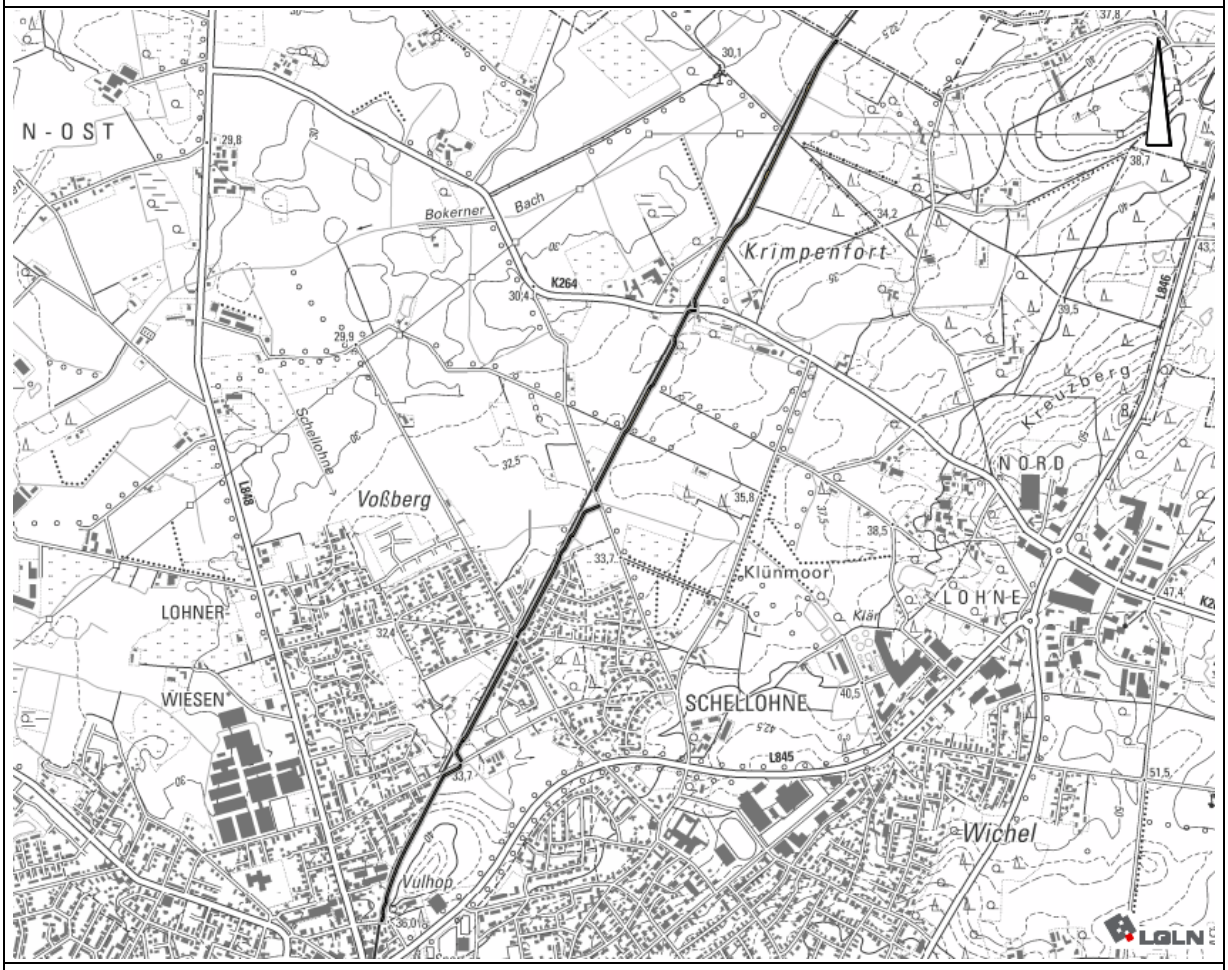
Stadt Lohne

Landkreis Vechta

89. Änderung des Flächennutzungsplanes



Begründung **Vorentwurf** **November 2026**

NWP Planungsgesellschaft mbH
Gesellschaft für räumliche Planung und Forschung

Escherweg 1
26121 Oldenburg

Postfach 5335
26043 Oldenburg

Telefon 0441 97174 -0
Telefax 0441 97174 -73

E-Mail info@nwp-ol.de
Internet www.nwp-ol.de

Inhaltsverzeichnis

Teil I: Ziele, Zwecke, Inhalte und wesentliche Auswirkungen der Planung 4

1 Einleitung 4

1.1 Planungsanlass 4
1.2 Rechtsgrundlagen 4
1.3 Abgrenzung des Änderungsbereiches 4
1.4 Beschreibung des Änderungsbereiches und seiner Umgebung 4

2 Kommunale Planungsgrundlagen 5

2.1 Flächennutzungsplan 5
2.2 Bebauungspläne 7
2.3 Relevante kommunale und kreisweite Konzepte 7

3 Ziele, Zwecke und Erfordernis der Planung 8

3.1 Erfordernis und Bedarfsnachweis 8
3.2 Standortbegründung 8

4 Planungsvorgaben, Abwägungsbelange und wesentliche Auswirkungen der Planung 8

4.1 Belange der Raumordnung 11
4.2 Bodenschutz- und Umwidmungssperrklausel 12
4.3 Belange des Klimaschutzes und der Klimaanpassung 13
4.4 Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse und Sicherheit der Wohn- und Arbeitsbevölkerung 13
4.5 Belange sozialer und kultureller Bedürfnisse, Belange des Bildungswesens und von Sport, Freizeit und Erholung 13
4.6 Belange der Baukultur und des Denkmalschutzes 14
4.7 Belange der Gestaltung des Orts- und Landschaftsbildes 14
4.8 Belange von Natur und Landschaft, Eingriffsregelung 14
4.9 Belange der Wirtschaft 17
4.10 Belange der Landwirtschaft 17
4.11 Technische Infrastruktur, Ver- und Entsorgung 18
4.12 Oberflächenentwässerung 18
4.13 Belange des Verkehrs 18
4.14 Belange des Hochwasserschutzes und der Hochwasservorsorge 18
4.15 Belange des Bodenschutzes 20
4.16 Kampfmittel 21
4.17 Altlasten 21

5 Darlegung der Ergebnisse der Beteiligungsverfahren 21

5.1 Ergebnisse der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 1 BauGB. 21

5.2 Ergebnisse der frühzeitigen Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange nach § 4 Abs. 1 BauGB 21

5.3 Ergebnisse der Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB 21

5.4 Ergebnisse der Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB 21

6 Inhalte der Planung 22

7 Ergänzende Angaben 22

7.1 Städtebauliche Übersichtsdaten 22

7.2 Daten zum Verfahrensablauf 22

Anlage

- Meyer & Rahmel GbR, Okt. (2021): Stadt Lohne; Radweg Lohne – Vechta; Erfassung von Brutvögeln und Fledermäusen, Stand Oktober 2021

Anmerkung: Zur besseren Lesbarkeit wurde im folgenden Text das generische Maskulinum gewählt, mit den Ausführungen werden jedoch alle Geschlechter gleichermaßen angesprochen.

Teil I: Ziele, Zwecke, Inhalte und wesentliche Auswirkungen der Planung

1 Einleitung

1.1 Planungsanlass

Die Stadt Lohne plant in Abstimmung mit der Stadt Vechta den Ausbau des vorhandenen Pfades zwischen den beiden Städten. Für die planungsrechtliche Absicherung ist die Aufstellung eines Bebauungsplanes notwendig. Damit dieser aus dem Flächennutzungsplan (FNP) entwickelt werden kann, ist eine Änderung des FNP als vorbereitende Bauleitplanung notwendig.

1.2 Rechtsgrundlagen

Rechtliche Grundlagen der Flächennutzungsplanänderung Nr. 89 sind das Baugesetzbuch (BauGB), die Verordnung über die bauliche Nutzung der Grundstücke (BauNVO), die Verordnung über die Ausarbeitung der Bauleitpläne und die Darstellung des Inhalts (Planzeichenverordnung 1990 - PlanzV) und das Niedersächsische Kommunalverfassungsgesetz, jeweils in der zur Zeit geltenden Fassung.

1.3 Abgrenzung des Änderungsbereiches

Die Strecke beginnt in Lohne an der Straße „Kreuzstraße“ und endet in Vechta an der Straße „Auf dem Hagen“. Damit liegen gut dreiviertel auf dem Lohner Stadtgebiet und etwa ein Viertel der Strecke auf dem Vechtaer Stadtgebiet.

