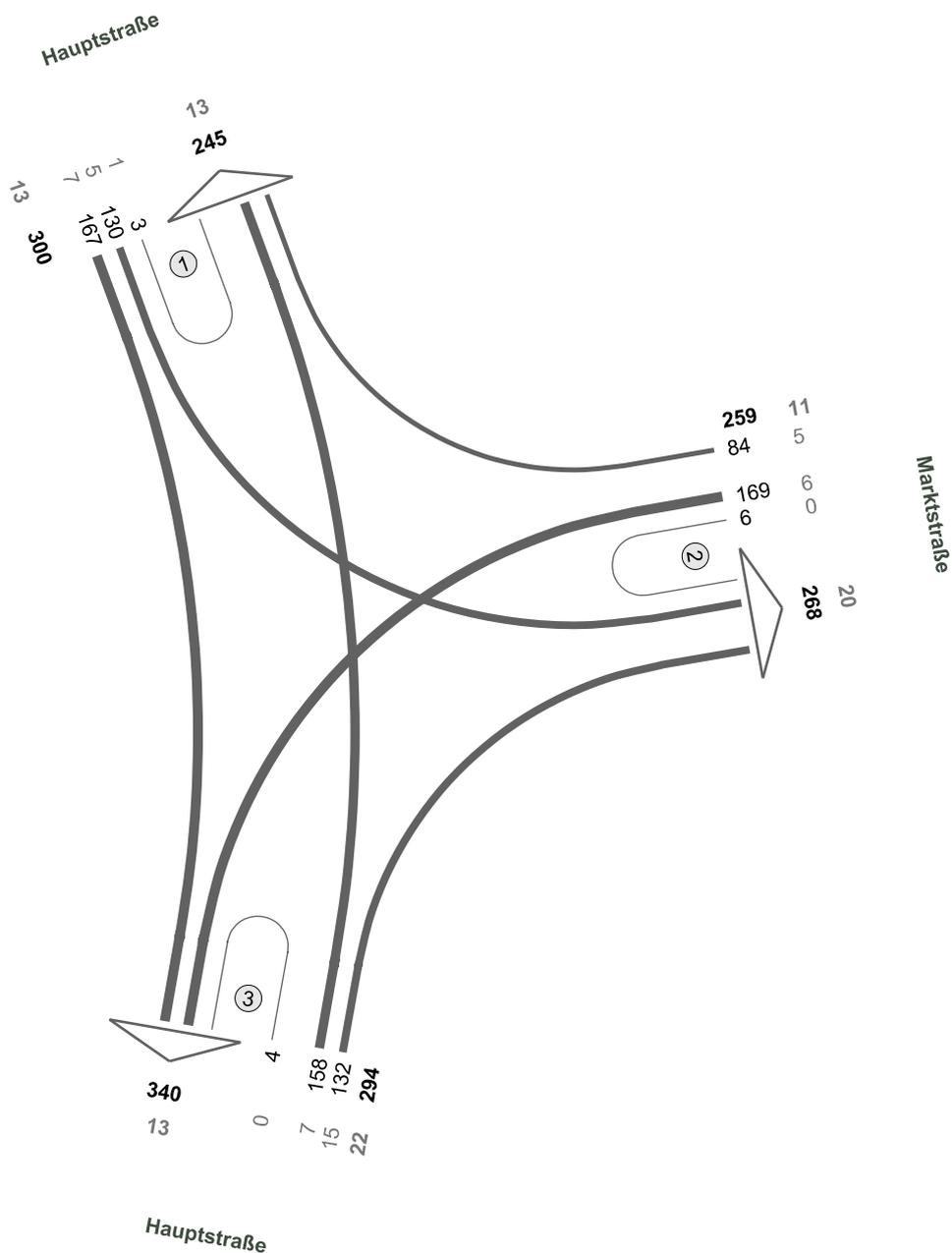
Angaben in Kfz/8h



Verkehrsuntersuchung zur  
Industriestraße Ramsloh in der Gemeinde Saterland

**Saterland, K1**

Donnerstag, 04.05.2023  
07:15 - 08:15 Uhr  
Morgenspitze



Fz-Klassen	Kfz	SV>3,5t
Arm 1	545	26
Arm 2	527	31
Arm 3	634	35
<b>Zst.: 01</b>	<b>853</b>	<b>46</b>

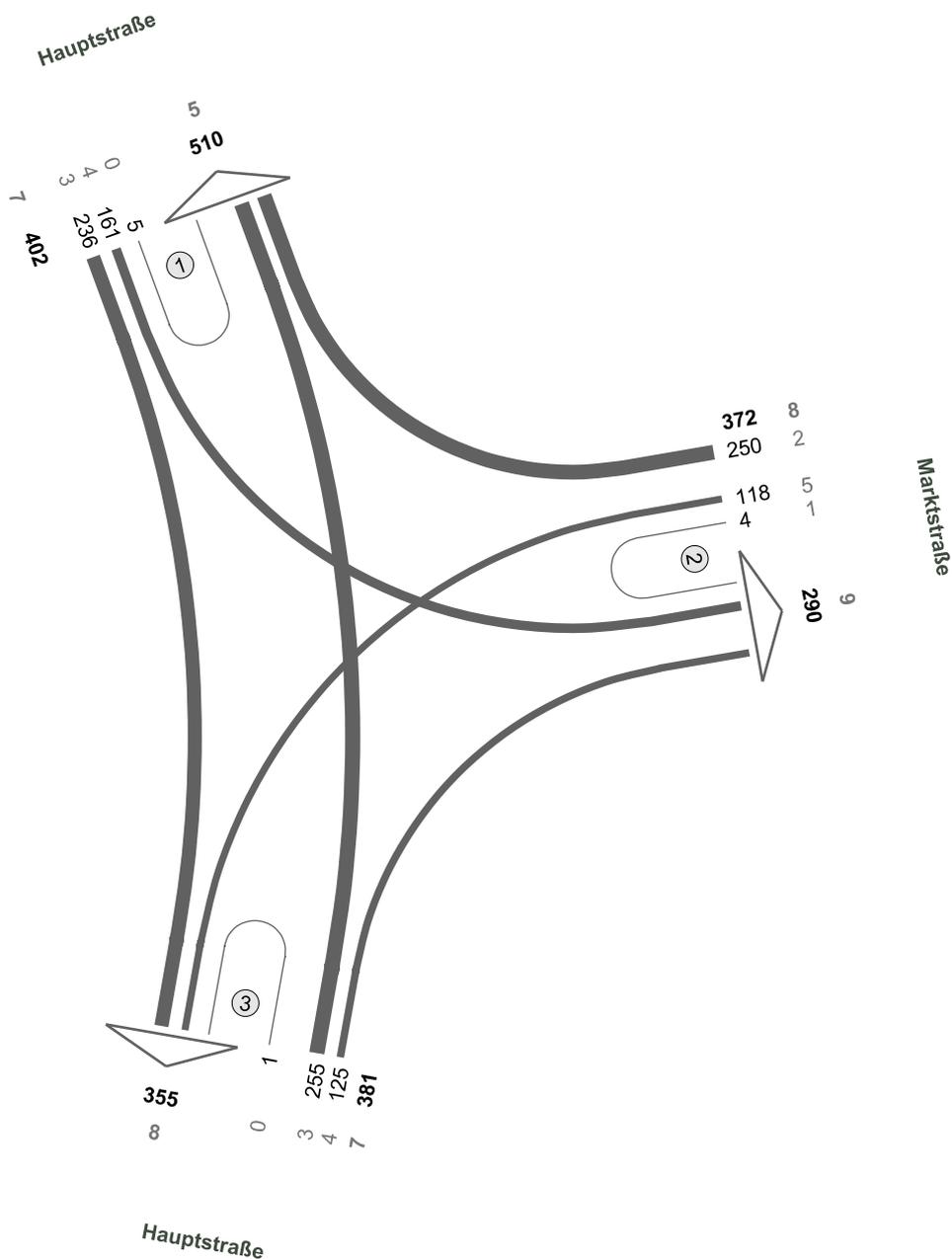
Verkehrsuntersuchung zur  
Industriestraße Ramsloh in der Gemeinde Saterland

