

***Mitteilung des Senats vom 9. Mai 2006***

***Flächennutzungsplan Bremen in der Fassung der Bekanntmachung vom 31. Mai 2001***

***62. Änderung***

***Borgfeld (Ortsentlastung Lilienthal)***

***(Bearbeitungsstand: 25. Oktober 2005)***

Zur Änderung des geltenden Flächennutzungsplanes Bremen in der Fassung der Bekanntmachung vom 31. Mai 2001 wird für den oben näher bezeichneten Bereich der Entwurf des Planes zur 62. Flächennutzungsplanänderung (Bearbeitungsstand: 25. Oktober 2005) vorgelegt.

Die Deputation für Bau und Verkehr hat hierzu am 20. April 2006 den als Anlage beigefügten Bericht erstattet.

Dem Bericht der Deputation für Bau und Verkehr ist eine Anlage beigefügt, in der die eingegangene datengeschützte Stellungnahme einschließlich der hierzu abgegebenen Stellungnahme der Deputation für Bau und Verkehr enthalten ist. \*)

Der Bericht der Deputation für Bau und Verkehr wird der Stadtbürgerschaft hiermit vorgelegt.

**Der Senat** schließt sich dem Bericht der Deputation für Bau und Verkehr einschließlich Anlage zum Bericht an und **bittet die Stadtbürgerschaft, den Plan zur 62. Änderung des Flächennutzungsplanes Bremen in der Fassung der Bekanntmachung vom 31. Mai 2001 Borgfeld (Ortsentlastung Lilienthal) (Bearbeitungsstand: 25. Oktober 2005) in Kenntnis der eingegangenen Stellungnahme zu beschließen.**

***Bericht der Deputation für Bau und Verkehr***

***Flächennutzungsplan Bremen in der Fassung der Bekanntmachung vom 31. Mai 2001***

***62. Änderung***

***Borgfeld (Ortsentlastung Lilienthal)***

***(Bearbeitungsstand: 25. Oktober 2005)***

Die Deputation für Bau und Verkehr legt den Entwurf des Planes zur 62. Änderung des Flächennutzungsplanes Bremen in der Fassung der Bekanntmachung vom 31. Mai 2001 (Bearbeitungsstand: 25. Oktober 2005) und die Begründung zur 62. Flächennutzungsplanänderung (Bearbeitungsstand: 25. Oktober 2005) vor.

**A) Verfahren nach dem Baugesetzbuch (BauGB)**

1. Planaufstellungsbeschluss

Die Deputation für Bau und Verkehr hat am 16. Juni 2005 einen Planaufstellungsbeschluss gefasst.

\*) Die Anlage zu dem Bericht der Deputation für Bau und Verkehr ist nur den Abgeordneten der Stadtbürgerschaft zugänglich.

2. Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 1 BauGB

Die Deputation für Bau und Verkehr hat am 16. Juni 2005 den Beschluss gefasst, dass gemäß § 3 Abs. 1 BauGB von einer frühzeitigen Bürgerbeteiligung zur 62. Flächennutzungsplanänderung abgesehen wird.

3. Öffentliche Auslegung nach § 3 Abs. 2 BauGB und gleichzeitige Beteiligung der Träger öffentlicher Belange nach § 4 BauGB

Die Deputation für Bau und Verkehr hat am 16. Juni 2005 beschlossen, dass der Entwurf zur 62. Flächennutzungsplanänderung mit Begründung öffentlich auszulegen ist.

Der Planentwurf mit Begründung hat vom 29. Juli 2005 bis 9. September 2005 gemäß § 3 Abs. 2 BauGB beim Senator für Bau, Umwelt und Verkehr öffentlich ausgelegt. In der gleichen Zeit hat Gelegenheit bestanden, vom Entwurf des Planes mit Begründung im Ortsamt Borgfeld Kenntnis zu nehmen.

Die Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange und die öffentliche Auslegung sind gleichzeitig durchgeführt worden. Die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange sind über die öffentliche Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB unterrichtet worden.

Stellungnahmen von Trägern öffentlicher Belange:

Das Ortsamt Borgfeld hat folgende Stellungnahme des Beirates Borgfeld zum Bebauungsplan 2253 mit dem Antrag für die öffentliche Beiratssitzung am 6. September 2005 „Zentrenstärkende Wegeverbindungen im Zusammenhang mit dem Bebauungsplan 2253 realisieren“ mitgeteilt:

„Stellungnahme des Beirates Borgfeld zum Bebauungsplan 2253

Der Bebauungsplan 2253 besteht aus zwei Teilen, Teil A betrifft die Anbindung der Entlastungsstraße Lilienthal an die Borgfelder Allee und Teil B die Ausgleichsmaßnahme am Kreuzdeich.

A. Zur Anbindung der Entlastungsstraße Lilienthal:

Die im Bebauungsplan 2253 vorgeschlagene Anbindung der Entlastungsstraße Lilienthal an die Borgfelder Allee gemäß Variante 5 wird abgelehnt. Der Beirat Borgfeld verweist insoweit auf seinen Beschluss vom 16. Oktober 2001, in dem der Beirat Borgfeld die bereits damals von der Bauverwaltung vorgelegte Planung für eine Wümmeüberquerung abgelehnt und eine Anbindung weiter westlich gefordert hat. Es wurde bereits damals darauf hingewiesen, dass der Bau einer Umgehungsstraße durch das Hollerland durch die Anbindung der Entlastungsstraße Lilienthal an die Borgfelder Allee nicht für alle Zeiten verhindert werden darf. Diese Forderung wird eindeutig bekräftigt. Ergänzend wird zur Begründung der Ablehnung auf Folgendes hingewiesen:

1. Das zu beplanende Gebiet ist von einer hohen ökologischen Wertigkeit. Es liegt im Bereich von Naturschutzgebieten, unterliegt der Landschaftsschutzverordnung, hier liegen besonders geschützte Biotope, außerdem liegt das Gebiet in einem EU-Vogelschutzgebiet. Der Bau der Anbindung der Entlastungsstraße führt nach fachlicher Einschätzung zu erheblichen Beeinträchtigungen dieses Naturschutzgebietes. 1,7 ha Fläche mit Biotopfunktion werden für den Straßenbau in Anspruch genommen. 0,5 ha sind von einem Funktionsverlust bzw. einer Funktionsminderung betroffen.
2. Die Borgfelder Bürger haben keinerlei Vorteile für diese ausschließlich im Interesse Lilienthals zu bauende Straße, die in Borgfeld zu einer Zerschneidung des landschaftlich wunderschönen Gebietes am Borgfelder Deich führt. Es steht zu befürchten, dass die Borgfelder Bevölkerung unter den Lärmemissionen der neuen Straße leiden wird, weil die Häuser teilweise lediglich 200 m von der Straße entfernt stehen.
3. Es steht zu befürchten, dass die Anbindung der Entlastungsstraße an die Borgfelder Allee vollendete Tatsachen schafft und damit die aus ortspolitischer Sicht weiter erforderliche Anbindung der Entlastungsstraße direkt an den Autobahnzubringer Horn auf absehbare Zeit nicht mehr realisierbar sein wird.

4. Es ist nicht nachvollziehbar, dass eine westlichere Trassenführung erheblich umfangreichere Eingriffe in die Natur hätte, wenn sie, wie der Begründung zum Bebauungsplan auf Seite 25 zu entnehmen ist, diese Variante (westlich des Jan-Reiners-Weges) nicht näher untersucht hat.

B. Zur Vernässung des Gebietes vor dem Kreuzdeich:

Die im Bebauungsplan 2253 geplante Schaffung einer Ausgleichsfläche am Kreuzdeich durch Entwicklung eines Feuchtbiotops wird vom Beirat Borgfeld in der vorgeschlagenen Fassung abgelehnt.

Begründung:

Der Beirat Borgfeld begrüßt es zwar ausdrücklich, dass der Senator für Bau, Umwelt und Verkehr die im Plan vorgesehene Vernässung der Ausgleichsfläche im Verhältnis zur ursprünglich vorgesehenen Planung erheblich verringert hat und entsprechend der Vorstellung des Beirates Borgfeld (vergleiche Beschluss vom 16. Mai 2002) einen Teil der Ausgleichsfläche als Wald ausgewiesen hat. Der Beirat begrüßt es auch, dass der Bebauungsplan 2253 die Schaffung einer begehbaren und erlebbaren Ausgleichsfläche mit zwei Aussichtsplattformen und Wegeverbindungen vorsieht.

Die textliche Festsetzung B 2.2, nach der im Zusammenhang mit der Gestaltung der Ausgleichsfläche Wegeverbindungen zwischen dem Borgfelder Deich, Kuhweideweg und ‚Hinter dem Großen Dinge‘ hergestellt werden sollen, berücksichtigt jedoch nicht hinreichend die Anbindung dieser neu zu schaffenden Wegeverbindungen an das vorhandene Wegenetz.

Eine Begeh- und Erlebbarkeit der Ausgleichsfläche setzt auch deren Erreichbarkeit voraus. Diese kann nicht Halt machen an den Grenzen eines Bebauungsplanes. Derzeit enden die neu zu schaffenden Wegeverbindungen jeweils dort, wo die im Privateigentum der Teilungsinteressentenschaft der Borgfelder Kuhweide stehenden Wege beginnen, nämlich in der Straße ‚Hinter dem großen Dinge‘ und ‚Am großen Dinge‘ einerseits und im Kuhweideweg andererseits. Es steht zu befürchten, dass die Teilungsinteressenten bei wachsendem Zustrom erholungssuchender Bürger nicht mehr zur Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit dieser Wege in der Lage sein werden. Dies gilt umso mehr, als die Straße auch noch den Besucherzustrom zum SC Borgfeld und zum Polizeihundeverein, die ebenfalls an der Straße ‚Hinter dem großen Dinge‘ gelegen sind, bewältigen müssen. Eine hinreichend verkehrssichere Zuwegung für Fußgänger und Radfahrer besteht nicht. Diese müssen sich derzeit zusammen mit dem Kfz-Verkehr über einen nicht hinreichend verkehrssicheren Feldweg quälen.