Der Änderungsbereich befindet sich ausschließlich auf dem Stadtgebiet Lohne und beginnt zentral und verläuft nach Norden. Das Gebiet umfasst eine Größe von rund 16.600 m².

Die Lage und des Änderungsbereiches kann der Planzeichnung sowie dem Übersichtsplan der Begründung übernommen werden.

1.4 Beschreibung des Änderungsbereiches und seiner Umgebung

Der Änderungsbereich erstreckt sich entlang der Bahnschienen vom Zentrum der Stadt in nordöstliche Richtung bis an die Grenze zur Stadt Vechta. Im nördlichen Bereich des Planungsgebietes grenzen landwirtschaftlich genutzte Flächen an die Fuß- und Fahrradstrecke. Im südlichen Bereich grenzen Wohngebiete an.



Abbildung 1: Luftbild mit eingetragenem Änderungsbereich, (Quelle: umweltkarten-niedersachsen.de)

2 Kommunale Planungsgrundlagen

2.1 Flächennutzungsplan

Der wirksame Flächennutzungsplan der Stadt Lohne aus dem Jahr 2022 enthält für den Änderungsbereich verschiedene Darstellungen. Zum überwiegenden Teil liegen Flächen für die Landwirtschaft vor. Im Süden sind die Flächen Teil von Wohnbauflächen, Gemeinbedarfsflächen sowie zum kleinen Teil gemischten Bauflächen. Richtung Außenbereich wird der Änderungsbereich hauptsächlich von weiteren Flächen für die Landwirtschaft gesäumt. Vereinzelt gibt es Flächen für die Forstwirtschaft sowie Grünflächen. Die Grünflächen stellen eine Grenze zu den südlich gelegenen Wohnbauflächen (W) dar.

Die Bahntrasse und somit auch der neuentstehende Weg werden innerhalb der Wohnbauflächen von Straßenverkehrsflächen (Ostseite: „Jägerstraße“, Westseite: „Voßbergstraße“) gekreuzt.

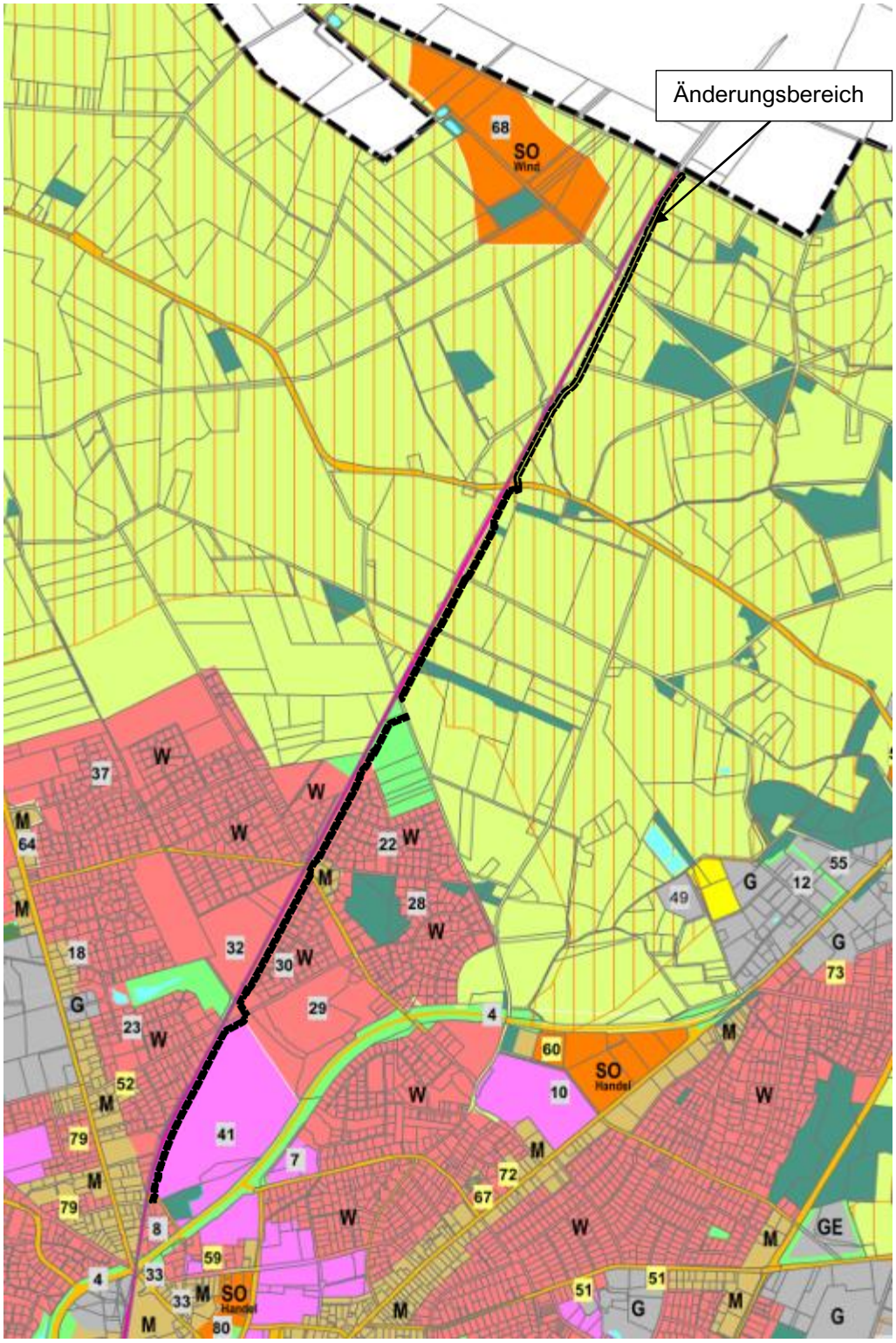


Abbildung 2: Auszug aus dem Flächennutzungsplatz der Stadt Lohne

Für die Realisierung der Planungsabsichten ist die Änderung des Flächennutzungsplanes notwendig, damit die Planungsziele gemäß § 8 Abs. 2 BauGB aus dem Flächennutzungsplan entwickelbar sind.

2.2 Bebauungspläne

Folgende Bebauungspläne der Stadt Lohne werden mit Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 201 in den Teilbereichen überplant:

020 F Kreuzstraße Nord

020 Achtern Thun

84-I Nordtangente

111 Zwischen Jägerstraße und Vulhopsweg

058 Vossberg

35 A/II Jägerstraße

108 A Zwischen Jägerstraße und Dobbenweg

Folgende Bebauungspläne der Stadt Lohne grenzen östlich und westlich an den Änderungsbereich oder an die bestehende Bahntrasse:

Nr. 119 Schellohner Mark,

Nr. 168 – Voßberg,

Nr. 097 Bakumer Straße (L 848)/Nördlich Vullhopsweg,

Nr. 049 Bakumer Straße/Vulhopsweg

Nr. 049 Bakumer Straße/Vulhopsweg – 2. Änderung,

Nr. 087 Zwischen Vulhopsweg, Bakumer Straße, An der Bahn und Bahnlinie.

Im Parallelverfahren wird der Bebauungsplan Nr. 201 „Radweg Lohne – Vechta“ gemäß § 8 Abs. 3 BauGB aufgestellt.

2.3 Relevante kommunale und kreisweite Konzepte

Radverkehrskonzept

Das Radverkehrskonzept 2025 der Stadt Lohne ist eine Fortschreibung eines Handlungskonzeptes aus dem Jahr 2010. Diesem Konzept nach zu urteilen, birgt Lohne aufgrund der überwiegend flachen Typologie gute Voraussetzungen für das Radfahren. Heute bereits werden ca. 35 % aller Wege innerhalb der Stadt mit dem Rad zurückgelegt werden. Maßnahmen, um dies weiter zu fördern, sind unter anderem die Radanbindung der Kernstadt an benachbarte Orte, z.B. die Stadt Vechta, die zeitgleich zu dieser Planung die Anschlussplanung in ihrer Stadt durchführt. Als aktuelle Planungen im Bereich Verkehr werden die bahnbegleitende Radverbindung zwischen Lohne und Vechta sowie die Umgestaltung der Radverkehrsführungen im Bereich Schellohner Weg/ Möhlendamm und Kreuzung Vechtaer Straße/Jägerstraße genannt.

Daher stützen sowohl das Radverkehrskonzept 2010 als auch die Fortschreibung von 2025 dieses Planungsprojekt.