**Saterland, K1**

Donnerstag, 04.05.2023

16:00 - 17:00 Uhr

Nachmittagsspitze



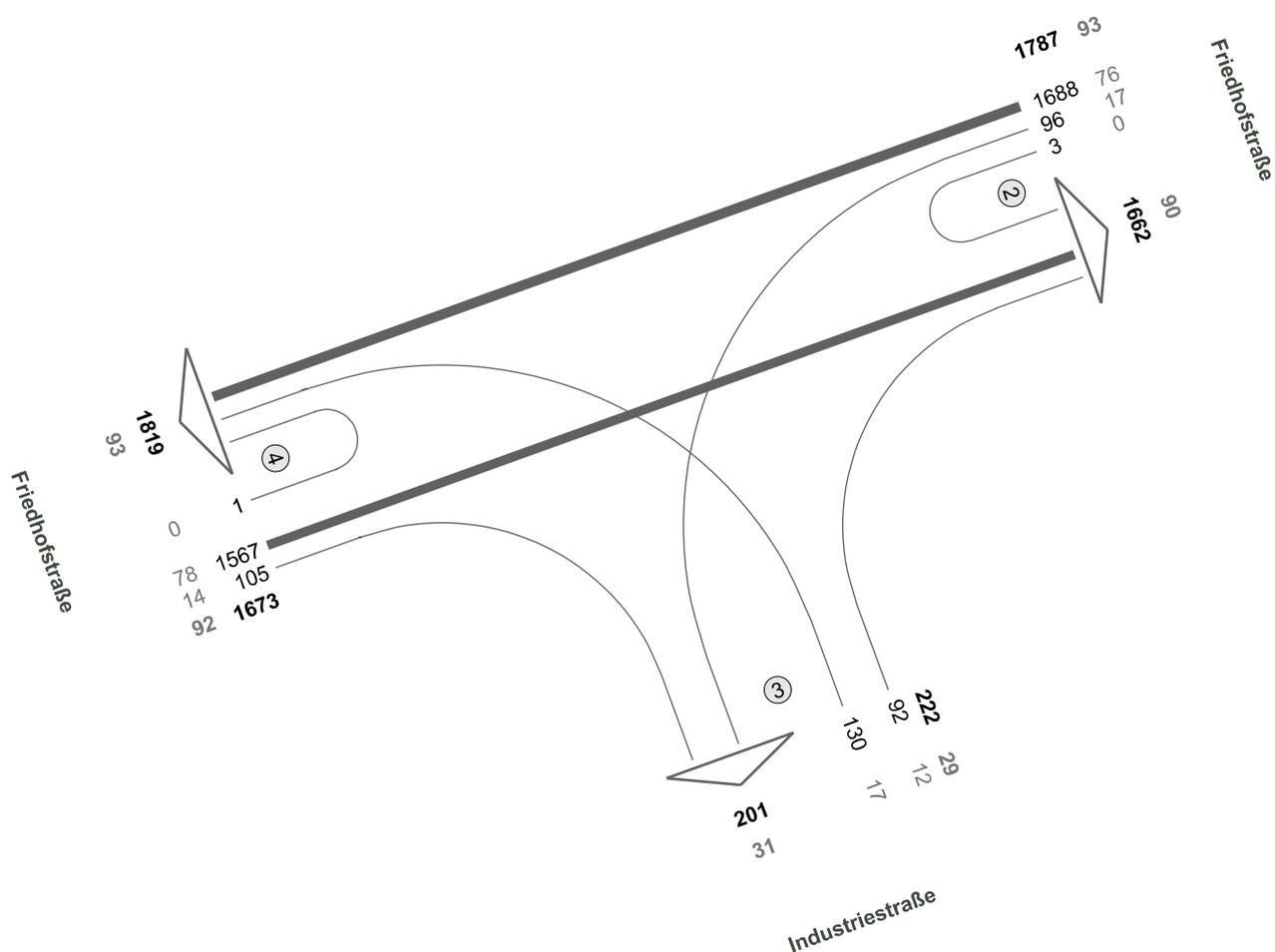
Fz-Klassen	Kfz	SV>3,5t
Arm 1	912	12
Arm 2	662	17
Arm 3	736	15
<b>Zst.: 01</b>	<b>1155</b>	<b>22</b>



Verkehrsuntersuchung zur  
Industriestraße Ramsloh in der Gemeinde Saterland

## Saterland, K2

Donnerstag, 04.05.2023  
06:00-10:00 Uhr und 15:00-19:00 Uhr  
Angaben in Kfz/8h



Fz-Klassen	Kfz	SV>3,5t
Arm 2	3449	183
Arm 3	423	60
Arm 4	3492	185
Zst.: 01	3682	214

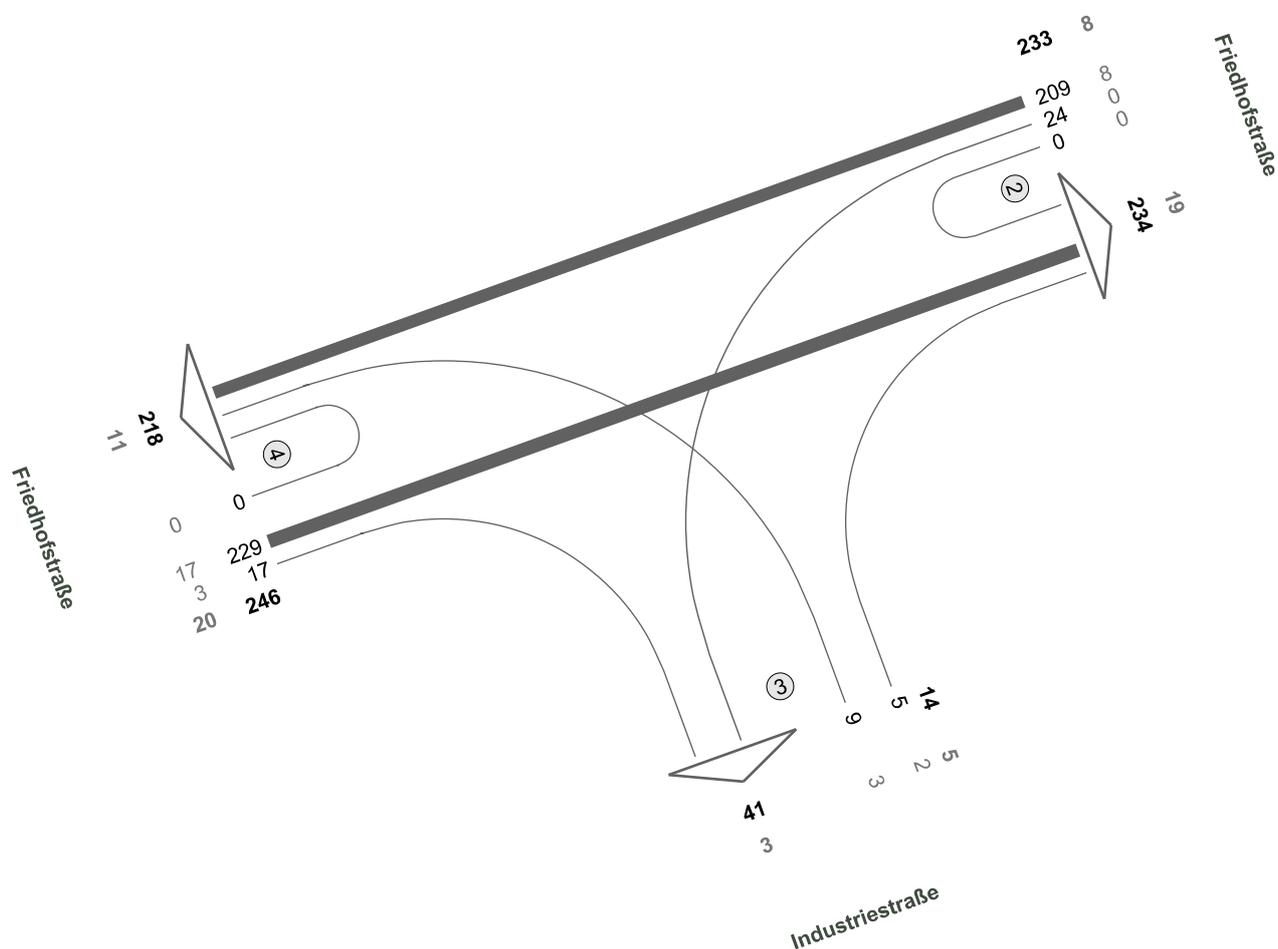
Verkehrsuntersuchung zur  
Industriestraße Ramsloh in der Gemeinde Saterland