Zumindest die Straßen ‚Hinter dem Großen Dinge‘ und ‚Am großen Dinge‘ sind daher in den Wirkungsbereich des Bebauungsplans 2253 einzubeziehen. Der Beirat Borgfeld fordert den Senator für Bau, Umwelt und Verkehr auf, eine hinreichend verkehrssichere, ausreichend beleuchtete Zuwegung in den Straßen ‚Am großen Dinge‘ und ‚Hinter dem großen Dinge‘ bis zum Anschluss an den nördlichen Erholungsweg der Ausgleichsfläche als Bestandteil der erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen zu realisieren. Diese Zuwegung ist mit einem eigenen vom Straßenkörper abgegrenzten Fuß-/Radweg auszustatten.

Im Einzelnen verweist der Beirat auf den heute verabschiedeten Antrag ‚Zentrenstärkende Wegeverbindungen im Zusammenhang mit dem Bebauungsplan 2253 realisieren‘, auf den ausdrücklich Bezug genommen wird.

Außerdem ist eine vom Polizeihundeverein für die Vereinsarbeit dringend benötigte, im Privateigentum stehende Ausweitungsfläche (direkt angrenzend an das jetzige Vereinsgelände) aus der Ausgleichsfläche herauszunehmen.

Unter der Voraussetzung der Realisierung der geforderten Zuwegung stellt der Beirat Borgfeld bereits jetzt seine Zustimmung zu Teil B des Bebauungsplans 2253 in Aussicht.

Antrag für die öffentliche Beiratssitzung des Beirates Borgfeld  
am 6. September 2005

Zentrenstärkende Wegeverbindungen im Zusammenhang  
mit dem Bebauungsplan 2253 realisieren

Im Zuge des Bebauungsplans 2253 soll eine ca. 26,2 ha große Binnendeichsfläche am Kreuzdeich, südlich begrenzt vom Kuhweideweg, östlich von dem Wochenendhausgebiet am Hamfhofsweg sowie dem Gelände des SC Borgfeld und dem Polizeihund-Verein Bremen als Ausgleichsfläche festgesetzt werden. Die Fläche soll begehbar und erlebbar mit Wegeverbindungen und zwei Aussichtsplattformen gestaltet werden.

Diese Fläche stellt einen Ausgleich u. a. für die Baumaßnahmen in Borgfeld-West und -Ost dar. Sie ist daher im Zusammenhang mit der Ansiedlung vieler neuer Familien in Borgfeld zu sehen. Die Neubaumaßnahmen führen fast zu einer Verdoppelung der Bevölkerung unseres Ortes. Diese vielen neuen Menschen, aber auch die alten Borgfelder, haben den Wunsch, in ihrem Stadtteil zu leben, die Natur dort zu erleben und die Infrastruktureinrichtungen zu nutzen.

Der Beirat Borgfeld fordert in diesem Zusammenhang die Schaffung eines Gesamtkonzeptes an Wegeverbindungen in Borgfeld-West und den angrenzenden Wegen ‚Am großen Dinge‘ und ‚Hinter dem großen Dinge‘.

Der ‚Hinter dem großen Dinge‘ angesiedelte SC Borgfeld ist von dem u. a. durch die Neubautätigkeit bedingten Zustrom von Neumitgliedern inzwischen auf eine stolze Mitgliederzahl von 450 angewachsen und spielt in der zweithöchsten Klasse, der Landesliga. An den Wochenenden strömen jeweils mehrere Hundert Sportler und Zuschauer zu dem Vereinsgelände mit dem Pkw oder mit Bussen, viele, insbesondere aber Kinder, mit dem Fahrrad oder zu Fuß.

Die Zuwegung zu diesem überregional bedeutsamen Verein erfolgt nach wie vor über einen holprigen, an den Seitenrändern unbefestigten Feldweg, der im Eigentum der ‚Teilungsinteressenten der Borgfelder Kuhweide‘ steht und von diesen auch unterhalten wird. Dies wird der gewachsenen Bedeutung des Vereins mit seiner stadtteilzentrenstärkender Funktion nicht mehr gerecht. Es steht auch zu befürchten, dass die ‚Teilungsinteressenten‘ bei wachsendem Verkehrsfluss nicht mehr zur Unterhaltung dieses Weges in der Lage sein werden. Im Zusammenhang mit dem Abschluss des städtebaulichen Vertrages zur Entwicklung von Borgfeld-West ist der Verein zwar insoweit bedacht worden, als ein Anbau an das Vereinsheim erfolgen konnte und ein weiterer Fußballplatz geschaffen wird. An die dringende Notwendigkeit des Baus einer verkehrssicheren Zuwegung, insbesondere die Anlage eines Fuß- und Radweges in den Straßen ‚Am großen Dinge‘ und ‚Hinter dem großen Dinge‘ wurde jedoch nicht gedacht. Dies gilt es nunmehr dringend nachzuholen.

Eine hinreichend ausgebaute und beleuchtete Zuwegung zum SC Borgfeld ist außerdem deshalb notwendig, weil sich hinter dem SC Borgfeld das Wegenetz der neu zu schaffenden Ausgleichsmaßnahme am Kreuzdeich erstrecken soll. Eine Begeh- und Erlebbarkeit dieser Ausgleichsmaßnahme kann nur dann erreicht werden, wenn sie für die Bevölkerung auch hinreichend zugänglich ist. Daher ist es erforderlich, den nördlich der Ausgleichsfläche endenden Weg an das vorhandene Wegenetz der Straßen ‚Hinter dem großen Dinge‘ und ‚Am großen Dinge‘, anzuschließen und das vorhandene Wegenetz mit entsprechenden Fuß-/Radwegen auszubauen.

Der Beirat Borgfeld fordert deshalb den Senator für Bau, Umwelt und Verkehr auf:

1. Im Zusammenhang mit der Realisierung der Ausgleichsmaßnahme am Kreuzdeich ist eine hinreichend verkehrssichere, ausreichend beleuchtete Zuwegung in den Straßen ‚Am großen Dinge‘ und ‚Hinter dem großen Dinge‘ bis zum Anschluss an die nördlichen Erholungswege der Ausgleichsfläche als Bestandteil der erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen zu realisieren. Diese Zuwegung ist mit einem eigenen vom Straßenkörper abgegrenzten Fuß-/Radweg auszustatten.

2. Die Stadtgemeinde Bremen soll von der Teilungsinteressentenschaft der Borgfelder Kuhweide die für die Realisierung der Zuwegung erforderlichen Flächen ankaufen (Preis ca. 3,- €/m<sup>2</sup>) und damit in der Zukunft auch für die Unterhaltung dieser Wegeverbindungen verantwortlich sein.
3. Die Finanzierung dieser Maßnahmen ist aus den für die Ausgleichsmaßnahme Kreuzdeich zur Verfügung stehenden Mitteln vorzunehmen. Eine Kofinanzierung sollte mit den Mitteln aus dem Aktionsprogramm 2010 erfolgen.
4. Eine Heranziehung der Anlieger zu den Erschließungskosten darf nach Auffassung des Beirates nicht erfolgen, da es sich um ein Versäumnis der städtebaulichen Entwicklung im Zusammenhang mit der Erschließung von Borgfeld-Ost und -West handelt.

Der Beirat lehnt eine isolierte Betrachtung der Ausgleichsmaßnahme ab, sondern fordert die Einbeziehung der Maßnahme in ein Gesamtkonzept, in dem die Wegebeziehung zum SC Borgfeld mit betrachtet werden müssen.

Ergänzende Begründung:

„Die Zuwegungen zu dem Gebiet, auf der die Ausgleichsfläche entstehen soll, sind zum Teil in einem Ausbauzustand, der dem neuen Zweck mit der verstärkten Benutzung nicht entspricht, insbesondere auch dort, wo sich Fußgänger, Radfahrer (davon in erheblicher Anzahl Kinder und Jugendliche) und Kfz-Führer die Verkehrsfläche teilen müssen. Daher ist es unumgänglich, die Zuwegungen so herzurichten, dass sie dem zukünftigen Verkehrsaufkommen entsprechen. Es muss erreicht werden, dass das zu schaffende Naherholungsgebiet über eine attraktive Verkehrsanbindung erreicht werden kann, die Sicherheitsrisiken durch vielseitige und vermehrte Nutzung ausschließt.“

Die Deputation für Bau und Verkehr gibt hierzu folgende Stellungnahme ab:

Zu A. 1. der Stellungnahme des Beirates Borgfeld

Die Beeinträchtigungen des Naturraumes sind erheblich. Nach Analyse aller Möglichkeiten und ihrer Auswirkungen wurde die Trasse ausgewählt, die mit den im Vergleich geringsten Störungen verbunden ist. Die Planung enthält die gebotenen Kompensationen.

Zu A. 2. der Stellungnahme des Beirates Borgfeld

Für die Grundstücke am Borgfelder Deich ergeben sich wegen des Abstandes der geplanten Straße (zwischen 200 und 250 m) in Folge der Planung keine Erhöhungen der Beurteilungspegel.

Zu A. 3. der Stellungnahme des Beirates Borgfeld

Eine Anbindung der Entlastungsstraße an den Autobahnzubringer Horn ist nicht geplant. Der Straßenzug Borgfelder Allee/Borgfelder Heerstraße ist geeignet, die aus Lilienthal kommenden Verkehre aufzunehmen.

Zu A. 4. der Stellungnahme des Beirates Borgfeld

Die Stadtgemeinde Bremen hat sich verpflichtet, die Ortsentlastungsstraße Lilienthals an das bremische Straßennetz anzubinden. Bremen hat der entsprechenden Bauleitplanung der Nachbargemeinde zugestimmt. Eine Anbindung weiter westlich scheidet damit aus.

Zu B. der Stellungnahme des Beirates Borgfeld

Die in der Ausgleichsfläche geplanten Wege schließen an vorhandene Wege bzw. Straßen an (Hinter dem Großen Dinge, Am Großen Dinge, Kuhweideweg), die im Eigentum der Teilungsinteressenten der Borgfelder Kuhweide stehen. In anderen Bauleitplänen sind die Straßen Hinter dem Großen Dinge und Am Großen Dinge als Straßenverkehrsflächen ausgewiesen. Diese Planung enthält über die heutige Fahrbahn hinaus Flächen für Nebenanlagen.