Integratives Klimaschutzkonzept

Das integrative Klimaschutzkonzept für den Landkreis Vechta von Ende 2025 fasst untern anderem den Aspekt des Verkehrs auf. Das Konzept weiß um die große Bedeutung des Klimawandels und stützt sich auf das Niedersächsische Klimagesetz (NKlimaG) und das Bundes-

Klimaschutzgesetz (KSG). Die Kreisverwaltung des Landkreises setzt sich zum Ziel bis zum Jahr 2040 treibhausgasneutral zu werden. Um dies zu erreichen, sollen anfallende Emissionen reduziert werden. Hierfür bietet der Verkehrssektor ein enormes Einsparungspotenzial. So wird eine Verkehrsverlagerung hin zum Umweltverbund – also Fuß- und Radverkehr, öffentlicher Nahverkehr sowie Sharing-Angebote – angestrebt. Da das Planungsprojekt den Ausbau der Fahrradmobilität fördert wird dies von dem Klimaschutzkonzept befürwortet.

3 Ziele, Zwecke und Erfordernis der Planung

Die Stadt Lohne verfolgt mit der vorliegenden Planung das Ziel, durch diesen Ausbau eine attraktive, sichere Nutzung von Fuß- und Radverkehr zu schaffen und diesen zu fördern. Die Strecke schließt Lohne an einem zentralen Verkehrspunkt an das überörtliche Radwegenetz an. Der tägliche Radverkehr zeichnet sich unter anderem durch Pendlerströme von Arbeitnehmern und Studenten der Universität Vechta aus. Der bestehende Feldweg soll zu einem 3 m breiten Weg ausgebaut werden. Damit soll der bestehende Weg in seiner bisherigen Funktion und der Pendlerverkehr gestärkt werden. Der Pendlerverkehr auf dem Rad ist gut für das Klima, entlastet die Straßen und fördert die Gesundheit.

Gleichzeitig soll die Erreichbarkeit und Bewirtschaftung der angrenzenden landwirtschaftlichen Flächen gewährleistet bleiben. Aus diesem Grund wird eine Kombination von Fuß-, Rad- und Wirtschaftsweg angestrebt. So kann eine zusätzliche Flächeninanspruchnahme vermieden und bereits bestehende Wegebeziehungen weiterentwickelt werden.

3.1 Erfordernis und Bedarfsnachweis

Gemäß § 1 Abs. 3 BauGB haben Gemeinden Bauleitpläne aufzustellen, sobald und soweit es für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung erforderlich ist. Diese Erforderlichkeit ergibt sich aus der zuvor beschriebenen Situation. Der Änderungsbereich wird in Teilen von Bebauungsplänen überlagert (siehe Kapitel 2.2). In den Bereichen außerhalb des Zentrums liegt der Änderungsbereich im Außenbereich und ist derzeit planungsrechtlich nach § 35 BauGB zu beurteilen. Demnach hat die Stadt gemäß §1 Abs. 3 BauGB die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 201 beschlossen.

3.2 Standortbegründung

Es ist bereits ein unbefestigter Weg vorhanden, welcher ausgebaut werden soll, um eine sichere und komfortable Verbindung zwischen den beiden Städten gewährleisten zu können. Die Verbindung verläuft entlang der bestehenden Bahnlinie und aus Sicht der Stadt Lohne wird der Ausbau als sinnvoll erachtet, um - auch aus Gründen des Umweltschutzes - den Rad- und Fußverkehr zu fördern. Aufgrund der bereits vorhandenen Verbindung und der Lage der beiden Städte kommt ein anderer Standort für den Ausbau dieser Infrastruktur nicht infrage.

4 Planungsvorgaben, Abwägungsbelange und wesentliche Auswirkungen der Planung

Um die konkurrierenden privaten und öffentlichen Belange fach- und sachgerecht in die Abwägung gemäß § 1 Abs. 7 BauGB einstellen zu können, werden gemäß §§ 3 und 4 BauGB Beteiligungsverfahren durchgeführt.

Gemäß § 1 Abs. 7 BauGB sind bei der Aufstellung, Änderung, Ergänzung und Aufhebung von Bauleitplänen die öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander gerecht abzuwägen. Die Ergebnisse der Abwägung sind in der nachstehenden Tabelle sowie in den nachfolgenden Unterkapiteln dokumentiert.

Betroffene öffentliche und private Belange durch die Planung

Betroffenheit
§ 1 Abs. 4 BauGB: Belange der Raumordnung, u.a. Ziele der Raumordnung
siehe Kapitel 4.1
§ 1 Abs. 6 Nr. 1 BauGB: die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse und die Sicherheit der Wohn- und Arbeitsbevölkerung
siehe Kapitel 4.4
§ 1 Abs. 6 Nr. 2 BauGB: die Wohnbedürfnisse der Bevölkerung, insbesondere auch von Familien mit mehreren Kindern, die Schaffung und Erhaltung sozial stabiler Bewohnerstrukturen, die Eigentumsbildung weiter Kreise der Bevölkerung und die Anforderungen kostensparenden Bauens sowie die Bevölkerungsentwicklung
Nicht betroffen, da eine Wegeverbindung ausgebaut wird.
§ 1 Abs. 6 Nr. 3 BauGB: die sozialen und kulturellen Bedürfnisse der Bevölkerung, insbesondere die Bedürfnisse der Familien, der jungen, alten und behinderten Menschen, unterschiedliche Auswirkungen auf Frauen und Männer sowie die Belange des Bildungswesens und von Sport, Freizeit und Erholung
siehe Kapitel 4.5
§ 1 Abs. 6 Nr. 4 BauGB: die Belange der Erhaltung, Erneuerung, Fortentwicklung, Anpassung und der Umbau vorhandener Ortsteile sowie die Erhaltung und Entwicklung zentraler Versorgungsbereiche
Nicht betroffen, da eine Wegeverbindung ausgebaut wird.
§ 1 Abs. 6 Nr. 5 BauGB: die Belange der Baukultur, des Denkmalschutzes und der Denkmalpflege, die erhaltenswerten Ortsteile, Straßen und Plätze von geschichtlicher, künstlerischer oder städtebaulicher Bedeutung und die Gestaltung des Orts- und Landschaftsbildes
siehe Kapitel 4.6, 4.7
§ 1 Abs. 6 Nr. 6 BauGB: die von den Kirchen und Religionsgesellschaften des öffentlichen Rechts festgestellten Erfordernisse für Gottesdienst und Seelsorge
Nicht betroffen, da eine Wegeverbindung ausgebaut wird.
§ 1 Abs. 6 Nr. 7 BauGB: die Belange des Umweltschutzes, einschließlich des Naturschutzes und der Landschaftspflege, insbesondere:
a) die Auswirkungen auf Tiere, Pflanzen, Fläche, Boden, Wasser, Luft, Klima und das Wirkungsgefüge zwischen ihnen sowie die Landschaft und die biologische Vielfalt,
siehe Kapitel 4.8
b) die Erhaltungsziele und der Schutzzweck der Natura 2000-Gebiete im Sinne des Bundesnaturschutzgesetzes,
siehe Kapitel 4.8
c) umweltbezogene Auswirkungen auf den Menschen und seine Gesundheit sowie die Bevölkerung insgesamt,