**Saterland, K2**

Donnerstag, 04.05.2023

07:00 - 08:00 Uhr

Morgenspitze



Fz-Klassen	Kfz	SV>3,5t
Arm 2	467	27
Arm 3	55	8
Arm 4	464	31
<b>Zst.: 01</b>	<b>493</b>	<b>33</b>

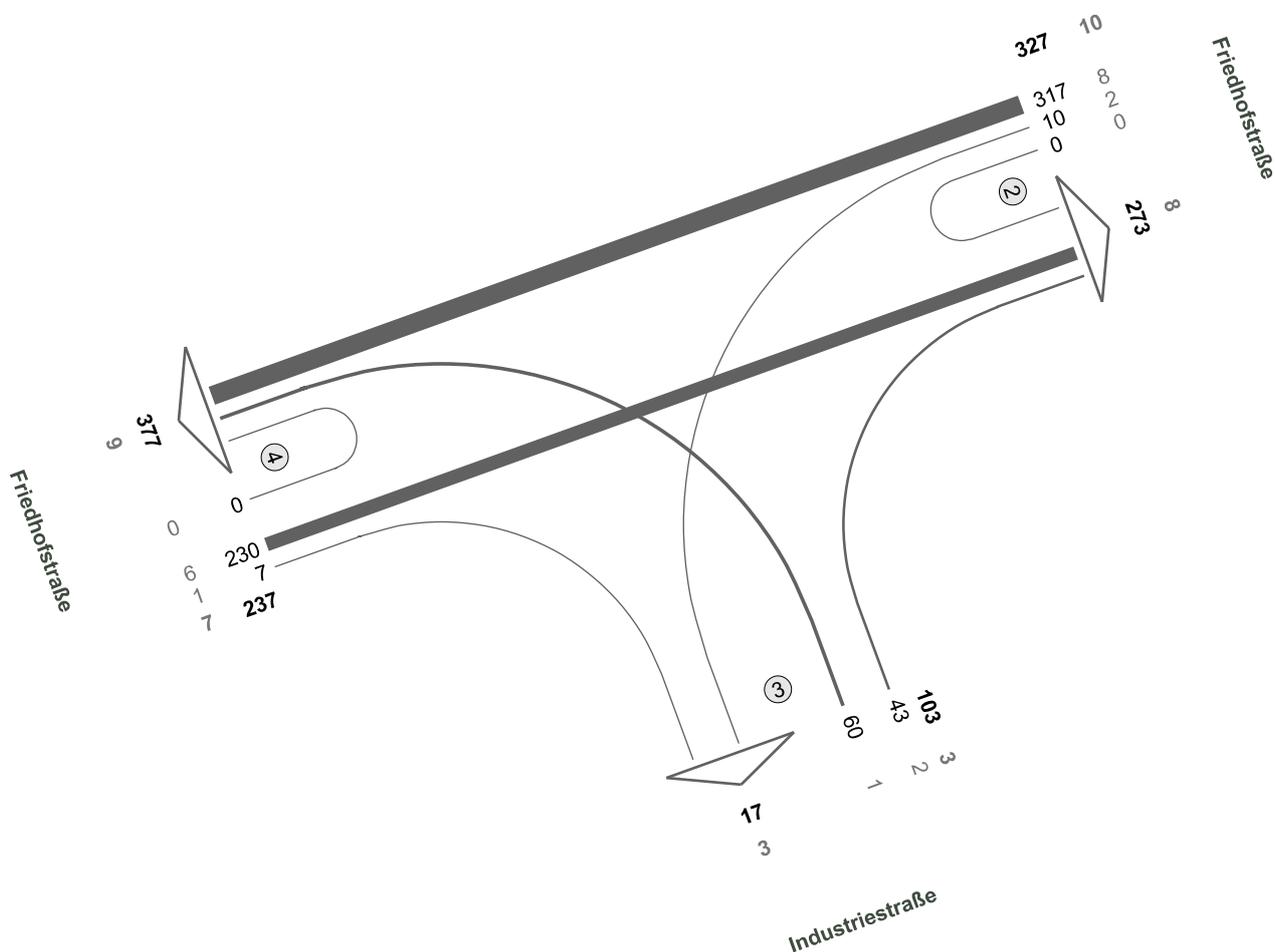
Verkehrsuntersuchung zur  
Industriestraße Ramsloh in der Gemeinde Saterland