Die Straßen werden von Spaziergängern und Radfahrern, von Besuchern der Sportvereine und den Anliegern in den Wochenendhausgebieten genutzt. Der Ausbau der Straßen und die Übernahme der Unterhaltung durch die Stadtgemeinde Bremen liegt im öffentlichen Interesse. Über die Finanzierung bzw. mögliche Erhebung von Anliegerbeiträgen ist außerhalb der Bauleitplanung zu entscheiden.

Die Deputation für Bau und Verkehr empfiehlt, den Planentwurf unverändert zu lassen.

Der Gesamtverband Natur- und Umweltschutz Unterweser e. V. teilt Folgendes mit (Schreiben vom 23. September 2005):

- „1. Der Straßenbau im Bereich der naturnahen Wümmeaue führt zu massiven Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft. Betroffen sind nicht nur Schutzgüter wie Boden, Wasser, Luft, Pflanzen- und Tierwelt, sondern auch Erholungswerte und Naturerlebnisqualitäten. Die ungebrochene Grundhaltung, Mobilitätsbedürfnisse vorrangig durch weiteren Straßenbau zu erfüllen, ist weder nachhaltig noch im grundsätzlichen Sinne umweltverträglich. Vor diesem Hintergrund nehmen wir in dem Bewusstsein Stellung, dass dieser Straßenbau grundsätzlich nicht mehr in Frage gestellt werden wird.
2. Umso wichtiger ist es, die Planungen zur Verbesserung des ÖPNV (Linie-4-Verlängerung bis Falkenberg) als Teil einer integrierten Verkehrsplanung mit gleicher Intensität zum Erfolg zu führen.
3. Es sei auch darauf hingewiesen, dass der hier zur Stellungnahme stehende Straßenabschnitt Teil eines Gesamtvorhabens ist, das auf niedersächsischer Seite weitere gravierende Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zur Folge hat. Besonders negativ werten wir die vorgesehene Trassenführung im nördlichen Abschnitt südwestlich Falkenberg. Diese Trassierung verbaut bzw. erschwert eine ökologisch gebotene Entwicklung des Talraumes Alte Wörpe und konterkariert zukunftsweisende Lösungen des Hochwasserschutzes im Raum Lilienthal (Entlastung der Wörpe im Ortskern durch Umleitung extremer Hochwässer in den Raum Truper Blänken/St. Jürgensland).
4. Auf bremischer Seite begrüßen wir den Verzicht auf die so genannte Hollerlandtrasse.
5. Die erheblichen Eingriffe in Natura-2000-Gebiete und das Naturschutzgebiet Untere Wümme stellen besondere Anforderungen an die Kompensation.
6. Der Eingriff in Überschwemmungsflächen mit herausragender funktionaler Bedeutung verleiht der angestrebten Kompensation durch Neuschaffung von Auenbiotopen (Bereich Kreuzdeich) besonderes Gewicht. Wir begrüßen dieses Konzept, vermissen allerdings nähere Angaben zur hydraulischen bzw. aquatischen Funktionsfähigkeit. Der Anschluss des derzeitigen Binnendeichbereichs an die Wümme bzw. das Vordeichland ist in den Planunterlagen nicht dargestellt. Hier bitten wir um ergänzende Informationen.
7. Unklar bleibt, wie die weitreichenden Beeinträchtigungen des Schutzgutes Erholung kompensiert werden sollen. Der Bereich Jan-Reinersbrücke ist ein einmaliges Stück Kulturlandschaft, das durch den Straßenbau völlig entwertet wird.“

Die Deputation für Bau und Verkehr gibt hierzu folgende Stellungnahme ab:

Die Absätze 1, 2 und 4 aus der Stellungnahme des Gesamtverbandes beziehen sich auf Prioritäten der Verkehrspolitik. Hierzu ist lediglich mitzuteilen, dass die Planungen für die Verlängerung der Linie 4 nach Falkenberg begonnen wurden. Zur angesprochenen Planung der Gemeinde Lilienthal ist hier nur darauf hinzuweisen, dass Bremen der Bauleitplanung der Nachbargemeinde zugestimmt hat. Die in Absatz 5 erwähnten Anforderungen an die Kompensation von Eingriffen in Natur und Landschaft werden erfüllt. Einzelheiten zur hydraulischen Funktion des Ausgleichsgebietes am

Kreuzdeich werden im Rahmen der wasserrechtlichen Planfeststellung dargestellt. Im „landschaftsökologischen Begleitplan für den Anschluss der Ortsentlastung Lilienthal (Juli 2004)“ werden Veränderungen der Landschaftserlebnisfunktion erfasst und bewertet. Durch Bepflanzungen werden die Straßenkörper, soweit möglich, landschaftlich eingebunden.

Die Deputation für Bau und Verkehr empfiehlt, den Planentwurf aufgrund der Stellungnahme des Gesamtverbandes Natur- und Umweltschutz Unterweser e. V. nicht zu ändern.

4. Stellungnahmen der Öffentlichkeit

Anlässlich der öffentlichen Auslegung ist eine Stellungnahme eingegangen. Diese Stellungnahme und die dazu abgegebene Stellungnahme der Deputation für Bau und Verkehr sind in der Anlage zum Bericht der Deputation für Bau und Verkehr aufgeführt.

5. Planänderung und Änderung der Begründung nach der öffentlichen Auslegung

Im Planentwurf ist die nachrichtliche Übernahme der Umgrenzung des Naturschutzgebietes angepasst worden. Maßnahmen im Verfahren sind hierzu nicht erforderlich. Der Plan hat den Bearbeitungsstand 25. Oktober 2005 erhalten.

Die Begründung ist nach der Auslegung geringfügig redaktionell überarbeitet worden (Bearbeitungsstand: 25. Oktober 2005).

6. Zusammenfassende Erklärung

Diesem Bericht ist eine zusammenfassende Erklärung gemäß § 6 Abs. 5 BauGB 2004 beigefügt.

**B) Stellungnahme des Beirates**

Dem Ortsamt Borgfeld wurde die Deputationsvorlage gemäß der Richtlinie über die Zusammenarbeit der Beiräte und Ortsämter mit dem Senator für Bau und Umwelt in Bauangelegenheiten vom 1. Mai 2003 (Neufassung) übersandt.

**C) Beschluss**

Die Deputation für Bau und Verkehr bittet den Senat und die Stadtbürgerschaft, den Plan zur 62. Änderung des Flächennutzungsplanes Bremen in der Fassung der Bekanntmachung vom 31. Mai 2001 Borgfeld (Ortsentlastung Lilienthal) (Bearbeitungsstand: 25. Oktober 2005) in Kenntnis der eingegangenen Stellungnahme und ihrer empfohlenen Behandlung (Anlage zum Bericht) zu beschließen.

Ronald-Mike Neumeyer  
(Vorsitzender)

Uta Kummer  
(Sprecherin)

***Begründung zum Flächennutzungsplan Bremen in der Fassung der Bekanntmachung vom 31. Mai 2001***

***62. Änderung***

***Borgfeld (Ortsentlastung Lilienthal)***

***(Bearbeitungsstand: 25. Oktober 2005)***

**A) Änderungsbereich**

Der Änderungsbereich liegt im Ortsteil Borgfeld, zwischen Borgfelder Allee, Borgfelder Deich, Jan-Reiners-Wanderweg und Wümme (Landesgrenze Bremen–Niedersachsen).

**B) Ziele, Zwecke und Erforderlichkeit der Flächennutzungsplanänderung**

1. Entwicklung und Zustand

Der Änderungsbereich ist eine ca. 2,75 ha große, im Hochwasserabflussgebiet der Wümme gelegene Fläche und außerdem tidebeeinflusst. Diese ist seitlich von den Böschungen der Borgfelder Allee bzw. des Jan-Reiners-Wanderweges (ehemaliger Kleinbahndamm) begrenzt. Die dazwischen lie-

genden Flächen sind in Ufernähe bis zu einer Tiefe von ca. 70 m als Grünland genutzt und im Übrigen teilweise mit Röhrichten und Weidengebüschen bestanden. Die Böschungen weisen ausgeprägte Gehölzbestände auf.

Nach Süden hin (außerhalb des Änderungsbereichs) erstreckt sich die Flussauwe bis zum Fuße des Borgfelder Deichs.

## 2. Geltende Darstellungen

Der Flächennutzungsplan Bremen in der Fassung der Bekanntmachung vom 31. Mai 2001 stellt Fläche für die Landwirtschaft dar.

Planungsraum und Umgebung unterliegen darüber hinaus folgenden naturschutzrechtlichen Festlegungen:

- Niederung und Flusslauf der Wümme liegen im Geltungsbereich der Verordnung über das Naturschutzgebiet „Untere Wümme“ vom 8. Oktober 1991.
- Die Borgfelder Allee einschließlich der angrenzenden Böschungsbereiche unterliegt der Landschaftsschutzgebietsverordnung vom 2. Juli 1968.
- Wümme und Niederungsbereich liegen innerhalb des besonderen Schutzgebietes (EU-Vogelschutzgebiet) DE 2818-401 „Blockland“.
- Östlich an die Borgfelder Allee grenzt das besondere Schutzgebiet DE 2818-402 „Borgfelder Wümmewiesen“ an.
- Wümme und Niederung sind darüber hinaus Teil des Gebietes gemeinschaftlicher Bedeutung gemäß FFH-Richtlinie DE 2819-301 „Untere Wümme“.
- Im Bereich westlich des Jan-Reiners-Wanderweges befinden sich auf niedersächsischer Seite das Landschaftsschutzgebiet „Truper Blänken“ (Verordnung vom 17. Oktober 1984), im weiteren Verlauf das Naturschutzgebiet „Untere Wümme“ (Verordnung vom 28. April 1988) und der Gebietsvorschlag für das FFH-Gebiet Nr. 33 „Untere Wümmeniederung, untere Hammeniederung mit Teufelsmoor“.
- Die Röhrichte und Weidengebüsche der Wümmeniederung unterliegen als besonders geschützte Biotope dem Schutz des § 22 a BremNatSchG (Nr. 565).