Betroffenheit
siehe Kapitel 4.4
d) umweltbezogene Auswirkungen auf Kulturgüter und sonstige Sachgüter,
siehe Kapitel 4.6
e) die Vermeidung von Emissionen sowie der sachgerechte Umgang mit Abfällen und Abwässern,
siehe Kapitel 4.3
f) die Nutzung erneuerbarer Energien, insbesondere auch im Zusammenhang mit der Wärmeversorgung von Gebäuden, sowie die sparsame und effiziente Nutzung von Energie,
siehe Kapitel4.3
g) die Darstellungen von Landschaftsplänen und sonstigen Plänen, insbesondere des Wasser-, des Abfall- und des Immissionsschutzrechts, sowie die Darstellungen in Wärmeplänen und die Entscheidungen über die Ausweisung als Gebiet zum Neu- oder Ausbau von Wärmenetzen oder als Wasserstoffnetzausbaugebiet gemäß § 26 des Wärmeplanungsgesetzes vom 20. Dezember 2023
siehe Kapitel 4.8
h) die Erhaltung der bestmöglichen Luftqualität in Gebieten, in denen die durch Rechtsverordnung zur Erfüllung von Rechtsakten der Europäischen Union festgelegten Immissionsgrenzwerte nicht überschritten werden,
Genannte Gebiete sind im Änderungsbereich nicht vorhanden.
i) die Wechselwirkungen zwischen den einzelnen Belangen des Umweltschutzes nach den Buchstaben a bis d,
Wechselwirkungen werden bei den Ausführungen zu den einzelnen Schutzgütern mit berücksichtigt.
j) unbeschadet des § 50 Satz 1 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes, die Auswirkungen, die aufgrund der Anfälligkeit der nach dem Bebauungsplan zulässigen Vorhaben für schwere Unfälle oder Katastrophen zu erwarten sind, auf die Belange nach den Buchstaben a bis d und i,
Keine schweren Unfälle oder Katastrophen zu erwarten.
§ 1 Abs. 6 Nr. 8 BauGB: die Belange a) der Wirtschaft, auch ihrer mittelständischen Struktur im Interesse einer verbrauchernahen Versorgung der Bevölkerung,
siehe Kapitel 4.9
b) der Land- und Forstwirtschaft,
Landwirtschaft: siehe Kapitel 4.10, Waldflächen sind nach derzeitigen Stand nicht betroffen.
c) der Erhaltung, Sicherung und Schaffung von Arbeitsplätzen,
siehe Kapitel 4.9
d) des Post- und Telekommunikationswesens, insbesondere des Mobilfunkausbaus,
Nicht betroffen, da eine Wegeverbindung ausgebaut wird.
e) der Versorgung, insbesondere mit Energie und Wasser, einschließlich der Versorgungssicherheit,
Nicht betroffen, da eine Wegeverbindung ausgebaut wird.
f) der Sicherung von Rohstoffvorkommen
Das Planungsgebiet liegt außerhalb von Rohstoffvorkommen.

Betroffenheit
§ 1 Abs. 6 Nr. 9 BauGB: die Belange des Personen- und Güterverkehrs und der Mobilität der Bevölkerung, auch im Hinblick auf die Entwicklungen beim Betrieb von Kraftfahrzeugen, etwa der Elektromobilität, einschließlich des öffentlichen Personennahverkehrs und des nicht motorisierten Verkehrs, unter besonderer Berücksichtigung einer auf Vermeidung und Verringerung von Verkehr ausgerichteten städtebaulichen Entwicklung
siehe Kapitel 4.13
§ 1 Abs. 6 Nr. 10 BauGB: die Belange der Verteidigung und des Zivilschutzes sowie der zivilen Anschlussnutzung von Militärliegenschaften
Das Planungsgebiet liegt außerhalb des Militärbereichs.
§ 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB: die Ergebnisse eines von der Gemeinde beschlossenen städtebaulichen Entwicklungskonzeptes oder einer von ihr beschlossenen sonstigen städtebaulichen Planung
siehe Kapitel 2.3
§ 1 Abs. 6 Nr. 12 BauGB: die Belange des Küsten- oder Hochwasserschutzes und der Hochwasservorsorge, insbesondere die Vermeidung und Verringerung von Hochwasserschäden
siehe Kapitel 4.12
§ 1 Abs. 6 Nr. 13 BauGB: die Belange von Flüchtlingen oder Asylbegehrenden und ihrer Unterbringung
Nicht betroffen, da eine Wegeverbindung ausgebaut wird.
§ 1 Abs. 6 Nr. 14 BauGB: die ausreichende Versorgung mit Grün- und Freiflächen
Nicht betroffen, da eine Wegeverbindung ausgebaut wird.
§ 1a Abs. 2 BauGB: Bodenschutz- und Umwidmungssperrklausel
siehe Kapitel 4.2
§ 1a Abs. 3 BauGB: Eingriffsregelung
siehe Kapitel 4.8
§ 1a Abs. 5 BauGB: Belange des Klimaschutzes und der Klimaanpassung
siehe Kapitel 4.3

Nach derzeitigem Kenntnisstand sind keine weiteren Belange betroffen.

4.1 Belange der Raumordnung

Landes-Raumordnungsprogramm

Das Landes-Raumordnungsprogramm (LROP) Niedersachsen in der Fassung vom 26. September 2017, inklusive der Änderungsverordnung vom 7. September 2022 (in Kraft getreten am 17.09.2022) enthält keine plangebietsbezogenen Aussagen. Dieser zeichnerischen Darstellung ist lediglich die Kennzeichnung beider Städte als Mittelzentrum und die Bahnverbindung zwischen Lohne und Vechta sowie die Kreuzung dieser mit einer Hauptverkehrsstraße außerhalb der Lohner Stadtgrenzen zu entnehmen. Diese Aspekte werden durch das Planungsvorhaben nicht beeinträchtigt.

Regionalen Raumordnungsprogramm

Dem Regionalen Raumordnungsprogramm (RROP) für den Landkreis Vechta aus dem Jahr 2021 sind verschiedene Grundsätze (G) und Ziele (Z) dieser Region zu entnehmen. Die zeichnerische Darstellung des RRPO weist die Stadt Lohne als ein zentrales Siedlungsgebiet (Z) aus. In den Änderungsbereich des Vorhabens fällt das Vorranggebiet sonstige Eisenbahnstrecke (Z) sowie das Vorbehaltsgebiet Landwirtschaft auf Grund hoher Ertragspotenzials (G). Dazu gibt es ein Vorbehaltsgebiet Trinkwassergewinnung (G). Die geplante Strecke kreuzt sich im Verlauf bis zur Stadtgrenze Vechta mit einem Vorbehaltsgebiet Straße von regionaler Bedeutung (Z) sowie einem Vorranggebiet ELT Leitungsstraße (Z) und mehreren Vorranggebieten Rohrfernleitungstrassen für Gas (Z).

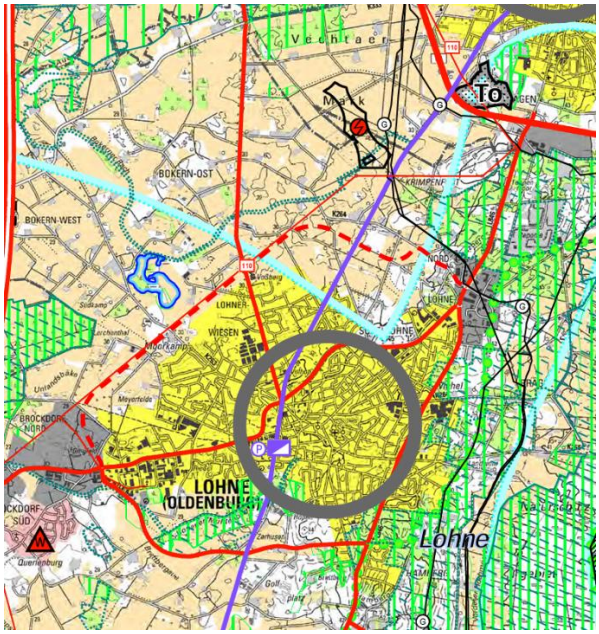


Abbildung 3: Auszug aus dem Regionalen Raumordnungsprogramm 2021 des Landkreises Vechta

Die aufgeführten Grundsätze und Ziele werden durch dieses Vorhaben nicht beeinträchtigt.

Weiter hat sich das RROP es sich zum Ziel gesetzt Fahrradmobilität zu stärken. Für den Radverkehr soll es insbesondere zwischen zentralen Orten eine schnelle, leistungsfähige und sichere Verbindung geben. Ein weiteres Ziel ist der flächendeckende Ausbau des überörtlichen Radwegenetzes. Begründet werden diese Ziele unter anderem mit der Minderung von Schadstoff- und Verkehrslärmemissionen durch den motorisierten Verkehr. Daher wird dieses Planungsprojekt ebenfalls von dem RROP befürwortet und gestützt.

4.2 Bodenschutz- und Umwidmungssperrklausel

Nach § 1a Abs. 2 S. 3 BauGB sind die Bodenschutzklausel und die Umwidmungssperrklausel in der Abwägung nach § 1 Abs. 7 BauGB zu berücksichtigen. Das BauGB enthält in § 1a Abs. 2 Regelungen zur Reduzierung des Freiflächenverbrauchs. Dies soll im Wesentlichen über zwei Regelungsmechanismen erfolgen:

- Nach § 1a Abs. 2 S. 1 BauGB soll mit Grund und Boden sparsam umgegangen werden (Bodenschutzklausel).

- § 1a Abs. 2 S. 2 BauGB bestimmt, dass landwirtschaftlich, als Wald oder für Wohnzwecke genutzte Flächen nur im notwendigen Umfang umgenutzt werden sollen (Umwidmungssperrklausel).