**Saterland, K2**

Donnerstag, 04.05.2023

15:45 - 16:45 Uhr

Nachmittagsspitze

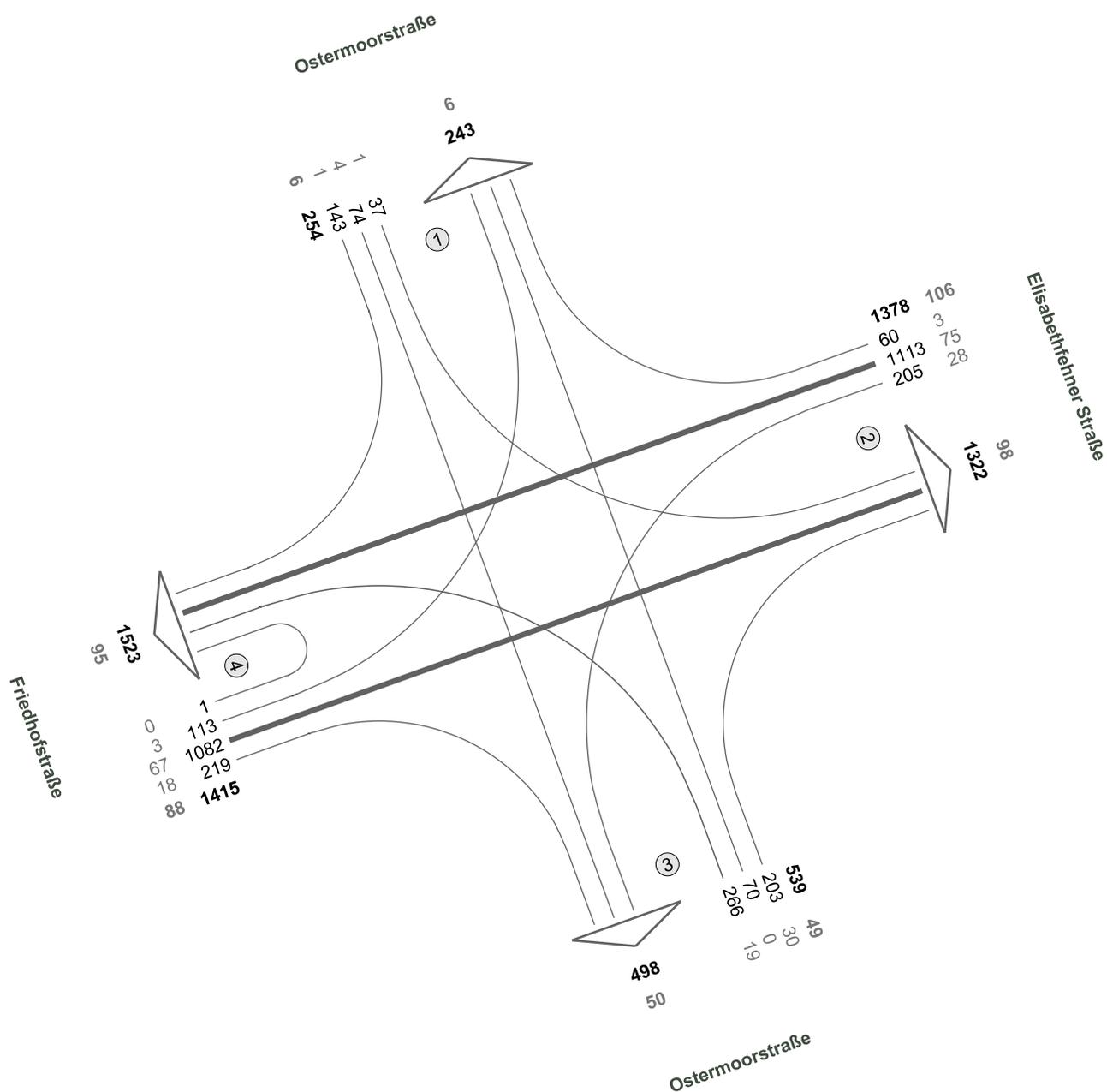


Fz-Klassen	Kfz	SV>3,5t
Arm 2	600	18
Arm 3	120	6
Arm 4	614	16
<b>Zst.: 01</b>	<b>667</b>	<b>20</b>

Verkehrsuntersuchung zur  
Industriestraße Ramsloh in der Gemeinde Saterland

**Saterland, K3**

Donnerstag, 04.05.2023  
06:00-10:00 Uhr und 15:00-19:00 Uhr  
Angaben in Kfz/8h

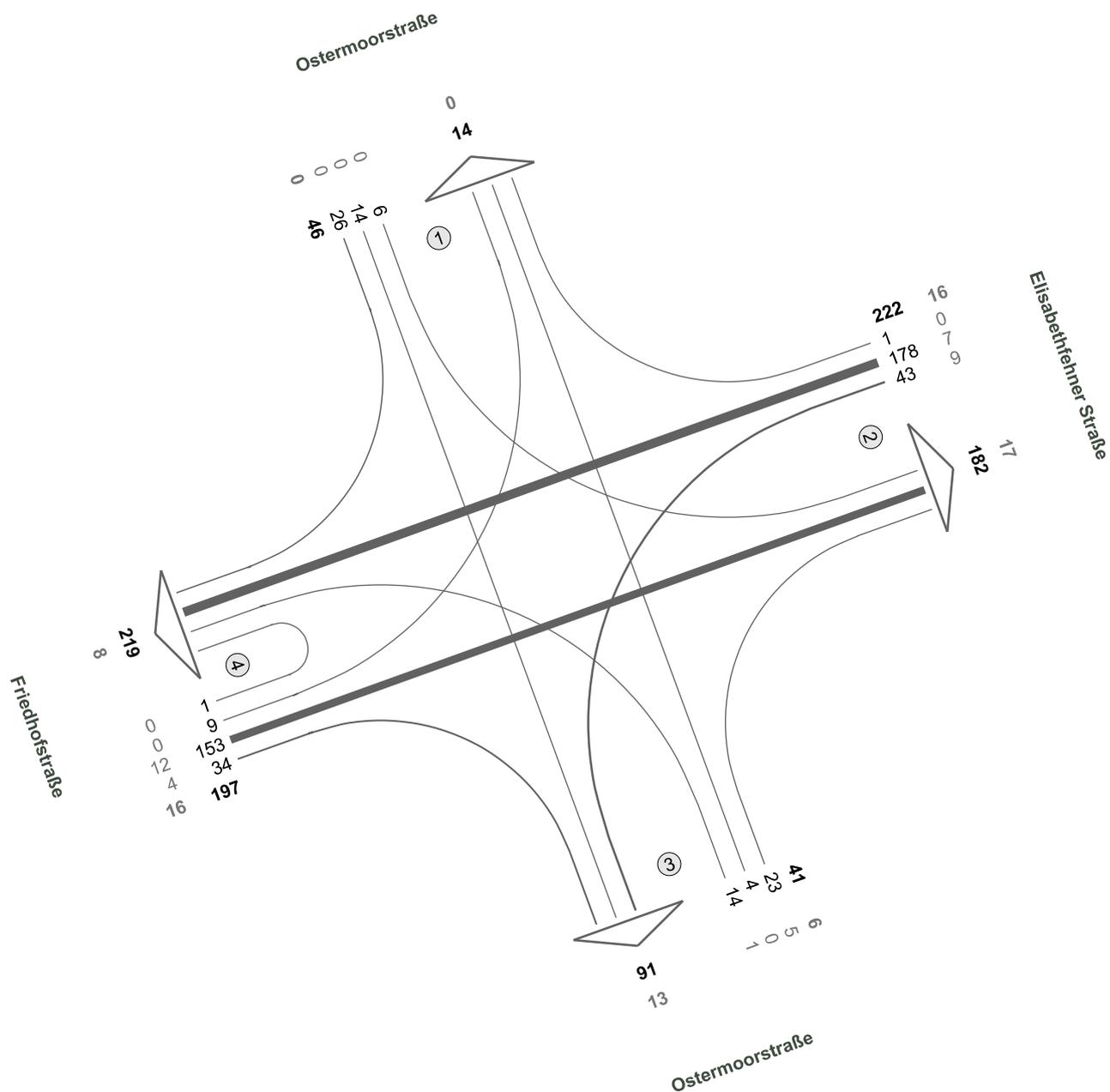


Fz-Klassen	Kfz	SV>3,5t
Arm 1	497	12
Arm 2	2700	204
Arm 3	1037	99
Arm 4	2938	183
<b>Zst.: 01</b>	<b>3586</b>	<b>249</b>

Verkehrsuntersuchung zur  
Industriestraße Ramsloh in der Gemeinde Saterland

**Saterland, K3**

Donnerstag, 04.05.2023  
07:00 - 08:00 Uhr  
Morgenspitze



Fz-Klassen	Kfz	SV>3,5t
Arm 1	60	0
Arm 2	404	33
Arm 3	132	19
Arm 4	416	24
<b>Zst.: 01</b>	<b>506</b>	<b>38</b>