## 3. Planungsziele und Erforderlichkeit der Flächennutzungsplanänderung

Die Gemeinde Lilienthal hat sich im Rahmen ihrer Gesamtverkehrsplanung insbesondere mit dem Ziel der Verlagerung des störenden Durchgangsverkehrs aus dem Ortskern zum Bau einer Entlastungsstraße entschlossen. Diese wird zwischen den Ortsteilen Trupermoor und Falkenberg von der Landesstraße 133 abzweigen und Lilienthal auf der Nord- bzw. Westseite umfahren, bis sie beim Jan-Reiners-Wanderweg den Truperdeich kreuzt und nach Überquerung der Wümme in Borgfeld wieder an das bremische Straßennetz anschließt. Erst mit diesem Netzschluss ist eine wirkungsvolle Entlastung des Ortskerns von Lilienthal möglich.

In den Verhandlungen zwischen Bremen und Lilienthal über die Weiterführung der Ortsentlastungsstraße auf Bremer Gebiet ist für die Wümmenquerung der Korridor zwischen den Brücken des Jan-Reiners-Wanderwegs und der Borgfelder Allee festgelegt worden. In diesem Korridor ist nach umfangreichen Variantenuntersuchungen (siehe DJ Umweltbericht 5.) diejenige Trassierung für die weitere Bauleitplanung ausgewählt worden, die unter Berücksichtigung aller Umweltbelange das bestmögliche Ergebnis erzielt.

Da die Verbindung zwischen Bremen und Lilienthal als sonstige überörtliche und örtliche Hauptverkehrsstraße bislang in der Achse der Borgfelder Allee dargestellt ist, muss der Flächennutzungsplan Bremen geändert werden.

## C) Planinhalt

### 1. Flächen für den Verkehr

Entsprechend dem Ergebnis des unter D) 5. dargelegten Trassenvergleichs wird zwischen Borgfelder Allee und der Wümmebrücke des Jan-Reiners-Wanderweges eine bogenförmig verlaufende sonstige überörtliche und örtliche Hauptverkehrsstraße dargestellt. Ihre bisherige Führung wird aufgegeben.

### 2. Freiflächen

Der zwischen Straße und Wümmeufer verbleibende Raum wird als Flächen mit besonderer landschaftspflegerischer Bedeutung sowie als Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft dargestellt. Die Umgrenzung von Naturschutzgebieten wird nachrichtlich übernommen.

## D) Umweltbericht

### 1. Gegenstand und Unterlagen der Umweltprüfung

Mit der 62. Änderung des Flächennutzungsplans Bremen wird ein Straßenausbauvorhaben (Landesstraße der Kategorie A) vorbereitet, das dem Anschluss der Ortsentlastungsstraße Lilienthal an das bremische Straßennetz dient.

Der für eine wirkungsvolle Entlastung des Ortskerns von Lilienthal notwendige Straßen- und Brückenbau führt zu erheblichen Beeinträchtigungen einer als Naturschutzgebiet sowie EU-Vogelschutzgebiet festgelegten Flussaue. Der Änderungsbereich liegt außerdem innerhalb des Gebietes gemeinschaftlicher Bedeutung gemäß FFH-Richtlinie „Untere Wümme“.

Um eine optimierte Lage der Straße in diesem empfindlichen und hochwertigen Naturraum festlegen zu können, sind unterschiedliche Trassenführungen innerhalb des unter B) 3. beschriebenen Korridors untersucht und im Hinblick auf ihre jeweiligen Auswirkungen auf Natur und Landschaft, Orts- und Landschaftsbild, Verkehr, Wasserabfluss und Betroffenheit von Wohngebieten verglichen und bewertet worden.

(Anschluss an die Ortsentlastung Lilienthal – Variantenuntersuchung – [Fachbeiträge: Straßenplanung, Wassertechnik, Umweltauswirkung, Schalltechnik, Baugrund, Kosten], BPR Künne, Hannover, März 2001)

Grundlage dieser Untersuchung war die Auswahl von vier Trassenvarianten, die alle im Prinzip realisierbar sind, jedoch unterschiedlichen Leitbildern folgen (z. B. geringstmöglicher Eingriff in den empfindlichen Naturraum, geringstmögliche Zerschneidungswirkung, bestmögliche Verkehrsführung, bestmögliche städtebauliche Integration, Optimum aus Sicht des Lärmschutzes, verschiedene Flussquerungen, unterschiedliche konstruktive Ausbildung [Brücke/Damm]). Im Ergebnis ist eine modifizierte Variante 5 dem weiteren Planungsprozess zugrunde gelegt worden, die Vorteile der Varianten 1 bis 3 miteinander verbindet, ihre jeweiligen Nachteile jedoch vermeidet (siehe D) 5.).

Weitere vertiefende Fachgutachten sind im Hinblick auf den nachfolgenden Bebauungsplan 2253 zur Abschätzung der Auswirkungen auf Natur und Landschaft sowie der Lärmsituation erstellt worden:

- a) Eingriffsbilanzierung für die Varianten 1, 5.1 und 5.2 (Kölling & Tesch, Bremen, September 2001),
- b) Verträglichkeitsstudie nach § 26 c BremNatSchG (Kölling & Tesch, Bremen, September 2001),
- c) Schalltechnisches Gutachten zum Bebauungsplan 2253 (Bonk – Maire – Hoppmann, beratende Ingenieure VBI, Garbsen, Mai 2002).

### 2. Auswirkungen auf Natur und Landschaft

#### a) Ziele und Bewertungsmaßstäbe

Nach den Zielen des Naturschutzrechts sind in besiedelten Bereichen Teile von Natur und Landschaft in besonderem Maße zu schützen, zu

pflegen und zu entwickeln. Gemäß Bremischem Wassergesetz und Bremischem Naturschutzgesetz sind Gewässer grundsätzlich zu erhalten, zu vermehren und möglichst naturnah auszubauen. Eingriffe in Natur und Landschaft im Sinne des Bremischen Naturschutzgesetzes sind Veränderungen der Gestalt oder der Nutzung von Grundflächen, die die Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild erheblich oder nachhaltig beeinträchtigen können. Der Verursacher eines Eingriffs ist verpflichtet, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen, sowie unvermeidbare Beeinträchtigungen auszugleichen. Die Beurteilung des Eingriffs und der Ausgleichsmaßnahmen erfolgt auf Grundlage der „Handlungsanleitung zur Anwendung der Eingriffsregelung in Bremen“.

Im Landschaftsprogramm Bremen (1991) sind als Ziele des Naturschutzes und der Landschaftspflege für den Änderungsbereich u. a. festgelegt:

- Höchste Schutzpriorität für den Flusslauf der Wümme mit seinen Außendeichsflächen,
- Erhaltung bzw. Renaturierung naturnaher Fließgewässer mit tidebeeinflussten Röhrichten und Süßwasserwatten sowie wiederherzustellenden natürlichen Überschwemmungsflächen im Bereich der Wümmeaußendeichsflächen,
- Vermeidung einer Zerschneidung von Flächen durch Verkehrstrassen,
- Erhaltung der Böden hinsichtlich ihrer Flächenausdehnung und speziellen Standortqualitäten,
- Erhaltung und Entwicklung der tidebeeinflussten, weithin naturgeprägten Wümme.

Für den Wirkraum gelten darüber hinaus auch die unter B) 2. Geltende Darstellungen aufgeführten verschiedenen naturschutzfachlichen Zielsetzungen.

#### b) Bestandsdarstellung und -bewertung im Wirkraum

Der Wirkraum des Vorhabens reicht über den Änderungsbereich hinaus. Er wird im Norden (Lilienthaler Seite) durch den Truper Deich, im Osten durch die Borgfelder Allee, im Süden durch den Borgfelder Deich begrenzt und erstreckt sich nach Westen (bezüglich der Schutzgüter Arten und Lebensgemeinschaften sowie Landschaftserlebnisfunktion) bis 500 m wümmeabwärts über den Jan-Reiners-Wanderweg hinaus.

Die natürlich anstehenden Bodenarten sind feuchte bis nasse Sande mit eingelagerten Schluffen und Tonen, in denen unterschiedlich mächtige Moorlinsen eingelagert sind. Bodentyp ist die Flussmarsch.

Der Wirkraum liegt in der naturräumlichen Einheit Blockland und ist im Wesentlichen in vier Biotopkomplexe gegliedert:

- Röhrichte, Rieder und Weidengebüsche im südlichen Teil und westlich des Jan-Reiners-Wanderweges,
- den Flusslauf der Wümme einschließlich der Uferzonen,
- eine Grünlandfläche am Südufer der Wümme,
- die Böschungsbereiche der Borgfelder Allee und des Jan-Reiners-Wanderweges mit ausgeprägtem Gehölzbestand.

Durch die 62. Änderung des Flächennutzungsplans werden neue, erhebliche und nachhaltige Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes vorbereitet.

Dabei sind die allgemeinen Funktionen der Schutzgüter

- Boden (biotische Ertragsfunktion),
- Wasser (Grundwasserschutzfunktion),
- Klima/Luft (bioklimatische Ausgleichsfunktion),

- Arten und Lebensgemeinschaften (Biotop-/Ökotopfunktion) sowie
- Landschaftsbild (Landschaftserlebnisfunktion)

berührt.

Darüber hinaus sind folgende besondere Funktionen der Schutzgüter betroffen:

- besondere Bedeutung für die biotische Ertragsfunktion,
- besondere Bedeutung für die Landschaftserlebnisfunktion,
- besondere Bedeutung der Biotopfunktion „Vorkommen gefährdeter Tier- und Pflanzenarten.“

c) Erhebliche und nachhaltige Beeinträchtigungen im Wirkraum

Die im Änderungsbereich zu erwartenden Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes durch den Straßenbau liegen vor allem in der Inanspruchnahme einer Fläche von ca. 1,7 ha mit Biotopfunktionen unterschiedlicher Wertigkeit. Ein Teilbereich wertvoller Röhrichtflächen wird angeschnitten. Dadurch gehen Böden mit besonderer biotischer Ertragsfunktion verloren.

Ca. 0,5 ha sind von einem Funktionsverlust bzw. einer Funktionsminderung betroffen.