Die Stadt hat bei einer Analyse festgestellt, dass dieses Planungsprojekt dem Bodenschutz nicht entgegenspricht, da dieser Weg in Form eines Feldweges bereits besteht und genutzt wird. Derzeit ist dieser Weg nicht versiegelt, weist aufgrund der Nutzungen jedoch Vorbelastungen auf. Einem sparsamen Umgang mit Boden wird insofern Rechnung (Bodenschutzklausel) getragen, da weiterhin eine Kombination von Fuß- und Radfahrweg und Wirtschaftsweg angestrebt wird. So werden keine zusätzlichen neuen Flächen in Anspruch genommen.

4.3 Belange des Klimaschutzes und der Klimaanpassung

Im Rahmen der Bauleitplanung soll gemäß § 1a Abs. 5 BauGB den Erfordernissen des Klimaschutzes als auch der Klimaanpassung Rechnung getragen werden. Am 30.07.2011 ist das Gesetz zur Förderung des Klimaschutzes bei der Entwicklung in den Städten und Gemeinden in Kraft getreten. Im Rahmen der BauGB-Novelle 2017 wurden durch die Umsetzung der UVP-Änderungsrichtlinie neue Anforderungen an die Umweltprüfung gestellt.

Beachtlich sind auch die Klimaschutzziele des Bundes-Klimaschutzgesetzes (KSG, erstmals in Kraft getreten am 12.12.2019). Bis zum Zieljahr 2030 gilt eine Minderungsquote von mindestens 65 % der Treibhausgasemissionen im Vergleich zum Jahr 1990. Für das Jahr 2040 ist ein Minderungsziel von mind. 88 % genannt. Bis zum Jahr 2045 ist die Klimaneutralität als Ziel formuliert.

Das Klimaschutzgesetz (KSG) betont zudem die Vorbildfunktion der öffentlichen Hand und verpflichtet die Träger öffentlicher Aufgaben bei ihren Planungen und Entscheidungen die festgelegten Ziele zu berücksichtigen (§ 13 Abs. 1 KSG). Der Gesetzgeber hat mit den Formulierungen im KSG deutlich gemacht, dass der Reduktion von Treibhausgasen, u. a. durch hocheffiziente Gebäude und durch Erzeugung Erneuerbarer Energien, eine hohe Bedeutung zukommt und dass Städte und Gemeinden dabei in besonderer Weise in der Verantwortung stehen.

Den Belangen des Klimaschutzes wird Rechnung getragen durch die Förderung des Radverkehrs. Dieser gilt als weitgehend emissionslos und trägt zu einer Verringerung von Treibhausgasen, welche mit einer der größten Ursachen des Klimawandels sind, bei.

4.4 Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse und Sicherheit der Wohn- und Arbeitsbevölkerung

Die vorliegende Planung soll die Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse erfüllen.

Bisher besteht die Verbindung aus einem nicht ausgebauten Weg. Mit dem Ausbau der Verbindung kann eine sichere und komfortable Verbindung der beiden Städte gewährleistet werden. Immissionen, die der Planung entgegenstehen sind nicht zu erwarten.

Die Belange werden hinreichend berücksichtigt.

4.5 Belange sozialer und kultureller Bedürfnisse, Belange des Bildungswesens und von Sport, Freizeit und Erholung

Den obenstehenden Belangen wird insbesondere durch die Planung einer gut ausgebauten Wegebeziehung für den Radverkehr und die landwirtschaftliche Nutzung Rechnung getragen.

Das Bildungswesen wird durch den Ausbau des Wegeverbindung gestärkt, da die Fahrradmobilität der Schüler und Studierenden gefördert wird. Durch die Schaffung einer sicheren und attraktiven Fuß- und Radfahrstrecke wird die Erreichbarkeit der Bildungseinrichtungen, wie die Universität Vechta, verbessert und die Nutzung des Fahrrads als umweltfreundliches Verkehrsmittel unterstützt. Dazu kann diese Stecke ebenso die Nutzung des Fahrrads als Fortbewegungsmittel für den Alltags- und den Freizeitverkehr unterstützen und einen Beitrag zu sportlicher Bewegung leisten.

Gleichzeitig verbessert die Maßnahme die Erreichbarkeit des umliegenden Landschaftsraumes. Der Weg verläuft entlang landwirtschaftlich genutzter Felder sowie Grünflächen und kann daher für die wohnortnahe Erholung und Freizeitgestaltung genutzt werden.

4.6 Belange der Baukultur und des Denkmalschutzes

Im Rahmen der Bauleitplanung sind gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 5 BauGB die Belange des Denkmalschutzes und der Denkmalpflege zu beachten. Aus dem Änderungsbereich sind nach derzeitigem Kenntnisstand keine archäologischen Fundstellen bekannt. Da die Mehrzahl archäologischer Fundplätze jedoch obertägig nicht sichtbar ist, können sie nie ausgeschlossen werden. Folglich wird auf die Meldepflicht von ur- und frühgeschichtlichen Bodenfunden im Zuge von Bauausführungen mit folgendem Text hingewiesen:

Ur- und frühgeschichtliche Bodenfunde wie etwa Keramikscherben, Steingeräte oder Schlacken sowie Holzkohleansammlungen, Bodenverfärbungen oder Steinkonzentrationen sind gemäß § 14 Abs. 1 NDSchG auch in geringer Menge meldepflichtig und müssen dem Niedersächsischen Landesamt für Denkmalpflege – Stützpunkt Oldenburg, Ofener Straße 15, 26121 Oldenburg, – oder der unteren Denkmalschutzbehörde des Landkreises Wittmund unverzüglich gemeldet werden. Meldepflichtig ist der Finder, der Leiter der Arbeiten oder der Unternehmer. Bodenfunde und Fundstellen sind nach § 14 Abs. 2 des NDSchG bis zum Ablauf von 4 Werktagen nach der Anzeige unverändert zu lassen, bzw. für ihren Schutz ist Sorge zu tragen, wenn nicht die Denkmalschutzbehörde vorher die Fortsetzung der Arbeit gestattet.

4.7 Belange der Gestaltung des Orts- und Landschaftsbildes

Das Geltungsgebiet ist bereits durch den Feldweg und der ausgebauten Bahntrasse, an welcher sich der Weg orientiert, vorgeprägt. Dieser unbefestigte Weg wird lediglich ausgebaut, wodurch das Orts- und Landschaftsbild nicht maßgeblich beeinflusst wird.

4.8 Belange von Natur und Landschaft, Eingriffsregelung

Die Belange von Natur und Landschaft werden, wie auch die übrigen Belange des Umweltschutzes, im weiteren Verfahren detailliert im Umweltbericht (Teil II dieser Begründung) dargelegt. Zum aktuellen Verfahrensstand wird an dieser Stelle ein kurzer Überblick gegeben.

Aktueller Zustand von Natur und Landschaft

Im Änderungsbereich sind überwiegend Biotoptypen von geringer Bedeutung zu erwarten. Gemäß der Tatsächlichen Nutzung aus ALKIS sind auf rund 32 % Wege bzw. Fuß- und Radwege betroffen. Außerdem sind zu etwa 26 % ackerbaulich genutzte Flächen und zu 15 % Grünland betroffen. Sport-, Freizeit- und Erholungsfläche, Siedlungsgrünfläche werden zu etwa 17 % in Anspruch genommen. Höherwertige Biotoptypen können gegebenenfalls im Bereich des Grünlands und Wald, Laubholz (0,7 %), Gehölz (1,3 %) sowie Fließgewässer, Graben

(1,2 %) bestehen. Im weiteren Verfahren wird eine Biotoptypenkartierung gemäß aktuellem Kartierschlüssel[1] durchgeführt. Insbesondere sind in diesem Zusammenhang auch die Aufnahme der Gehölzwertigkeiten vorgesehen.

Bezüglich der Artengruppen der Brutvögel und Fledermäuse liegt eine Untersuchung aus 2021 vor[2]. In diesem Rahmen wurde der geplante Streckenabschnitt an 7 Terminen vom 10.05.2021 bis zum 17.09.2021 hinsichtlich Fledermausvorkommen kartiert. In diesem Zusammenhang wurden Sichtkontrollen der Gehölze und eine Suche nach Bruthöhlen durchgeführt. Außerdem wurde die Fledermausaktivität mittels Detektoren überprüft.