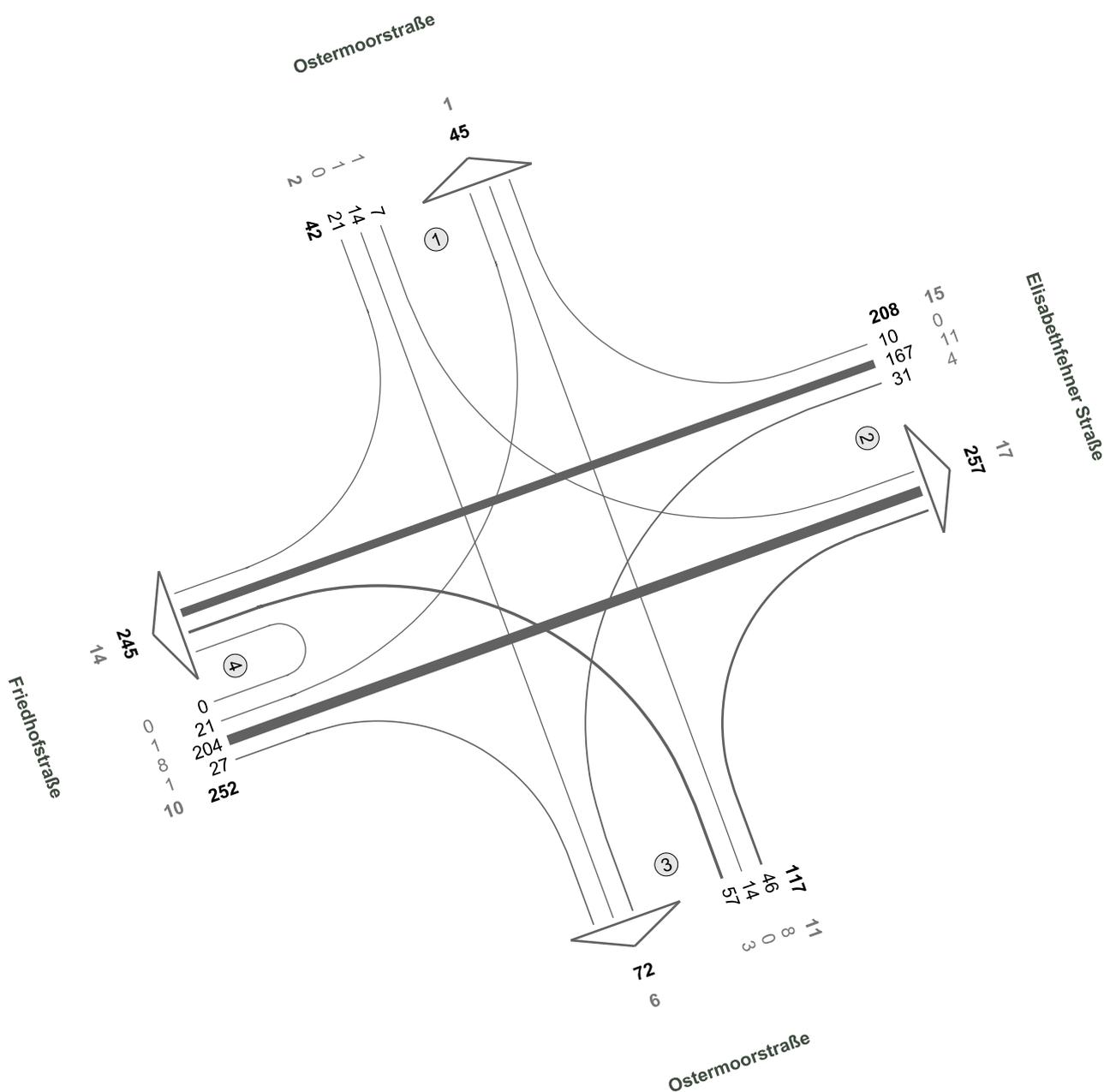
Verkehrsuntersuchung zur  
Industriestraße Ramsloh in der Gemeinde Saterland

**Saterland, K3**

Donnerstag, 04.05.2023

15:45 - 16:45 Uhr

Nachmittagsspitze

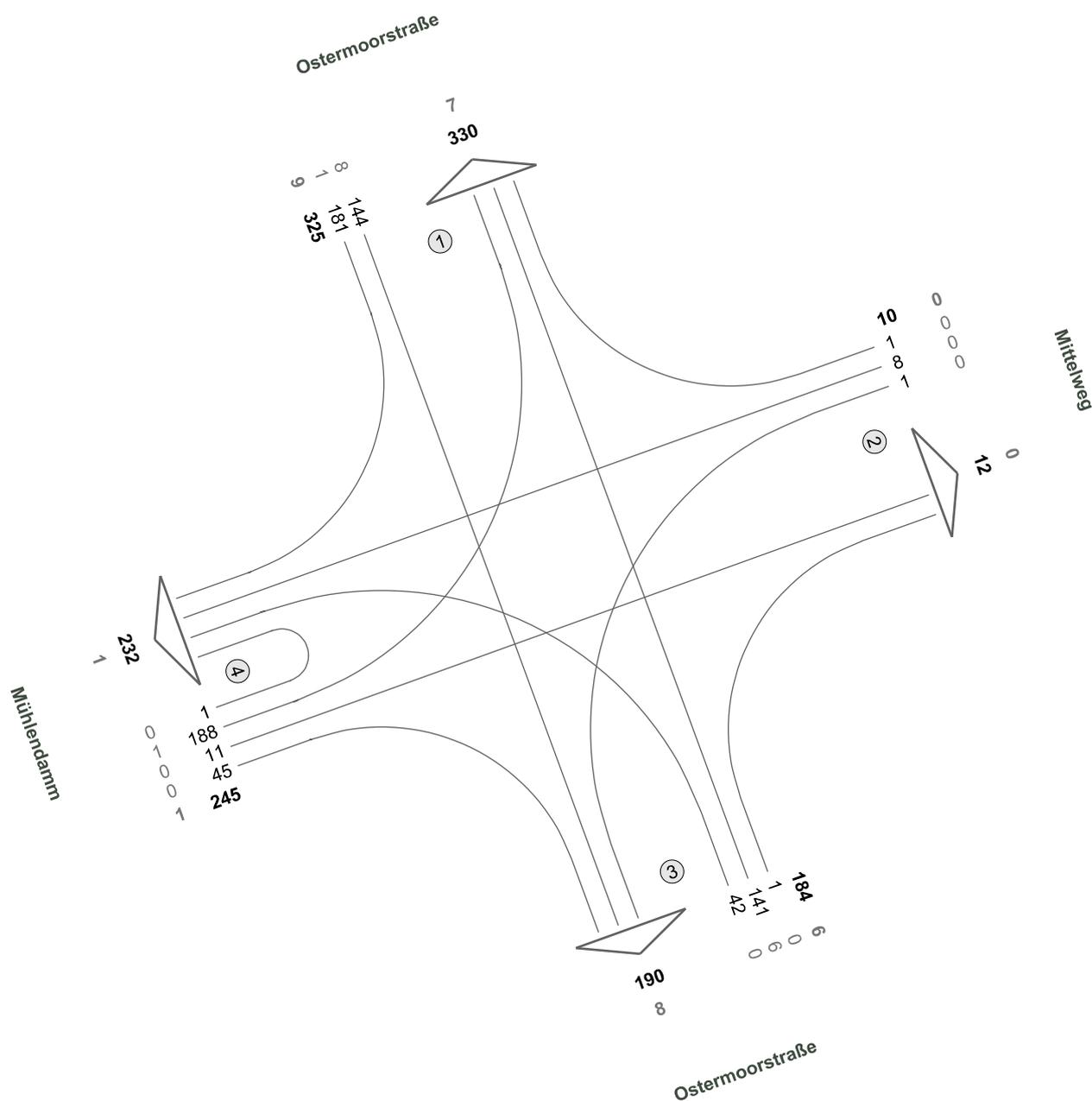


Fz-Klassen	Kfz	SV>3,5t
Arm 1	87	3
Arm 2	465	32
Arm 3	189	17
Arm 4	497	24
<b>Zst.: 01</b>	<b>619</b>	<b>38</b>