Darüber hinaus muss mit Beeinträchtigungen folgender Funktionen gerechnet werden:

Beeinträchtigungen der Landschaftserlebnisfunktion:

- Betroffen ist ein Raum von besonderer Bedeutung für das Landschaftserleben und für die Naherholung. Vorbelastungen bestehen in Form der vorhandenen Brückenbauwerke und der Verkehrswege (optische Beeinträchtigungen, Lärm).
- Die gewählte Variante führt zu erheblichen Beeinträchtigungen der Landschaftserlebnisfunktion aufgrund der umfangreichen Gehölz- und Röhrichtverluste sowie der teilweisen Zerschneidung der Aue.

Beeinträchtigungen besonderer Funktionen des Schutzgutes „Arten und Lebensgemeinschaften“

- Indirekte Wirkungen auf das Schutzgut „Arten und Lebensgemeinschaften“ ergeben sich insbesondere aus Zerschneidung, Verlärmung etc.
- Von indirekten Beeinträchtigungen betroffen sind auch gefährdete Tierarten (Rohrweihe, Kleinspecht, Fledermäuse [Jagdrevier] und Amphibien/Reptilien [Wanderung]). Darüber hinaus ist von Beeinträchtigungen für ubiquitäre Arten (z. B. Rohrsänger-Arten, Mäusebussard) durch Zerschneidungseffekte und Verlärmung in einer Entfernung bis 200 m südwestlich und 100 m nordöstlich der Trasse auszugehen.

Da sich auf Verkehrsflächen Wertminderungen um mindestens eine Wertstufe ergeben und aufgrund der indirekten Wirkungen Beeinträchtigungen gefährdeter Arten und der besonderen Bedeutung für das Landschaftserleben auftreten, sind die mit dem Vorhaben verbundenen Beeinträchtigungen auf diesen Flächen als erheblich und nachhaltig zu beurteilen.

d) Planerische Abwägung zur Frage der Vermeidung oder Minderung des Eingriffs

Die Bauleitplanung der Gemeinde Lilienthal in Bezug auf ihre Verkehrsplanung ist in Abstimmung mit Bremen rechtsverbindlich geworden. Ergebnis dieser Planung ist eine Führung der Ortsentlastungsstraße, die zwingend die Wümmeaue im Bereich zwischen der Jan-Reiners-Brücke und der Borgfelder Allee queren muss. Unabhängig vom Baurecht bestehen auf Lilienthaler Seite jedoch auch planerisch

keine realistischen Alternativen, die Beeinträchtigung der Flussaue durch eine andere Straßenführung zu vermeiden, also beispielsweise die Entlastungsstraße noch auf dem Gemeindegebiet Lilienthals in den Straßenzug der Borgfelder Allee zurückzuführen (es müsste in bereits bebaute Flächen [Wohngebiete] eingegriffen werden).

Eine Wümmequerung westlich des Jan-Reiners-Wanderweges würde zu erheblich größeren Beeinträchtigungen der Schutzgüter führen als die gewählte Variante.

Sämtliche untersuchten Trassierungen in dem Korridor zwischen den beiden vorhandenen Brücken (also in dem bereits vorbelasteten und am stärksten durch Bauwerke in seiner landschaftlichen Eigenart veränderten Bereich) führen zu unterschiedlich umfangreichen aber dennoch unvermeidlichen Eingriffen in Natur und Landschaft.

Gefährdete Tierarten sind Beeinträchtigungen durch Störungen funktionaler Beziehungen bis hin zu Lebensraumverlusten ausgesetzt.

Während die gewählte Variante einen höheren Verlust und eine stärkere Zerschneidung von Gehölz- und Röhrichtbiotopen zur Folge hat als eine wümmenähmere Variante, begünstigt sie andererseits wegen der Möglichkeit eines Brückenneubaus (nach Beseitigung der Kleinbahnbrücke) mit größerer Öffnungsweite die Bedingungen für Wanderungen des Fischotters längs des Flusses stärker als eine Variante, die von einer Erhaltung der Kleinbahnbrücke ausgeht.

Die Landschaftserlebnisfunktion erfährt durch Straßen- und Brückenbauwerke generell erhebliche und nachteilige Beeinträchtigungen. Bisherige Sichtbeziehungen werden bei allen Varianten eingeschränkt.

Die gewählte Variante führt zwar wegen ihres etwas größeren Abstandes zum Fluss auch zum Verlust landschaftsprägender Gehölzstrukturen, lässt aber gerade dadurch auf Dauer eine verträglichere Einbindung des Bauwerks in die Flusslandschaft zu.

Auch Gesichtspunkte der Verkehrstechnik und -sicherheit sprechen für diese Variante und begründen die Zurückstellung von Naturschutzaspekten, die bei Wahl anderer Varianten berücksichtigt werden könnten:

Der Abstand des Anschlusspunktes der Ortsentlastungsstraße an die Borgfelder Allee von der Wümmebrücke von ca. 130 m ermöglicht die Einbindung einer verlängerten Straßenbahnlinie 4 in den Straßenzug (Rückführung aus der geplanten östlichen Seitenlage in Mittellage) ohne zusätzliches Brückenbauwerk, das bei Unterschreitung dieses Abstandes erforderlich wäre und weitere Eingriffe in die Flusslandschaft zur Folge hätte (siehe auch unter D] 5. Prüfung anderweitiger Planungsmöglichkeiten).

e) Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung und Kompensation des Eingriffs

Den Belangen von Natur und Landschaft kommt im betroffenen Landschaftsraum ein besonders hohes Gewicht zu. Verbleibende Beeinträchtigungen sind auszugleichen. Im Rahmen der Abwägung wird deshalb eine Lösung verfolgt, die unter angemessener Würdigung sonstiger Belange die Eingriffe in Natur und Landschaft so weit wie möglich minimiert und die verbleibenden Beeinträchtigungen ausgleicht.

Dieser Ausgleich kann durch entsprechende Aufwertungsmaßnahmen innerhalb des Änderungsbereichs (in unmittelbarer Nähe zum Wümmeeufer), aber insbesondere auch innerhalb des „Flächenpools Kreuzdeich“ sichergestellt werden, dessen Flächen nach den Darstellungen des Flächennutzungsplans dafür vorgesehen sind und auf denen ein ausreichendes Aufwertungspotenzial besteht.

Zum Ausgleich von Beeinträchtigungen der Landschaftserlebnisfunktion und der Arten und Lebensgemeinschaften werden im Kontakt zum Fluss auentypische und der Auendynamik unterliegende Biotopstrukturen vor allem der Röhrichte, Rieder und Weidengebüsche (z. B. durch Deichrückverlegung, Überlaufschwelle, Polderflächen, Vernässung) auf insgesamt 5,3 ha entwickelt.

f) Verträglichkeitsprüfung nach § 26 c des Bremischen Naturschutzgesetzes (BremNatSchG)

Nach § 26 c BremNatSchG ist zu prüfen, ob ein Projekt zu erheblichen Beeinträchtigungen der maßgeblichen Bestandteile der Erhaltungsziele oder des Schutzzweckes eines FFH-Gebietes oder EU-Vogelschutzgebietes führen kann. Die maßgeblichen Bestandteile sind in der Regel die wertgebenden Lebensräume oder die wertgebenden Arten eines EU-Schutzgebietes mit ihren Lebensräumen.

In einer Verträglichkeitsstudie nach § 26 c BremNatSchG des Büros für Umweltplanung, Kölling & Tesch, Bremen, November 2001, sind zunächst die wertgebenden Arten der EU-Schutzgebiete, die durch die Straßenbaumaßnahme in wesentlichem Umfang betroffen sein können, ausgegrenzt worden. Wertgebende Lebensräume nach FFH-Richtlinie sind nicht betroffen.

Anhand ihrer Lebensraumansprüche sind dann die möglichen Auswirkungen der fünf Trassenvarianten dargestellt worden.

Im direkten Vergleich führen die Varianten 2, 3 und 4 zu den größten Auswirkungen auf wertgebende Arten des EU-Vogelschutzgebietes „Blockland“ (DE 2818-401) und des FFH-Gebietes „Untere Wümme“ (DE 2819-301). Lebensräume nach Anhang I der FFH-Richtlinie sind nicht betroffen.

Die Variante 1 hat die vergleichsweise geringsten Auswirkungen. Auch Variante 5 hat vergleichsweise geringe Auswirkungen auf wertgebende Arten der Schutzgebiete, unter der Voraussetzung, dass eine gute Durchlässigkeit im Bereich der Wümme- und der Flutbrücke planerisch berücksichtigt wird. Unter dieser genannten Voraussetzung ist bei der Entscheidung für Variante 1 oder 5 aus gutachterlicher Sicht in beiden Fällen nicht mit erheblichen Beeinträchtigungen der maßgeblichen Bestandteile der Erhaltungsziele oder des Schutzzweckes der beiden direkt betroffenen EU-Schutzgebiete zu rechnen.

Die Verträglichkeitsprüfung der obersten Naturschutzbehörde ergibt darauf aufbauend, dass unter diesen Voraussetzungen mit erheblichen Beeinträchtigungen der Schutz- und Erhaltungsziele des Vogelschutzgebietes „Blockland“ sowie des FFH-Gebietes „Untere Wümme“ durch das mit der 62. Änderung vorbereitete Straßenbauvorhaben nicht zu rechnen ist.

3. Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch durch Verkehrslärm

a) Ziele und Bewertungsmaßstäbe

Gemäß § 1 Baugesetzbuch sind bei der Aufstellung der Bauleitpläne insbesondere die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse zu berücksichtigen.

Nach dem Auftrag des Bundesimmissionsschutzgesetzes ist bei der Planung sicherzustellen, dass schädliche Umwelteinwirkungen durch Lärm auf Wohn- und sonstige schutzbedürftige Gebiete soweit wie möglich vermieden werden.

Bei der Beurteilung der schalltechnischen Folgen sind für die städtebauliche Planung die Orientierungswerte der DIN 18005 maßgeblich, beim Bau von Verkehrswegen die Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV).