Die Erfassung der Brutvögel erfolgte in insgesamt zwölf Begehungen. Die Erfassungstermine wurden zwischen Februar und Juni im Jahr 2021 durchgeführt. Davon erfolgten vier Begehungen zur Abend- bzw. Nachtzeit, um dämmerungs- und nachtaktive Arten zu erfassen. Teilweise wurden auch Varianten untersucht. Die Ergebnisse werden im Gutachten abschnittsweise dargelegt. Für die vorliegende Bauleitplanung im Stadtgebiet von Lohne sind die Abschnitte 6 bis 12 relevant.

Insgesamt wurde das zu erwartende Artenspektrum festgestellt, der überwiegende Teil des Untersuchungsbereichs weist geringe bis mittlere Bedeutungen für Brutvögel bzw. als Jagdgebiet für Fledermäuse auf. Zwar wurden in Abschnitt 7 hohe Bedeutungen für Brutvögel und Fledermäuse festgestellt, das betrifft aber die weiteren als Varianten untersuchten Trassenverläufe. Der südlich der Kreuzstraße liegende bewaldete Bereich weist eine hohe Bedeutung als Jagdlebensraum für Fledermäuse auf.

Konkret genutzte Höhlenbäume wurden nicht festgestellt. In Abschnitt 12 wurden jedoch im Waldbereich Potenziale für höhlenbrütende Vögel bzw. für Fledermäuse in der unmittelbaren Nähe des Änderungsbereichs insbesondere an einer abgestorbenen Erle ermittelt. In Abschnitt 10 wurde zudem in 50 m Abstand ein Potenzialbaum festgestellt. Weitere Potenziale wurden nur in größerem Abstand kartiert.

Hinsichtlich weiterer Tierarten sind keine systematischen Erfassungen geplant, die Bewertung erfolgt im Rahmen einer Potenzialanalyse basierend auf der Biotoptypenkartierung.

Hinsichtlich des Bodens handelt es sich überwiegend um Gley-Podsol, daneben kommen häufig auch Podsol-Gley oder reine Podsole vor. Teilweise ist auch Tiefumbruchboden aus Podsol-Gley zu finden, andere Bodentypen nehmen jeweils weniger als 5 % ein. Die Böden gelten im Regelfall nicht als schutzwürdig. Lediglich auf einem etwa 25 m langen Abschnitt sind besonders fruchtbare Böden betroffen.

Hinsichtlich des Schutzguts Wasser werden von dem geplanten Radweg keine bedeutenden Gewässerstrukturen überplant, allerdings verläuft die Trasse im Bereich des Vulhopswegs entlang eines Kleingewässers, das gleiche gilt für ein kleineres Gewässer weiter nördlich am nördlichen Siedlungsrand von Lohne. Außerdem werden mehrere Gräben gequert. Es handelt sich von Süden kommend um den Vulhopsgraben, die Schellohne, dem Krimpenforter Mühlenbach und mehrere sonstige kleinere Gräben. Sämtliche Gewässer sind nicht in der Wasserrahmenrichtlinie geführt.

---

1 Drachenfels, O. v. (2021): Kartierschlüssel für Biotoptypen in Niedersachsen unter besonderer Berücksichtigung der gesetzlich geschützten Biotope sowie der Lebensraumtypen von Anhang I der FFH-Richtlinie, Stand März 2021.

2 Meyer & Rahmel GbR, Okt. (2021): Stadt Lohne; Radweg Lohne – Vechta; Erfassung von Brutvögeln und Fledermäusen, Stand Oktober 2021

Hinsichtlich des Landschaftsbildes handelt es sich gemäß Landschaftsrahmenplan im Stadtgebiet von Lohne um Landschaftsbildeinheiten mit geringer Wertigkeit mit Übergang in die freie Landschaft werden mittlere Wertigkeiten erreicht.

Auswirkung der Planung, Eingriffsregelung

Durch den Bau eines Radweges kommt es zur Versiegelung bisher unversiegelter Flächen. Hierdurch kommt es zu einem Verlust von Lebensraum für Tiere, Pflanzen sowie der biologischen Vielfalt. Es sind jedoch voraussichtlich überwiegend geringwertige Biotoptypen betroffen, bzw. die Flächen werden bereits als Weg genutzt. Im weiteren Verfahren wird eine Konkretisierung der Auswirkungen auf Basis der Biotoptypenkartierung vorgenommen. Der Gehölzbestand im Süden ist vermutlich als Wald einzustufen. Hinsichtlich Brutvögel und Fledermäuse ergeben sich aus den Untersuchungen von 2021 keine Hinweise auf eine besondere Konfliktlage. Besetzte Höhlenbäume im Bereich des Trassenverlaufs wurden nicht ermittelt. Insbesondere kann jedoch eine abgestorbene Erle im bewaldeten südlichen Bereich relevant werden, der als potenzieller Baum für Höhlenbrüter oder für Fledermäuse benannt wurde.

Auf den neu versiegelten Flächen entfallen die Funktionen des Bodens im Naturhaushalt als Lebensraum für Tier- und Pflanzenarten sowie als Filter-, Puffer- und Umwandlungsmedium für Schadstoffe.

Innerhalb des Änderungsbereichs kommt es durch die Anlage eines Radwegs zu einer Veränderung des Landschaftsbildes. Es wird jedoch davon ausgegangen, dass der Baumbestand überwiegend erhalten werden kann. Außerdem werden zu einem großen Teil bestehende Wege in Anspruch genommen. Des Weiteren ist der Radweg gegenüber den Auswirkungen der Bahntrasse untergeordnet. Vor diesem Hintergrund werden die Auswirkungen auf das Landschaftsbild vermutlich nicht als erheblich einzustufen sein. Diesbezüglich erfolgt eine Konkretisierung im weiteren Verfahren.

Die Auswirkungen auf Boden und Biotoptypen sind als erhebliche Beeinträchtigungen im Sinne der Eingriffsregelung zu werten. Es ist zu beachten, dass nicht die gesamte Fläche der etwa 7 m breiten dargestellten Verkehrsfläche für den Radweg benötigt wird. Eine konkrete Bilanzierung der erheblichen Beeinträchtigungen sowie die Gestaltung möglicher Vermeidungsmaßnahmen folgt im weiteren Verfahren bzw. im parallel aufgestellten Bebauungsplanverfahren. Für die Bilanzierung ist im Siedlungsbereich von Lohne der planungsrechtliche Bestand relevant. Außerhalb des Siedlungsbereichs wird die freie Landschaft überplant. Geplant ist es die Bilanzierung nach dem aktualisierten Osnabrücker Kompensationsmodell vorzunehmen. In diesem Zusammenhang sollen auch mögliche Schäden im Wurzelbereich angrenzender Bäume berücksichtigt werden. Eine Fläche im Süden ist vermutlich als Wald einzustufen, hier ist davon auszugehen, dass es sich um eine Waldumwandlung gemäß NWaldLG handelt.

Basierend auf der Eingriffsermittlung werden im weiteren Verfahren geeignete Kompensationsflächen betrachtet, auf denen der Eingriff ausgeglichen werden kann.

Artenschutz-Prüfung

Im Rahmen des Bauleitplanverfahrens ist zu prüfen, ob die artenschutzrechtlichen Vorgaben des § 44 BNatSchG die Umsetzung der Planung absehbar und dauerhaft hindern. Hierbei sind die Europäischen Vogelarten sowie die Tier- und Pflanzenarten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie in den Blick zu nehmen. Da sich die artenschutzrechtlichen Regelungen auf konkrete Handlungen und Individuen beziehen, ist der Artenschutz abschließend auf der Umsetzungsebene zu klären.

Die Artenschutzprüfung im Umweltbericht wird zum Entwurfsstand auf Basis der faunistischen Erhebungen von 2021 sowie der Biotoptypenkartierung durchgeführt. Nach Auswertung der vorliegenden Daten zeichnet sich derzeit keine besondere artenschutzrechtliche Konfliktlage ab. Es kann davon ausgegangen werden, dass das Eintreten der artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände auf der nachgeordneten Planungsebene durch bauzeitliche Vermeidungsmaßnahmen und gegebenenfalls durch das Anbringen von Nistkästen und Quartiershilfen vermieden werden kann.

Natura 2000-Verträglichkeit

Schutzgebiete des Europäischen Schutzgebietssystems Natura 2000 (FFH-Gebiete, Vogelschutzgebiete) werden durch die geplanten Nutzungen nicht beeinträchtigt. Das nächstgelegene ist das FFH-Gebiet Wald bei Burg Dinklage (EU Kennz. 3314-331) in 4,8 km Entfernung.