Verkehrsuntersuchung zur  
Industriestraße Ramsloh in der Gemeinde Saterland

**Saterland, K4**

Donnerstag, 04.05.2023  
06:00-10:00 Uhr und 15:00-19:00 Uhr  
Angaben in Kfz/8h



Fz-Klassen	Kfz	SV>3,5t
Arm 1	655	16
Arm 2	22	0
Arm 3	374	14
Arm 4	477	2
<b>Zst.: 01</b>	<b>764</b>	<b>16</b>

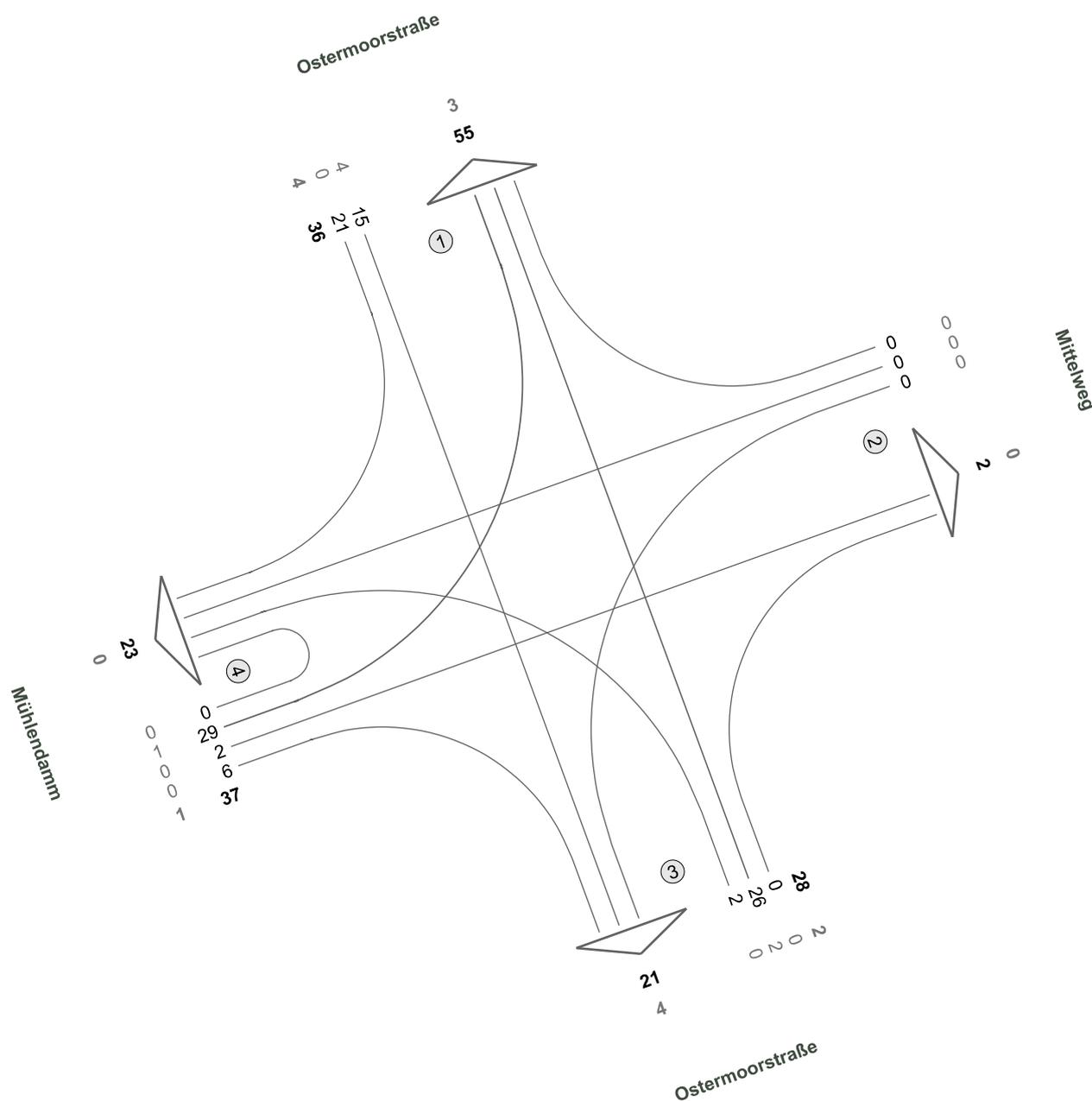
Verkehrsuntersuchung zur  
Industriestraße Ramsloh in der Gemeinde Saterland

**Saterland, K4**

Donnerstag, 04.05.2023

06:30 - 07:30 Uhr

Morgenspitze



Fz-Klassen	Kfz	SV>3,5t
Arm 1	91	7
Arm 2	2	0
Arm 3	49	6
Arm 4	60	1
<b>Zst.: 01</b>	<b>101</b>	<b>7</b>

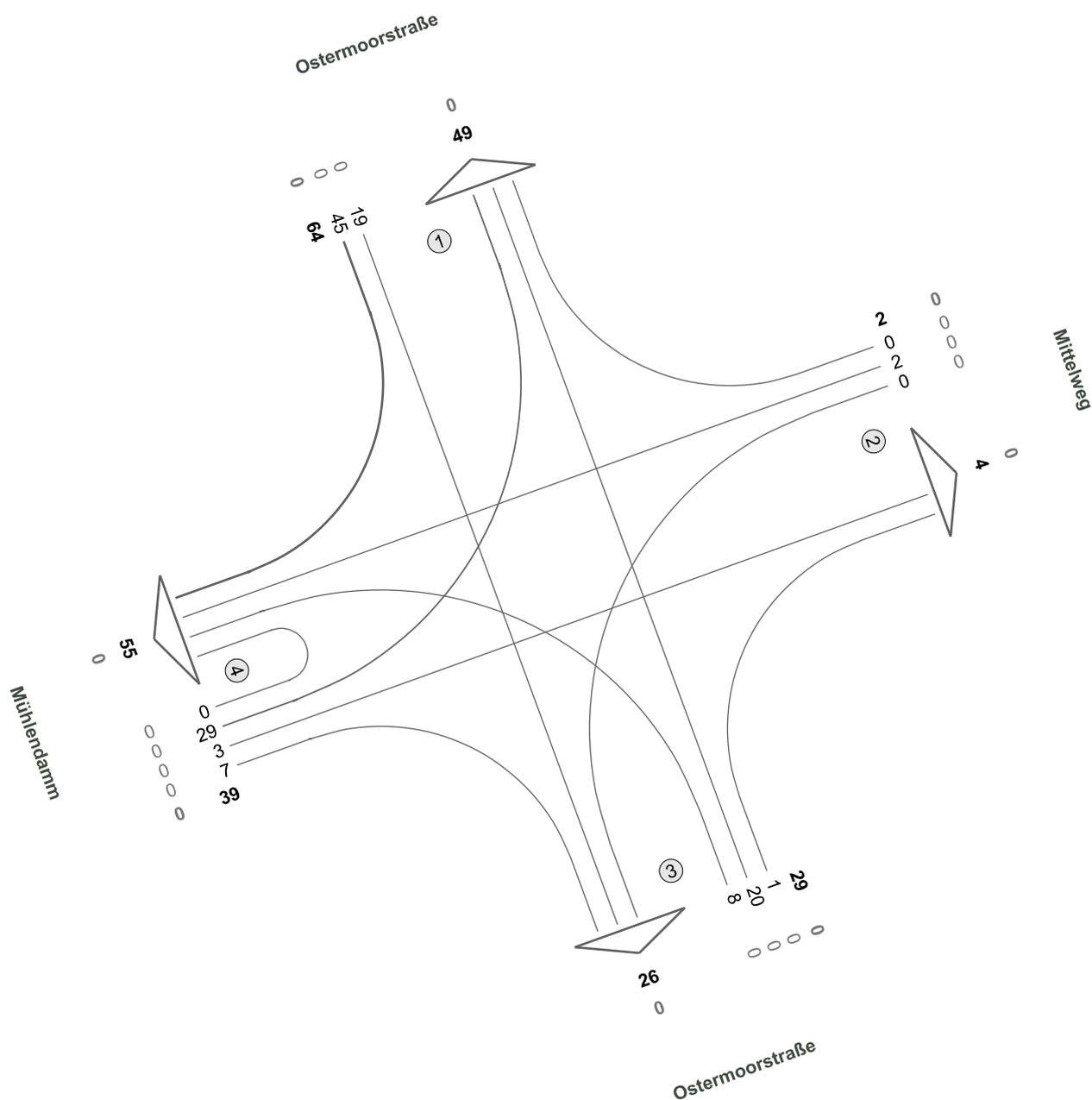
Verkehrsuntersuchung zur  
Industriestraße Ramsloh in der Gemeinde Saterland