Von folgenden Orientierungswerten der DIN 18005 soll in der Bauleitplanung bei Einfluss von Verkehrslärm ausgegangen werden:

|                        |          |          |
|------------------------|----------|----------|
| Reine Wohngebiete      | tagsüber | 50 dB(A) |
|                        | nachts   | 40 dB(A) |
| Allgemeine Wohngebiete | tagsüber | 55 dB(A) |
|                        | nachts   | 45 dB(A) |
| Dorfgebiete            | tagsüber | 60 dB(A) |
|                        | nachts   | 50 dB(A) |

Nach der 16. BImSchV ist zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgläusche beim Bau von öffentlichen Straßen sicherzustellen, dass folgende Immissionsgrenzwerte nicht überschritten werden:

|                                        |       |          |
|----------------------------------------|-------|----------|
| In reinen und allgemeinen Wohngebieten | Tag   | 59 dB(A) |
|                                        | Nacht | 49 dB(A) |
| In Dorfgebieten und Mischgebieten      | Tag   | 64 dB(A) |
|                                        | Nacht | 54 dB(A) |

b) Bestandsdarstellung und Bewertung

Die akustischen Auswirkungen der durch die 62. Änderung vorbereitete Straßenbaumaßnahme treffen auf Bremer Seite auf das Wohngebiet am Borgfelder Deich, auf Lilienthaler Seite auf Wohn- und landwirtschaftliche Bebauung am Truper Deich.

In einem Schalltechnischen Gutachten (Bonk – Maire – Hoppmann, Garbsen) sind folgende Emissionspegel für die verschiedenen Straßenabschnitte auf Grundlage einer Verkehrsmengenprognose für 2010 für die bestehende verkehrliche Situation (Nullfall) sowie die Realisierung des Straßenbauvorhabens (Planfall) ermittelt worden:

|          | Straßenabschnitt                            | DTV<br>(Kfz/24h) | Tag<br>dB(A) | Nacht<br>dB(A) |
|----------|---------------------------------------------|------------------|--------------|----------------|
| Nullfall | Borgfelder Allee                            | 23.800           | 65,7         | 57,7           |
| Planfall | OE bis Truper Deich<br>(Nordseite)          | 18.600           | 64,7         | 56,6           |
|          | Truper Deich bis Borgfelder Allee           | 20.000           | 65,0         | 56,9           |
|          | Borgfelder Allee (Nord)<br>bis Anschluss OE | 3.800            | 56,9         | 48,8           |
|          | Borgfelder Allee (Süd)<br>ab Anschluss OE   | 23.800           | 65,7         | 57,7           |

Diese Emissionspegel (in 25 m Abstand von der Geräuschquelle) sind Grundlage für die Ermittlung der Beurteilungspegel an maßgeblichen Immissionsorten.

c) Lärmschutztechnische Auswirkungen

Für die Grundstücke am Borgfelder Deich ergeben sich wegen des großen Abstandes der geplanten Entlastungsstraße (zwischen 200 m und 250 m) in Folge der Planung keine Erhöhungen der Beurteilungspegel.

Aufgrund der vorhandenen Vorbelastung von der Borgfelder Allee sind die maßgeblichen Immissionsgrenzwerte hier teilweise bereits überschritten, je nach Abstand von der Borgfelder Allee in unterschiedlichem Ausmaß. Die Zunahme der Beurteilungspegel aufgrund der Verkehrsmengenprognose für 2010 liegt bei etwa 2 dB(A). Sie tritt unabhängig vom Bau der Entlastungsstraße ein. Da sich durch ihren Bau die maßgeblichen Beurteilungspegel um weniger als 3 dB(A) erhöhen, wird diese Zusatzbelastung von der Mehrzahl der Betroffenen subjektiv nicht wahrgenommen.

In der Ortslage Lilienthal (beiderseits des Straßenzuges Borgfelder Allee/Lilienthaler Hauptstraße) verringern sich nach Bau der Ortsentlastung die Beurteilungspegel um ca. 9 dB(A). Diese Veränderung wird subjektiv als nahezu eine Halbierung der Lärmbelastung wahrgenommen. Darin drückt sich der akustische Gewinn der Entlastungsstraße für den Ortskern Lilienthal aus, durch die der durchschnittliche tägliche Verkehr (DTV) zukünftig (2010) von 23.800 auf 3.800 Kfz/24h reduziert werden wird.

Der vom Bau der Ortsentlastungsstraße am stärksten betroffene Bereich liegt am Truper Deich. Hier werden die Immissionsgrenzwerte

für Dorf- und allgemeine Wohngebiete tagsüber und nachts deutlich überschritten. Betroffen sind Wohn- und Schlafräume ebenso wie Außenwohnbereiche:

Nach der 16. BImSchV ergibt sich danach die Notwendigkeit für aktiven oder passiven Lärmschutz bzw. eine darüber hinausgehende Entschädigung.

Die Lösung dieses Problems unterliegt jedoch der Planungshoheit der Gemeinde Lilienthal, die im Rahmen ihrer Planaufstellung und Abwägung über Art und Umfang des zu verfolgenden Lärmschutzes entscheiden muss.

#### 4. Auswirkungen auf das Schutzgut Erholung

##### a) Grundsätze und Ziele

Gemäß § 5 Bremisches Naturschutzgesetz soll das Landschaftsprogramm Bereiche für die Erholung und Leitlinien für ihre Ausgestaltung angeben. Die Grundsätze zur Erholung werden in § 2 BremNatSchG dargelegt. Danach sollen u. a. unbebaute Bereiche als Voraussetzung für die Erholung in Natur und Landschaft in für ihre Funktionsfähigkeit genügender Größe erhalten werden. Der Zugang zu Landschaftsteilen, die sich nach ihrer Beschaffenheit für die Erholung der Bevölkerung besonders eignen, ist zu erleichtern.

Das Landschaftsprogramm Bremen 1991 beschreibt den von der 62. Änderung betroffenen Landschaftsraum „Wümme (ab Borgfelder Brücke) und Kleine Wümme“ als „wichtige Wegeverbindung für die Erholung im Außenraum in sonst aus Gründen des Biotop- und Artenschutzes nicht zu erschließenden Bereichen.“

Für ihre Ausgestaltung werden folgende Leitlinien verfolgt:

„Verknüpfung mit dem übrigen Wegenetz im Außenraum und Anbindung an den besiedelten Bereich, Freihaltung der Wege von Kraftfahrzeugverkehr.“

Das Landschaftsprogramm stellt im Bereich Borgfeld eine wichtige Verbindung zu Erholungszielpunkten im niedersächsischen Umland dar.

##### b) Bestandsdarstellung und -bewertung

Der Landschaftsraum „Wümme/Kleine Wümme“ ist geprägt durch ein vielfältiges Landschaftsbild, Wasserflächen, Deiche mit eindrucksvollen großbaumbestandenen Gehöften und vor allem durch naturnahe Uferbereiche und das sichtbare Wechselspiel von Ebbe und Flut. Es handelt sich um eine in Bremen und über die Region hinaus einzigartige Flusslandschaft, die in ihrer naturräumlichen Eigenart besonders gut erkennbar ist.

Die Uferbereiche sind frei von Lärm und sonstigen Beeinträchtigungen. Nur abschnittsweise findet geringer Pkw-Verkehr statt.

Der Bereich ist deshalb als besonders wertvoller Erholungsraum in die höchste Wertstufe (1) eingeordnet.

Der in Nord-Süd-Richtung verlaufende Jan-Reiners-Wanderweg ist in diesem Raum die wichtigste Verbindung von Bremen zu Erholungszielpunkten im niedersächsischen Umland. Er verläuft über weite Strecken ohne Beeinträchtigungen durch Verkehrslärm.

##### c) Erhebliche und nachhaltige Beeinträchtigungen

Die Straßenbaumaßnahme führt zu einer erheblichen und nachhaltigen Beeinträchtigung des Erholungsraums in einem räumlich begrenzten Bereich der Flussquerung und in unmittelbarer Ufernähe durch die optische Wirkung von technischen Bauwerken und die dauerhafte Verlärmung eines bislang nahezu ungestörten Gebiets, sowie auf Lilienthaler Seite durch die Kreuzung des überregional bedeutenden Jan-Reiners-Wanderwegs.

Nach den Ausführungen unter D) Umweltbericht, 2. d) Planerische Abwägung und 5. Prüfung anderweitiger Planungsmöglichkeiten kann keine andere Straßenführung in Betracht gezogen werden. Auch für den Wanderweg gibt es keine alternative Trassenführung, da er auf Lilienthaler Seite (nördlich Truper Deich) wieder an den vorhandenen Weg Anschluss finden muss.

Sämtliche untersuchten Varianten führen zu denselben oder größeren Auswirkungen auf den Erholungsbereich.

Die Beeinträchtigungen des Schutzguts Erholung sind aufgrund der vorstehenden Ausführungen deshalb weder vermeidbar, noch können sie entscheidend gemindert oder ausgeglichen werden.

#### 5. Prüfung anderweitiger Planungsmöglichkeiten

Straßenführungen, die eine Schädigung der Flussaue vermeiden, scheidet wegen der Bebauungsstruktur Lilienthals aus (siehe D] 2. d] Planerische Abwägung).

Prinzipielle Trassierungen in Bereichen westlich des Jan-Reiners-Wanderweges sind nach überschlägiger Vorprüfung nicht vertieft untersucht worden, da sie einerseits (sowohl auf Lilienthaler als auch auf Bremer Seite) erheblich umfangreichere Eingriffe in Natur und Landschaft (teilweise auch in bebaute Gebiete) zur Folge hätten, andererseits aber wegen des großen Abstandes zum Ortskern Lilienthals unzureichende Entlastungswirkung aufweisen und damit ihren Hauptzweck verfehlen würden.

Weitere negative Konsequenzen solcher Trassierungen wären darüber hinaus entweder eine umwegige Rückführung zur Borgfelder Allee über den Hamfhofsweg, verbunden mit erheblichen Störungen der dortigen Wohngebiete, oder zur Vermeidung dieser Folgen eine direkte Weiterführung der Straße durchs Hollerland bis zur BAB-Anschlussstelle Horn-Lehe.

Aus diesen Gründen ist auch eine Führung der Ortsentlastung parallel zum Jan-Reiners-Wanderweg (Westseite) über den Borgfelder Deich hinweg und über den Hamfhofsweg zur Borgfelder Allee nicht weiterverfolgt worden. Diese Trassierung war Gegenstand eines Variantenvergleichs mit einer Direktverbindung vom Truper Deich zur Borgfelder Allee in Wümmenähe (BPR Künne, Hannover, 1997).