Naturschutzrechtliche Schutzgebiete und Schutzobjekte

Gesetzlich geschützte Bereiche sind von der Planung nicht direkt betroffen. Zu Naturschutzgebieten wird mit mindestens 3,5 km ein ausreichender Abstand eingehalten. Das Landschaftsschutzgebiet Mühlenteich Krimpenforter Mühle (LSG VEC 00062) liegt etwa 150 m östlich des geplanten Radwegs. Diesbezüglich ist in Anbetracht der geplanten Nutzung und der geringen Reichweiter der Auswirkungen nicht mit negativen Auswirkungen zu rechnen. Weitere gesetzlich geschützte Bereiche liegen in einer Entfernung von über 600 m, so dass negative Auswirkungen ausgeschlossen werden können. Gemäß GeoWeb des Ladkreises Vechta sind keine gesetzlich geschützten Bereiche innerhalb des Änderungsbereichs und seiner unmittelbaren Umgebung vorhanden. Dies wird im weiteren Verfahren anhand der geplanten Biotoptypenkartierung geprüft.

Darstellung von Landschaftsplänen

Im Zielkonzept wird dem gesamten Bereich um den geplanten Radweg die Zielkategorie „Mindestanforderungen des Naturschutzes und der Landespflege“ zugeordnet. Damit sind keine entgegenstehenden Ziele aus dem Landschaftsrahmenplan zu erkennen.

4.9 Belange der Wirtschaft

Mit der vorliegenden Planung soll die bestehende Radwegeverbindung zwischen den Städten Lohne und Vechta verbessert und damit die Erreichbarkeit für den Berufs-, Einkaufs- und Wirtschaftsverkehr in Lohne gestärkt werden. Die Schaffung einer sicheren Fuß -und Radwegeverbindung kann insbesondere die Erreichbarkeit von Arbeitsstätten verbessern und birgt damit ein Potenzial für Arbeitnehmer und -geber. So kann die Nutzung des Fahrrads im Pendlerverkehr gefördert werden, denn eine verbesserte Radinfrastruktur erweitert das Mobilitätsangebot für Beschäftigte.

Ebenso kann eine attraktive Fuß- und Radwegeverbindung die Erreichbarkeit der Einzelhandels- und Dienstleistungsangebote sowie touristischer Ziele fördern und zusätzliche Kunden- und Besucherströme für die örtlichen Betriebe erschlossen werden.

4.10 Belange der Landwirtschaft

Mit vorliegender Planung wird der Landwirtschaft keine Nutzfläche entzogen. Somit entstehen keine Nutzungskonflikte mit dem geplanten Ausbau. Zudem profitieren die Landwirte von dem

Ausbau des bisher unbefestigten Feldweges, denn die Erreichbarkeit der angrenzenden landwirtschaftlichen genutzten Flächen wird verbessert, insbesondere bei ungünstigen Witterungsverhältnissen. Damit wir die Erschließung langfristig gesichert. Es entstehen somit keine nachteiligen Auswirkungen für die Landwirtschaft.

4.11 Technische Infrastruktur, Ver- und Entsorgung

Aufgrund der Nutzung ist ein Anschluss für Strom, Gas oder Wasser nicht notwendig.

Der Änderungsbereich befindet sich in Teilen in einem Vorbehaltsgebiet Trinkwassergewinnung, einem Vorranggebiet ELT Leitungsstraße und mehreren Vorranggebieten Rohrfernleitungstrassen für Gas (RROP).

Vorhandene technische Infrastruktur muss während der Bauarbeiten berücksichtigt werden.

4.12 Oberflächenentwässerung

Im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung ist nachzuweisen, dass eine schadlose Oberflächenentwässerung im Änderungsbereich möglich ist. Diese soll im Änderungsbereich durch Entwässerungs-/ Versickerungsmulden entlang des Weges über die belebte Bodenzone erfolgen.

4.13 Belange des Verkehrs

Der Änderungsbereich wird bereits über den Feldweg, welcher ausgebaut werden soll, erschlossen.

Die Kreuzstraße ermöglicht im Süden in Zentrum der Stadt Lohne einen Zugang zu dem Weg, welcher sich auf der östlichen Seite der Bahntrasse an den Gleisen orientiert. Im Verlauf bis zu der Stadtgrenze nach Vechta schneidet der Weg mehrere Verkehrsstraßen, wie beispielsweise den „Vulhopsweg“, die „Jägerstraße“ und den „Dobbenweg“, welche ebenfalls Zugänge ermöglichen. Der Fuß- und Radweg endet an der Grenze zur Stadt Vechta kurz vor dem Krimpenforter Weg.

4.14 Belange des Hochwasserschutzes und der Hochwasservorsorge

Im Zuge der Planung wurde überprüft, ob der Änderungsbereich des Bauleitplans in einem Überschwemmungsgebiet, einem vorläufig gesicherten Überschwemmungsgebiet oder in einem Risikogebiet außerhalb von Überschwemmungsgebieten liegt. Bei Risikogebieten außerhalb von Überschwemmungsgebieten handelt es sich um Flächen, bei denen nach § 78b WHG ein signifikantes Hochwasserrisiko ermittelt wurde und die bei einem Hochwasser mit niedriger Wahrscheinlichkeit (HQ_{extrem}) über das festgesetzte bzw. vorläufig gesicherte Überschwemmungsgebiet hinaus überschwemmt werden können.

Die Überprüfung des Hochwasserrisikos unter Zuhilfenahme der Niedersächsischen Umweltkarten ergibt, dass der Änderungsbereich in keinem der aufgeführten Fälle betroffen ist.

Aufgrund der vermehrt auftretenden Starkregen- und Hochwasserereignisse der letzten Jahre wurde bereits 2018 auf Bundesebene die Aufstellung eines länderübergreifenden Raumordnungsplans für den Hochwasserschutz beschlossen. Mit der *Verordnung über die Raumordnung im Bund für einen länderübergreifenden Hochwasserschutz (BRPHV)*, die am 1. September 2021 in Kraft getreten ist, wurde nun auf der Grundlage von § 17 Raumordnungsgesetz

(ROG) ein „Länderübergreifender Raumordnungsplan für den Hochwasserschutz“ (Anlage zur Verordnung) aufgestellt.

Die Planungsebenen in Deutschland sind nun angehalten, bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen auf Grundlage der im BRPHV formulierten Ziele und Grundsätze zum Hochwasserrisikomanagement sowie zu Klimawandel und -anpassung, eine verbindliche und länderübergreifende Berücksichtigung der Hochwasserrisiken sowie die Auswirkungen des Klimawandels im Hinblick auf Hochwasserereignisse vorzunehmen.

Raumbedeutsame Planungen und Maßnahmen sind gemäß § 3 Absatz 1 Nummer 6 ROG „Planungen einschließlich der Raumordnungspläne, Vorhaben und sonstige Maßnahmen, durch die Raum in Anspruch genommen oder die räumliche Entwicklung oder Funktion eines Gebietes beeinflusst wird, einschließlich des Einsatzes der hierfür vorgesehenen öffentlichen Finanzmittel“.

Bei der Planung handelt es sich um eine raumbedeutsame Planung oder Maßnahme. Entsprechend sind die Ziele und Grundsätze in der Planung zu beachten bzw. zu berücksichtigen. Dies erfolgt über das Prüfschema des Bundesraumordnungsplans, welches in der nachfolgenden Tabelle aufgeführt ist.

Ziele und Grundsätze des Länderübergreifenden Raumordnungsplans für den Hochwasserschutz und deren Beachtung bzw. Berücksichtigung in der Planung	
I. Allgemeines	
Ziel I.1.1: Prüfung der Risiken von Hochwassern bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen einschließlich Siedlungsentwicklung	
Starkregentage (Niederschlagsmengen über 20 Milliliter pro Tag)	Nahe Zukunft (2031 bis 2060): 1,5 - 3,0 zusätzliche Starkregentage Ferne Zukunft (2071 bis 2100): 3,0 - 4,5 zusätzliche Starkregentage
Potenzielle Wassertiefen (Binnenland)	Im gesamten Änderungsbereich potenziell 0 bis 4 Meter, aber durch Hochwasserschutzanlagen geschützt.
Schutzwürdigkeit der Nutzung	Niedrig
Ziel I.2.1: Prüfung der Auswirkungen des Klimawandels im Hinblick auf Hochwasserereignisse durch oberirdische Gewässer, Starkregen oder in Küstengebiete eindringendes Meerwasser bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen einschließlich der Siedlungsentwicklung	
Die Erwärmung steigt in Niedersachsen deutlich stärker an als im globalen Mittel. Hier ist ein Trend (1881-2021) von +1,2 °C zu verzeichnen, während der Trend für Niedersachsen eine Zunahme von +1,7 °C aufzeigt. Die Zunahme der Jahresmitteltemperatur von 1961-1990 zu 1991-2020 ist in allen Regionen Niedersachsens festzustellen und liegt bei etwa ein Grad Celsius. So nehmen auch die Hochwasserhäufigkeit, die Zahl der Starkregentage und Dürrephasen zu.	