**Saterland, K4**

Donnerstag, 04.05.2023

16:00 - 17:00 Uhr

Nachmittagsspitze

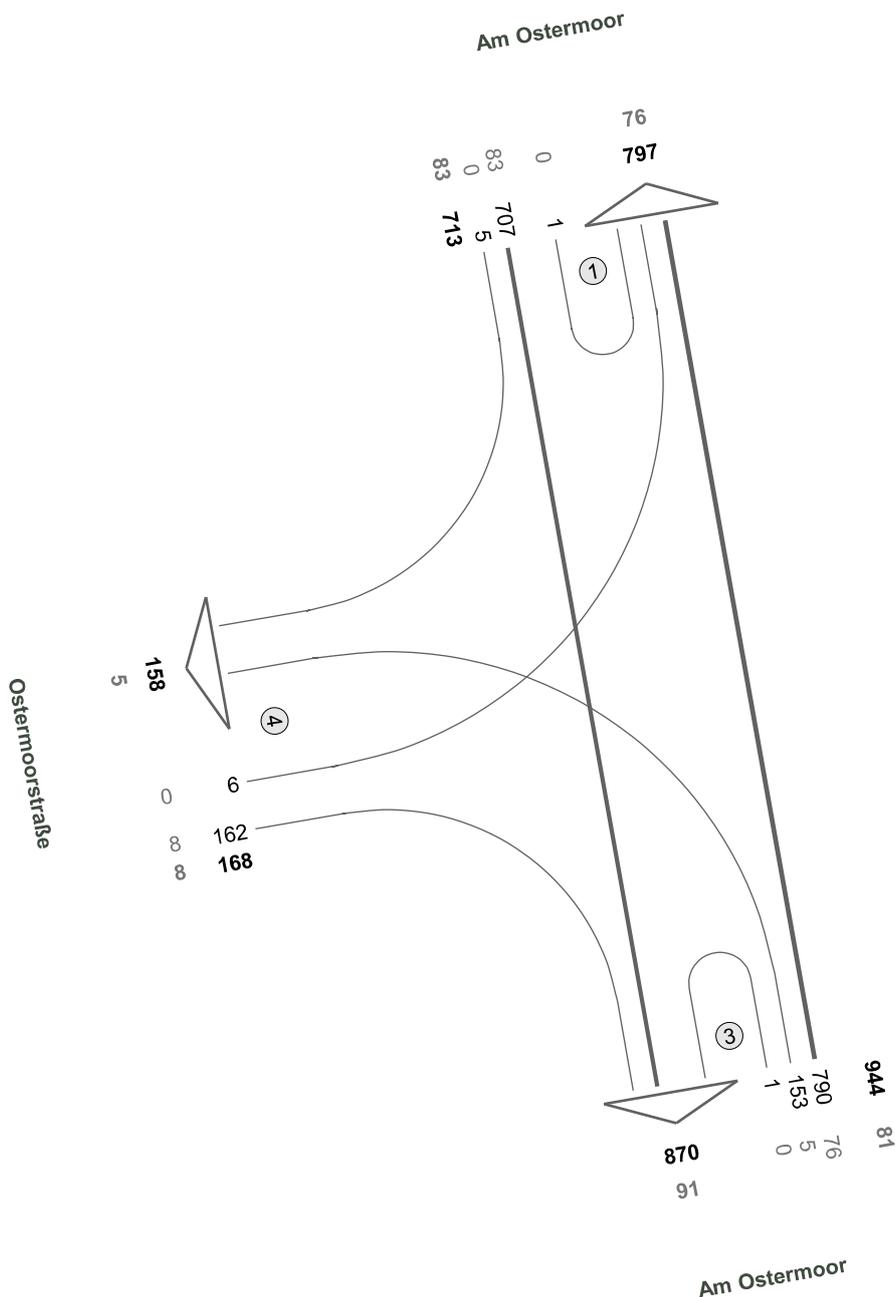


Fz-Klassen	Kfz	SV>3,5t
Arm 1	113	0
Arm 2	6	0
Arm 3	55	0
Arm 4	94	0
<b>Zst.: 01</b>	<b>134</b>	<b>0</b>

Verkehrsuntersuchung zur  
Industriestraße Ramsloh in der Gemeinde Saterland

**Saterland, K5**

Donnerstag, 04.05.2023  
06:00-10:00 Uhr und 15:00-19:00 Uhr  
Angaben in Kfz/8h



Fz-Klassen	Kfz	SV>3,5t
Arm 1	1510	159
Arm 3	1814	172
Arm 4	326	13
Zst.: 01	1825	172