Trassierungen in Bereichen westlich des Jan-Reiners-Wanderweges sind deshalb weder aus verkehrlichen, noch aus naturschutzrechtlichen Gründen vertretbare Alternativen zu der mit der 62. Änderung verfolgten Lösung.

„Anderweitige Planungsmöglichkeiten“ im Sinne des BauGB sind deshalb ausschließlich innerhalb des Korridors zwischen Jan-Reiners-Wanderweg und Borgfelder Allee untersucht worden (siehe dazu BPR Künne, Hannover, Variantenuntersuchung, März 2001).

In dieser Untersuchung werden vier Varianten in teilweise verschiedener baukonstruktiver Ausführung verglichen, die sich durch unterschiedliche Schwerpunktsetzung im Hinblick auf eine möglichst weit gehende Erfüllung einzelner Teilziele unterscheiden (Eingriffsminimierung, verkehrliche Optimierung, Vermeidung weiterer Zerschneidung der Flussaue, hydraulische Optimierung, städtebauliche Optimierung).

Zusammengefasst lassen sich die untersuchten Trassenführungen folgendermaßen vergleichen und bewerten:

##### Variante 1

|           |                                                                                                                                                                                                           |
|-----------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Verlauf:  | Von der Wümmenordseite als bogenförmige Brücke in möglichst großer Ufernähe bis zur Borgfelder Allee.                                                                                                     |
| Vorteile: | Lage des Bauwerks am Rande der Flussaue. Dadurch nur Verlust von Flächen mittlerer Wertigkeit (Grünland).<br>Keine Zerschneidung der wertvollen Röhrichtbiotope der Aue, Minimierung von Gehölzverlusten. |

|            |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
|------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Nachteile: | <p>Im unmittelbaren Uferbereich nachhaltige und stärkste Beeinträchtigung der Landschaftserlebnisfunktion.</p> <p>250 m langes Brückenbauwerk verstärkt Landschaftsveränderung.</p> <p>Brücke gekrümmt und schräg zur Flussrichtung, mit der Folge der optischen und baulichen Unverträglichkeit mit der vorhandenen Kleinbahnbrücke.</p> <p>Verbesserung für Wanderbeziehungen des Fischotters unter ökonomischen und wegeplanerischen Gesichtspunkten nicht erzielbar: Kleinbahnbrücke würde bestehen bleiben.</p> <p>Einbindung der Linie 4 in den Straßenzug Borgfelder Allee/Lilienthaler Hauptstraße erfordert zusätzliches Brückenbauwerk, da Abstand zwischen Anschlusspunkt und Wümmebrücke zu gering.</p> <p>Lärmschutztechnisch ungünstig wegen geringstem Abstand zur Bebauung am Truper Deich.</p> <p>Hohe Kosten und besondere Gefährdung bei Eisbildung auf gekrümmter Brücke.</p> |
|------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

#### Variante 2

|            |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
|------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Verlauf:   | <p>Querung der Wümme in der Achse des Jan-Reiners-Wanderwegs. Weiterführung in Dammlage parallel zum Flussufer auf der Grenze zwischen Grünland und Röhrichtbiotop. Anschluss an die Borgfelder Allee im Bereich des Straßenknicks.</p>                                                                                                                                                           |
| Vorteile:  | <p>Brücke rechtwinklig zum Fluss. Gemeinsames neues Brückenbauwerk für Straße und Wanderweg.</p> <p>Verbesserung für Wanderungen und Lebensraum des Fischotters.</p> <p>Hoher Anteil zu begrünender Böschungsflächen.</p> <p>Keine Zerschneidung der Baumreihe der Borgfelder Allee.</p>                                                                                                          |
| Nachteile: | <p>Hoher Flächenverbrauch durch hohen Böschungsanteil.</p> <p>Zu geringe Radien, deshalb verkehrlich für die Anforderungen der Entlastungsstraße (50 km/h) nicht ausreichend.</p> <p>Wasseraustausch zwischen Fluss und Aue nur über Durchlässe möglich, dadurch begrenzt.</p> <p>Deshalb auch Beeinträchtigungen der Wanderbeziehungen von Arten und Lebensgemeinschaften innerhalb der Aue.</p> |

#### Variante 3

|            |                                                                                                                                                                          |
|------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Verlauf:   | <p>Querung der Wümme wie Variante 2. Diagonale Durchquerung der Flussaue mit Anschluss an die Borgfelder Allee an der Nordseite der Flutbrücke.</p>                      |
| Vorteile:  | <p>Radien und Linienführung verkehrlich optimal.</p> <p>Durch gleichmäßige Abstände von den Wohngebäuden am Truper bzw. Borgfelder Deich keine Lärmbeeinträchtigung.</p> |
| Nachteile: | <p>Besonders erheblicher Eingriff in Natur und Landschaft durch mittige Zerschneidung der Flussaue.</p> <p>Größere Straßenlänge, dadurch größerer Versiegelungsgrad.</p> |

#### Variante 4

|          |                                                                                                                                                                                                                                                |
|----------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Verlauf: | <p>Querung der Wümme wie Variante 2. Weiterführung in der Trasse des Jan-Reiners-Wanderwegs bis zum Borgfelder Deich, weiter am Fuß des Borgfelder Deichs (Nordseite) mit Anschluss an die Borgfelder Allee in Höhe Borgfelder Heerstraße.</p> |
|----------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

|            |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
|------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Vorteile:  | Keine zusätzliche Zerschneidung der Flussaue.<br>Hydraulisch günstigste Lösung.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| Nachteile: | Längster Straßenverlauf aller untersuchter Varianten, dadurch größter Versiegelungsgrad und hohe Flächenverluste wertvoller Biotope, auch ohne zusätzliche Zerschneidung der Aue.<br>Negative Auswirkungen auch auf den westlich angrenzenden, bislang noch unversehrten Teil der Flussaue.<br>Hohe Kosten.<br>Extreme Störung der Wohngebäude am Borgfelder Deich durch Lärmeintrag und Beeinträchtigung des Landschaftsbildes.<br>Lange Parallelführung Straße/Wanderweg. |

Folgende Zielsetzungen haben bei der planerischen Entscheidung über die Straßenführung insbesondere Berücksichtigung gefunden:

- Minimierung der Eingriffe in den Naturhaushalt,
- größtmögliche Schonung des Orts- und Landschaftsbildes,
- Minimierung der Zahl der Bauwerke in der Flussniederung,
- Vermeidung von Beeinträchtigungen des Hochwasserabflusses,
- Vermeidung schädlicher Umwelteinwirkungen durch Verkehrslärm,
- landschaftsverträgliche Charakteristik der Verkehrsanlage.

Auf Grundlage dieses Variantenvergleichs ist eine Vorzugsvariante 5 entwickelt worden, die Elemente der Varianten 1 bis 3 miteinander verbindet und modifiziert, und als Ergebnis der fachlichen Abwägung der weiteren Bauleitplanung zugrunde gelegt worden ist.

#### 6. Allgemein verständliche Zusammenfassung gemäß § 2 a Abs. 3 BauGB

Im Umweltbericht wurden die verschiedenen Umweltbereiche (in besonderem Maße Natur und Landschaft) mit ihren entsprechenden Wirkungsfeldern dargestellt und die voraussichtlichen Auswirkungen der beabsichtigten Planung auf die Schutzgüter unter Berücksichtigung der durch Gesetze und Verordnungen gegebenen Bewertungsmaßstäbe ermittelt.

Nach begründetem Ausschluss von Alternativen, die weit größere Beeinträchtigungen der Schutzgüter zur Folge hätten, jedoch den verkehrlichen Zweck einer Entlastungsstraße in geringerem Maße erfüllen, weil sie vom Ortskern Lilienthals zu weit entfernt liegen, sind vier Varianten untersucht und bewertet worden, mit denen das verkehrliche Ziel erreicht werden kann, die jedoch unterschiedliche Vor- und Nachteile haben.

Die fachliche Abwägung dieser Vor- und Nachteile hat zu der Lösung geführt, die Gegenstand der 62. Änderung des Flächennutzungsplans geworden ist. Mit ihr wird das Ziel verfolgt, eine möglichst schonende Integration des unvermeidlichen Straßenbauwerks in die Flussaue mit einer Minimierung der Eingriffe in den empfindlichen Naturhaushalt und Erholungsraum zu verbinden.

Dies wird dadurch erreicht, dass die Straße auf einer neuen gemeinsamen Brücke mit dem Jan-Reiners-Wanderweg rechtwinklig über die Wümme und dann auf dem kürzesten Weg zur Borgfelder Allee geführt wird. Die Eingriffe in Natur und Landschaft können so in vertretbaren Grenzen gehalten werden.

Mit dem gewählten Abstand der Straße von der Wümme wird eine weit gehende Schonung des unmittelbaren Flussufers erreicht. Andererseits kann die Beeinträchtigung empfindlicher Röhrichtbereiche der Flussaue dadurch auf ihre Randzone begrenzt werden.

Für die nicht vermeidbaren Eingriffe werden nach den Maßstäben der „Handlungsanleitung zur Anwendung der Eingriffsregelung in Bremen“

Minderungs- und Ausgleichsmaßnahmen ermittelt und im nachfolgenden Bebauungsplan 2253 festgesetzt. Nach diesen Maßstäben kann der Eingriff vollständig ausgeglichen werden.

Dieser Ausgleich besteht in der Wiederherstellung von Biotopen der Flussaue, wie sie durch das Straßenbauvorhaben beeinträchtigt werden oder verloren gehen, in der erforderlichen Größenordnung von ca. 6 ha.

Die Flächen, auf denen dieser Ausgleich hergestellt wird, liegen in Flussnähe, haben wegen ihrer nur geringen bis mittleren Bedeutung für den Naturschutz ein ausreichendes Aufwertungspotenzial und sind deshalb für die Aufnahme von Ausgleichsmaßnahmen besonders geeignet:

Sie liegen teilweise unmittelbar an der Wümme, zum größeren Teil aber am Kreuzdeich. Dieses Gebiet, das im Flächennutzungsplan als Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft dargestellt ist, soll durch Änderung der Wasserstände von einer Grünland- und Ackerfläche zu einem flussauentypischen Röhrichtbiotop umgestaltet werden.