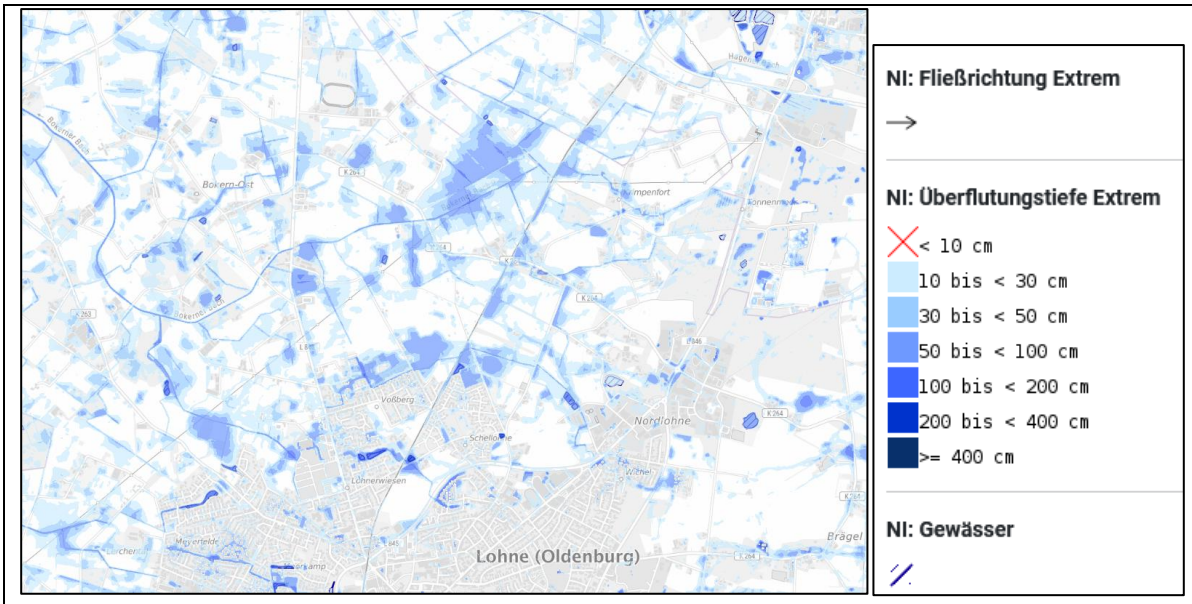


Abbildung 4: Auszug aus den Starkregengefahrenkarten Niedersachsen (Quelle: geoportal.de)

Innerhalb des Planungsgebietes gibt es stellenweise Bereiche, welche eine Überflutungstiefe von bis zu 50 bis < 100 cm erreicht können. An wenigen vereinzelten Stellen können auch mehr Centimeter erreicht werden.

II.	Schutz vor Hochwasser ausgenommen Meeresüberflutungen
Grundsatz II.1.1: Berücksichtigung von hochwasserminimierenden Aspekten bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen in Einzugsgebieten, Hinwirkung auf Verringerung der Schadenspotenziale (auch wenn technische Hochwasserschutzanlagen vorhanden sind)	
Um den Abfluss des Regenwassers zu gewährleisten, werden nach derzeitiger Planung entlang des Weges Entwässerung-/Versickerungsmulden eingeplant. Sie sollen dabei unterstützen das Wasser kurzzeitig zu speichern, es über die belebte Bodenzone auf natürlichem Weg filtern und im Untergrund versickern zu lassen	
Ziel II.1.3: Erhaltung des natürlichen Wasserversickerungs- und Wasserrückhaltevermögens des Bodens bei raumbedeutsamer Planung und Maßnahmen in Einzugsgebieten	
Der Feldweg ist bereits vorhanden und wird z.T. von landwirtschaftlichen Fahrzeugen befahren. Es wird davon ausgegangen, dass eine großflächige Versickerung aufgrund der Bodenverdichtung nicht mehr stattfinden kann.	

Die nicht in der Tabelle aufgeführten Ziele und Grundsätze des Raumordnungsplans sind nicht betroffen.

Die Planung steht im Einklang mit den Zielen und Grundsätzen des Länderübergreifenden Raumordnungsplans für den Hochwasserschutz und berücksichtigt die Belange von Hochwasserschutz und Hochwasservorsorge.

4.15 Belange des Bodenschutzes

In dem Änderungsbereich entlang der Wegstecke kommen gemäß der Bodentyp-Karte BK50 von NIBIS Kartenservers folgende Bodentypen vor: Mittlerer Podsol, Mittlere Pseudogley-

Braunerde, Mittlerer Gley-Podsol sowie Mittlerer Tiefumbruchboden aus Podsol-Gley. Das Auftreten unterschiedlicher Bodentypen weist auf wechselnde Boden- und Wasserverhältnisse hin. Die jeweiligen bodenspezifischen Eigenschaften und Funktionen gilt es zu berücksichtigen.

Bei der Planung handelt es sich um den Ausbau eines bisher unbefestigten Feldweges, welcher bereist als Rad- und Wirtschaftsweg genutzt wird. Aufgrund dieser bestehenden Nutzung ist der Boden im Bereich der geplanten Wegetrasse vorgeprägt, belastet und anthropogen verändert.

4.16 Kampfmittel

Bisher gibt es keine Informationen zu Kampfmitteln.

Sollten bei Erdarbeiten andere Kampfmittel (Granaten, Panzerfäuste, Minen, etc.) gefunden werden, ist umgehend die zuständige Polizeidienststelle, Ordnungsamt oder das Kampfmittelbeseitigungsdezernat direkt zu benachrichtigen.

4.17 Altlasten

Im Änderungsbereich befinden sich gemäß der Auskunft des NIBIS-Kartenservers keine Rüstungsaltlasten, Schallgrubenverdachtsflächen oder Altablagerungen.

Sollten sich bei den weiteren Planungen oder den Baumaßnahmen vor Ort Hinweise auf Altablagerungen oder schädliche Bodenverunreinigungen ergeben, ist unverzüglich die Untere Abfall- und Bodenschutzbehörde des Landkreises Diepholz zu benachrichtigen.

5 Darlegung der Ergebnisse der Beteiligungsverfahren

Die Stadt Lohne führt im Zuge der Aufstellung dieser Flächennutzungsplanänderung Beteiligungsverfahren gemäß §§ 3 und 4 BauGB durch, mit denen den Bürgern, Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange die Möglichkeit gegeben wird, Anregungen und Hinweise zu den Planinhalten vorzutragen. Gemäß § 1 Abs. 7 BauGB werden diese öffentlichen und privaten Belange in die Abwägung eingestellt sowie gegeneinander und untereinander gerecht abgewogen.

5.1 Ergebnisse der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 1 BauGB

Werden im weiteren Verfahren ergänzt.

5.2 Ergebnisse der frühzeitigen Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange nach § 4 Abs. 1 BauGB

Werden im weiteren Verfahren ergänzt.

5.3 Ergebnisse der Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB

Werden im weiteren Verfahren ergänzt.

5.4 Ergebnisse der Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB

Werden im weiteren Verfahren ergänzt.

6 Inhalte der Planung

Im Flächennutzungsplan werden die Flächen als sonstige überörtliche und örtliche Hauptverkehrsstraßen gemäß § 5 Abs. Nr. 3 BauGB dargestellt.

7 Ergänzende Angaben

7.1 Städtebauliche Übersichtsdaten

Der Änderungsbereich weist insgesamt eine Größe von 16.599 m^2 auf.

7.2 Daten zum Verfahrensablauf

Aufstellungsbeschluss	
Bekanntmachung des Aufstellungsbeschlusses	
Beschluss über den Entwurf und die Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB	
Ortsübliche Bekanntmachung über die Beteiligung der Öffentlichkeit	
Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB	
Feststellungsbeschluss durch den Rat	

Die Begründung ist der 89. Änderung des Flächennutzungsplanes beigefügt.

Lohne, den

Die Bürgermeisterin