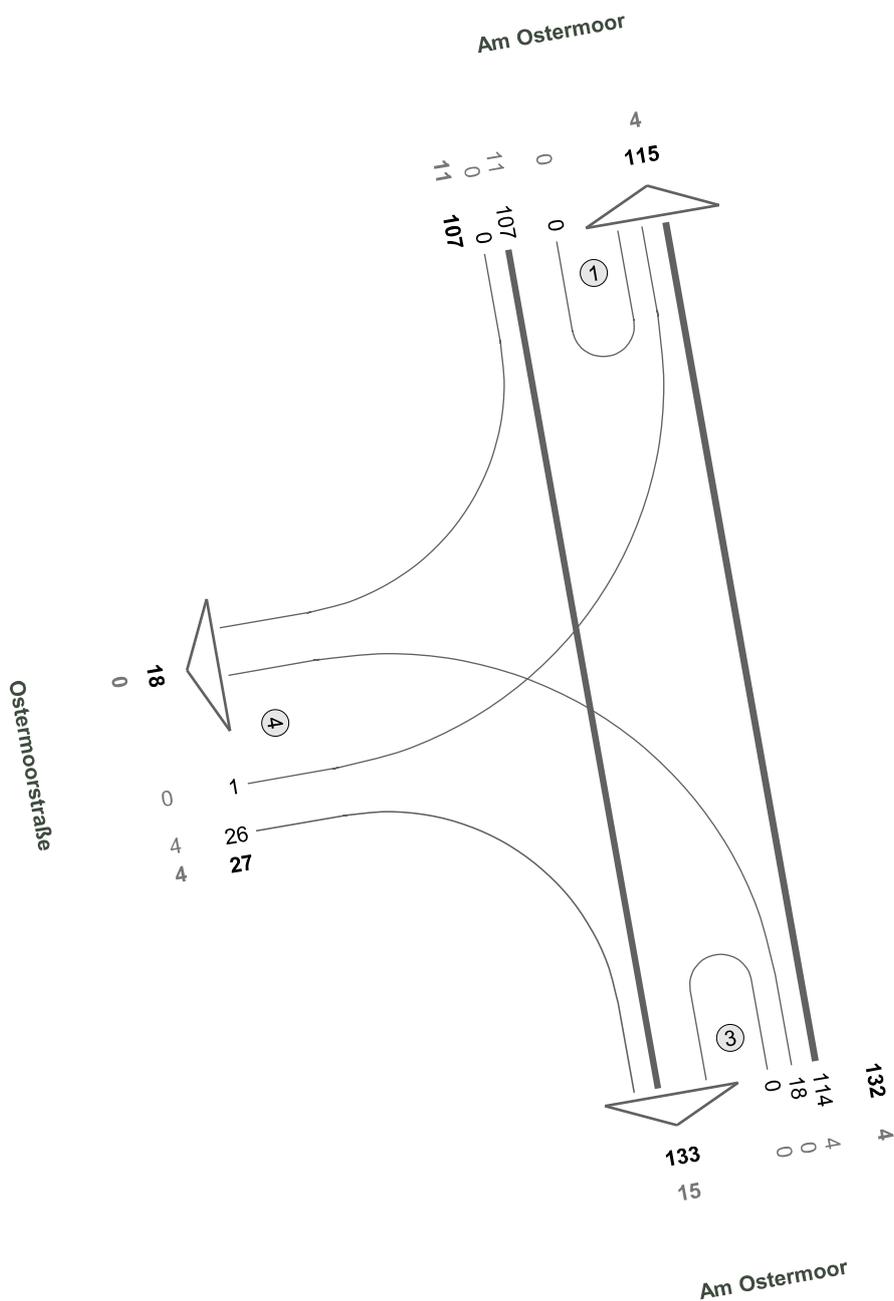
Verkehrsuntersuchung zur  
Industriestraße Ramsloh in der Gemeinde Saterland

**Saterland, K5**

Donnerstag, 04.05.2023

07:00 - 08:00 Uhr

Morgenspitze



Fz-Klassen	Kfz	SV>3,5t
Arm 1	222	15
Arm 3	265	19
Arm 4	45	4
<b>Zst.: 01</b>	<b>266</b>	<b>19</b>

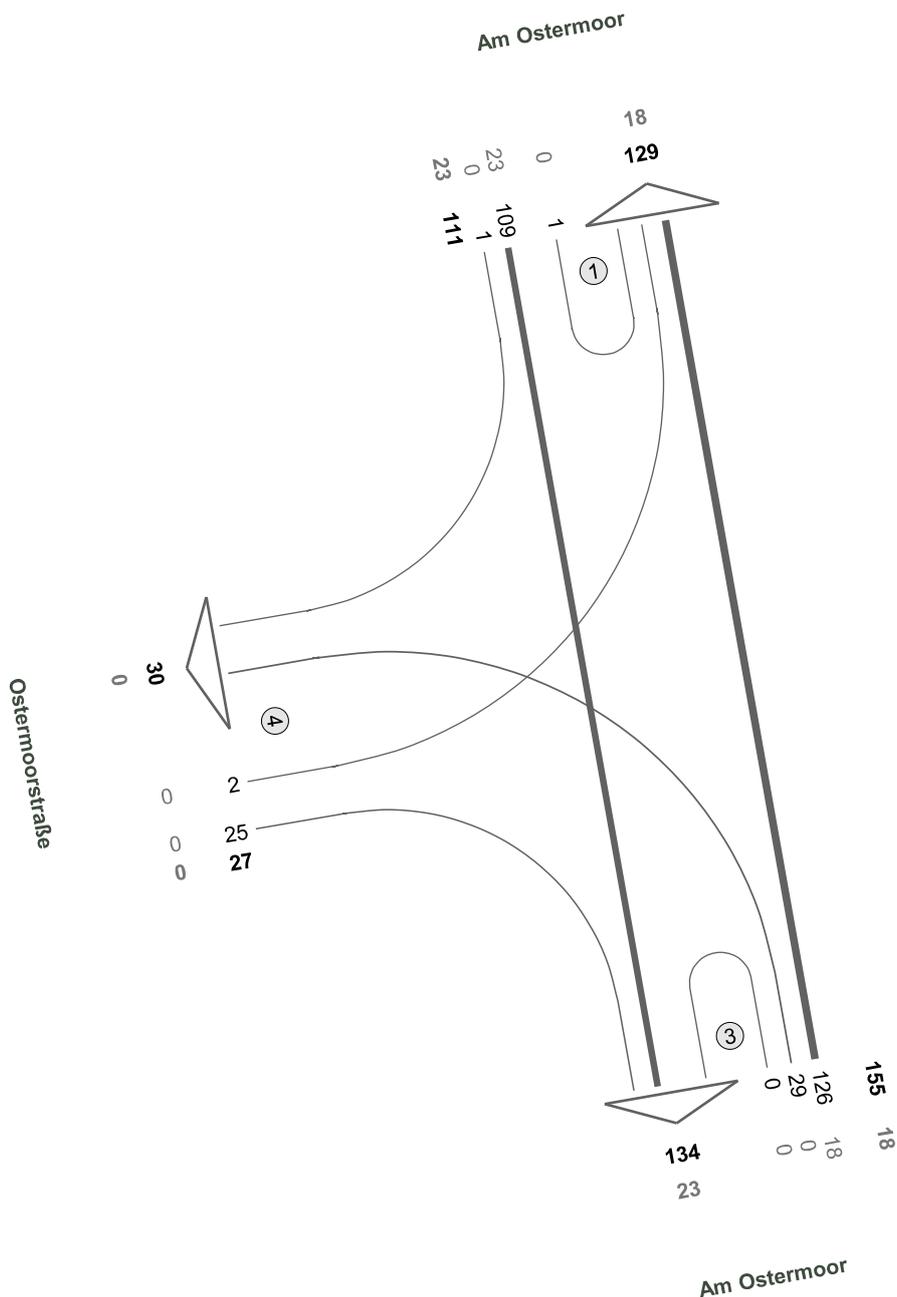
Verkehrsuntersuchung zur  
Industriestraße Ramsloh in der Gemeinde Saterland

**Saterland, K5**

Donnerstag, 04.05.2023

15:45 - 16:45 Uhr

Nachmittagsspitze



Fz-Klassen	Kfz	SV > 3,5t
Arm 1	240	41
Arm 3	289	41
Arm 4	57	0
Zst.: 01	293	41

**Bebauungsplan Nr. 24, 16. Änderung  
der Gemeinde Saterland**

**- Schalltechnische Berechnungen -**

**Bebauungsplan Nr. 24, 16. Änderung  
der Gemeinde Saterland**

**- Ergänzende Stellungnahme -  
(Verkehrslärm)**