Auch Gesichtspunkte des Lärmschutzes haben bei der Variantenauswahl eine Rolle gespielt. Nach Ausschluss einer Straßenführung in unmittelbarer Nähe zum Borgfelder Deich, die wegen ihrer naturschonenden Wirkung (Randlage in der Flussaue, keine zusätzliche Zerschneidung) in die Untersuchung einbezogen wurde, wird die vorhandene Lärmsituation in diesem Bereich durch die gewählte Variante nur unwesentlich verändert. Maßgeblich dafür ist der große Abstand zu der Wohnbebauung am Borgfelder Deich (ca. 200 bis 250 m).

Die Lärmbelastung von der Borgfelder Allee ist bereits vorhanden und wird nicht durch die gewählte Variante beeinflusst, sondern durch die allgemeine Verkehrszunahme.

Dagegen verstärkt sich für die Bebauung am Truper Deich die Lärmbelastung, da der größte Teil des Verkehrsaufkommens aus dem Straßenzug Borgfelder Allee/Lilienthaler Hauptstraße an den westlichen Siedlungsrand Lilienthals verlegt wird. Dies ist jedoch keine direkte Folge der 62. Änderung, sondern Konsequenz der Lilienthaler Verkehrsplanung, die mit dieser Maßnahme das Ziel einer Entlastung der Ortsmitte verfolgt.

Eine Schädigung des überregional bedeutenden Erholungsraums ist unvermeidlich und nicht ausgleichbar, da es zu der Ortsentlastungsstraße keine weniger beeinträchtigende alternative Trassenführung gibt. Auch für eine Verlegung des Wanderweges bestehen keine Möglichkeiten. Eine Minderung der negativen Folgen für Erholungsuchende erfolgt im Brückenbereich durch Anlage eines so weit technisch möglich von der Fahrbahn abgesetzten Fuß-/Radweges mit ausreichender Breite.

Es ist deshalb unvermeidbar, als Preis für eine wirksame Verkehrsberuhigung des Ortskerns von Lilienthal eine nachhaltige und nicht ausgleichbare Beeinträchtigung des Natur- und Erholungsraums im Bereich Truper Deich/Jan-Reiners-Wanderweg in Kauf zu nehmen.

#### **E) Finanzielle Auswirkungen**

Keine.

*Zusammenfassende Erklärung gemäß § 6 Abs. 5 BauGB zum Flächennutzungsplan Bremen in der Fassung der Bekanntmachung vom 31. Mai 2001*

*62. Änderung*

*Borgfeld (Ortsentlastung Lilienthal)*

*(Bearbeitungsstand: 25. Oktober 2005)*

##### a) Berücksichtigung der Umweltbelange, Alternativenbetrachtung

Die Ortsentlastungsstraße Lilienthal soll an das bremische Straßennetz (Borgfelder Allee) angebunden werden. Die Bauleitplanung in Lilienthal enthält einen Straßenanschluss bei der Brücke des Jan-Reiners-Wanderweges. Der Straßen-

abschnitt zwischen der Wümmebrücke und der Borgfelder Allee ist Gegenstand des Planes zur 62. Änderung. Für diesen Abschnitt wurden vier Alternativen der Trassenführung untersucht.

Variante 1 Von der Wümme-Nordseite als bogenförmige Brücke in möglichst großer Ufernähe bis zur Borgfelder Allee.

Variante 2 Querung der Wümme in der Achse des Jan-Reiners-Wanderwegs. Weiterführung in Dammlage parallel zum Flussufer auf der Grenze zwischen Grünland und Röhrichtbiotop. Anschluss an die Borgfelder Allee im Bereich des Straßenknicks.

Variante 3 Querung der Wümme wie Variante 2. Diagonale Durchquerung der Flussaue mit Anschluss an die Borgfelder Allee an der Nordseite der Flutbrücke.

Variante 4 Querung der Wümme wie Variante 2. Weiterführung in der Trasse des Jan-Reiners-Wanderwegs bis zum Borgfelder Deich, weiter am Fuß des Borgfelder Deichs (Nordseite) mit Anschluss an die Borgfelder Allee in Höhe Borgfelder Heerstraße.

Folgende Zielsetzungen haben bei der Entscheidung über die Straßenführung insbesondere Berücksichtigung gefunden:

- Minimierung der Eingriffe in den Naturhaushalt,
- größtmögliche Schonung des Orts- und Landschaftsbildes,
- Minimierung der Zahl der Bauwerke in der Flussniederung,
- Vermeidung von Beeinträchtigungen des Hochwasserabflusses,
- Vermeidung schädlicher Umwelteinwirkungen durch Verkehrslärm,
- landschaftsverträgliche Charakteristik der Verkehrsanlage.

Auf der Grundlage dieses Variantenvergleichs ist eine Vorzugsvariante 5 entwickelt worden, die Elemente der Varianten 1 bis 3 miteinander verbindet und modifiziert. Sie wurde als Ergebnis der fachlichen Abwägung der weiteren Bauleitplanung zugrunde gelegt.

Weitere Fachgutachten sind zu den Auswirkungen auf Natur und Landschaft und zur Lärmsituation erstellt worden. Sie sind Grundlage für die Umweltprüfung in der verbindlichen Bauleitplanung und für die Bestimmung der erforderlichen Kompensation. Der Ausgleich erfolgt durch Aufwertung im Änderungsbereich und im „Flächenpool Kreuzdeich“. Hier werden auentypische und der Auendynamik unterliegende Biotopstrukturen entwickelt.

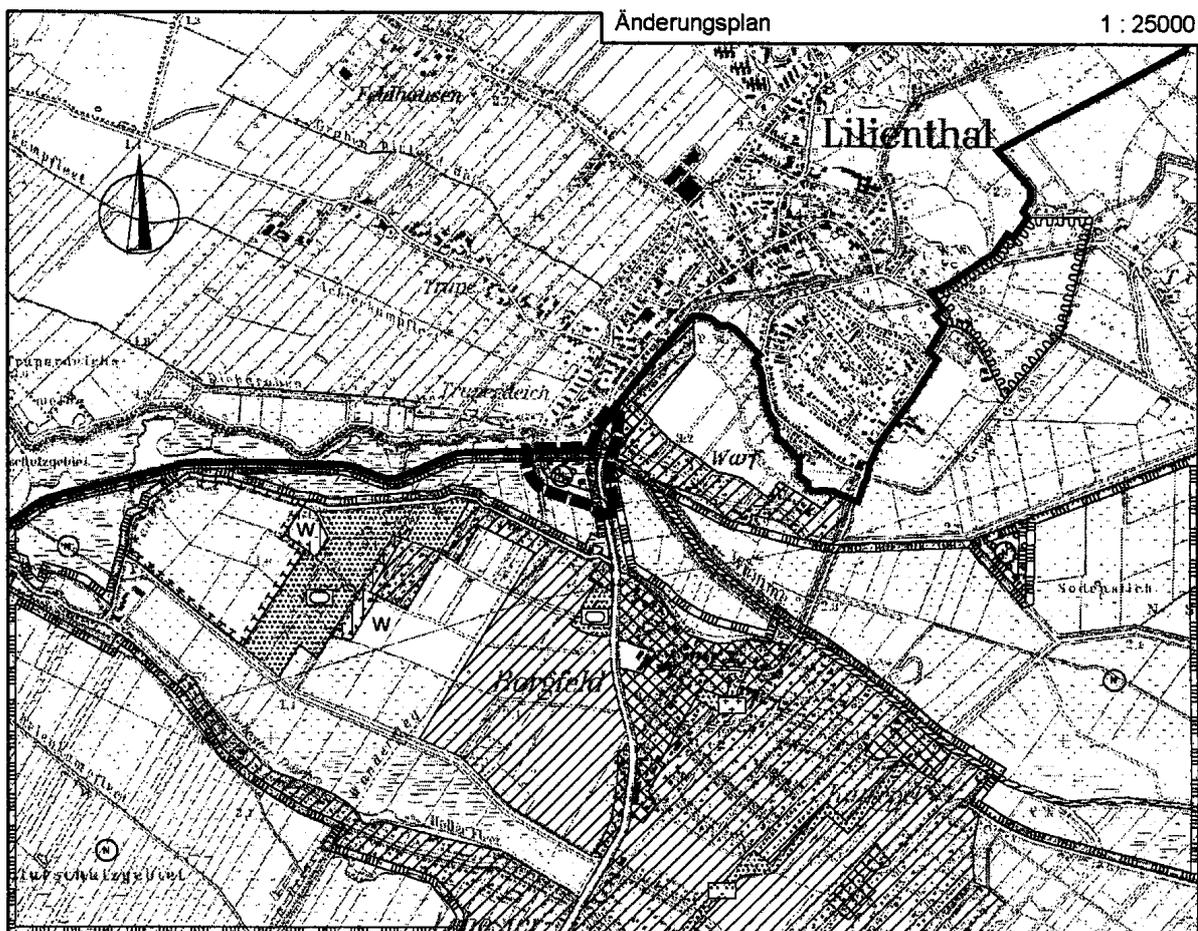
#### b) Ergebnisse der Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung

Die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange sind gleichzeitig mit der öffentlichen Auslegung (29. Juli 2005 bis 9. September 2005) beteiligt worden. Vom Ortsamt Borgfeld und vom Gesamtverband Natur- und Umweltschutz Unterweser e. V. sind Bedenken mitgeteilt worden. Aus der Öffentlichkeit ist eine Stellungnahme eingegangen. Änderungen der Planung haben sich daraus nicht ergeben.

# 62. Änderung des Flächennutzungsplanes Bremen in der Fassung der Bekanntmachung vom 31. Mai 2001

Borgfeld  
(Ortsentlastung Lilienthal)

(Bearbeitungsstand: 25.01.2005)



## Zeichenerklärung

- |                                                                                     |                                                           |
|-------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------|
|  | Grenze des Änderungsbereiches                             |
|  | Gemischte Bauflächen                                      |
|  | Örtliche und überörtliche Hauptverkehrsstraßen            |
|  | Wasserfläche                                              |
|  | Naturschutzgebiet                                         |
|  | Flächen mit besonderer landschaftspflegerischer Bedeutung |
|  | Flächen für die Landwirtschaft                            |

