

Mitteilung des Senats vom 9. Mai 2006

Bebauungsplan 2253 für zwei Gebiete in Bremen-Borgfeld zwischen Borgfelder Allee, Borgfelder Deich, Jan-Reiners-Wanderweg (einschließlich) und Wümme (Landesgrenze Bremen–Niedersachsen)

Teil A

und zwischen Kreuzdeich, Kuhweideweg, Am Großen Dinge und Hinter dem Großen Dinge

Teil B

(Bearbeitungsstand: 21. Oktober 2005)

Als Grundlage der städtebaulichen Ordnung für das oben näher bezeichnete Gebiet wird der Bebauungsplan 2253 (Bearbeitungsstand: 21. 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 eingegangenen datengeschützten Anregungen einschließlich der hierzu abgegebenen Stellungnahmen enthalten sind. *)

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 Bebauungsplan 2253 (Bearbeitungsstand: 21. Oktober 2005) in Kenntnis der eingegangenen Anregungen zu beschließen.**

Bericht der Deputation für Bau und Verkehr

Bebauungsplan 2253 für zwei Gebiete in Bremen-Borgfeld zwischen Borgfelder Allee, Borgfelder Deich, Jan-Reiners-Wanderweg (einschließlich) und Wümme (Landesgrenze Bremen–Niedersachsen)

Teil A

und zwischen Kreuzdeich, Kuhweideweg, Am Großen Dinge und Hinter dem Großen Dinge

Teil B

(Bearbeitungsstand: 21. Oktober 2005)

Die Deputation für Bau und Verkehr legt den Bebauungsplan 2253 (Bearbeitungsstand: 21. Oktober 2005) und die Begründung zum Bebauungsplan 2253 (Bearbeitungsstand: 21. Oktober 2005) vor.

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

Europarechtsanpassungsgesetz

Vor Abschluss dieses Verfahrens ist das Europarechtsanpassungsgesetz Bau am 20. Juli 2004 in Kraft getreten. Für das vorliegende Bauleitplanverfahren ergeben sich daraus keine Änderungen, da das Verfahren auf Grundlage der Überleitungs-vorschrift (§ 244 Abs. 2 BauGB 2004) nach den bisherigen Vorschriften des Bau-gesetzbuches abgeschlossen werden soll.

A) Verfahren nach dem Baugesetzbuch (BauGB)

1. Planaufstellungsbeschluss

Die Deputation für Bau hat am 1. März 2001 einen Planaufstellungsbeschluss gefasst.

2. Frühzeitige Bürgerbeteiligung nach § 3 Abs. 1 BauGB

Zum Bebauungsplan 2253 ist am 19. Februar 2002 vom Ortsamt Borgfeld eine frühzeitige Beteiligung der Bürger an der Bauleitplanung in einer öffentlichen Einwohnerversammlung durchgeführt worden. Das Ergebnis dieser Bürgerbeteiligung ist von der Deputation für Bau und Verkehr vor Beschluss der öffentlichen Auslegung behandelt worden.

3. Beteiligung der Träger öffentlicher Belange nach § 4 BauGB

Gemäß § 4 Abs. 1 BauGB sind die zuständigen Träger öffentlicher Belange einschließlich des Beirates Borgfeld bei der Aufstellung der Planung beteiligt worden. Über das Ergebnis dieser Beteiligung ist die Deputation für Bau und Verkehr vor Beschluss der öffentlichen Auslegung informiert worden. Die Träger öffentlicher Belange sind über die öffentliche Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB unterrichtet worden.

4. Öffentliche Auslegung nach § 3 Abs. 2 BauGB

Die Deputation für Bau und Verkehr hat am 16. Juni 2005 beschlossen, dass der Entwurf des Bebauungsplanes 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.

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 Erlebbbarkeit 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 Be-

standteil 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 Ausweitungsfäche (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,- €/m²) 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.

Eine Fläche soll für den Polizeihundeverein vorgesehen werden. Sie wird aus der Ausgleichsmaßnahme und damit aus dem Geltungsbereich des Bebauungsplanes herausgenommen. Der Anregung des Beirates Borgfeld wird insoweit gefolgt.

Die Deputation für Bau und Verkehr empfiehlt, den Planentwurf insoweit zu ändern und im Übrigen hinsichtlich der Stellungnahme des Beirates Borgfeld 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-Reiners-Brücke 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 mitzuteilen, dass die Planungen für die Verlängerung der Linie 4 nach Falkenberg begonnen wurden. Zur angesprochenen Planung der Gemeinde Lilienthal ist 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 werden. 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.

Der Landkreis Osterholz teilt Folgendes mit (Schreiben vom 9. September 2005):

„Es bestehen keine weiteren Anregungen und Bedenken zur oben genannten Planung. Ich verweise auf meine Stellungnahme vom 10. September 2002, insbesondere auf Absatz 1.

Die Gemeinde Lilienthal erhält eine Durchschrift dieses Schreibens.“

Mit Schreiben vom 10. September 2002 ist Folgendes mitgeteilt worden:

„Vorbemerkung

Ich weise bezüglich des Anschlusses der Straße an das Gemeindegebiet Lilienthal auf Folgendes hin: Während gemäß Ihrem Bebauungsplan-Entwurf die Straße auf der Trasse der vorhandenen Jan-Reiners-Brücke die Wümme queren soll, soll sie gemäß rechtskräftigem Bebauungsplan Nr. 92 „Feldhausen I“ der Gemeinde Lilienthal deutlich östlich der Jan-Reiners-Brücke über die Wümme geführt werden. Ich rege dringend an, diese Unstimmigkeit in rechtlicher und materieller Hinsicht zusammen mit der Gemeinde Lilienthal zu klären.

1. Belange der Raumordnung

Aus Sicht der Raumordnung halte ich es für erforderlich, dass neben der Schaffung des Anschlusses der Lilienthaler Ortsentlastungsstraße an das Bremer Straßennetz besonders auch auf die Qualität der vorhandenen und beizubehaltenden Radwegeverbindung über den Jan-Reiners-Damm geachtet wird. Die vorhandene aufgrund ihrer ungestörten Lage derzeit sehr attraktive Radwegeverbindung ist regional, u. a. für die Naherholung, bedeutsam und wird auch von Berufspendlern genutzt. Bei der Ausgestaltung des Brückenbauwerkes und der Wegeführung ist hierauf besonders zu achten.

2. Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege

Als untere Naturschutzbehörde bin ich in besonderem Maße bemüht, die Lebensraumfunktion des Wümme-Hamme-Gebietes für den vom Aussterben bedrohten Fischotter zu sichern und zu entwickeln: Der Wümme, die

im Planbereich im niedersächsischen Fischotterprogramm verzeichnet ist und deren Niederung als Zuwanderungsgebiet mit zurzeit geringem Fischotterbestand gilt, kommt als Verbindungsgewässer zu den von der Art stärker besiedelten östlichen Teilen Niedersachsens hohe Bedeutung zu. Bei der Ausgestaltung der Wümmebrücke ist somit auf eine gute Passierbarkeit für wandernde Otter zu achten. Ich rege daher an, entsprechend der in der Variantenuntersuchung, Fachbeitrag Umwelt, S. 96, genannten Vermeidungsmaßnahme mit dem südlichen Widerlager der Flussbrücke erst am südlichen Böschungsfuß des Sommerdeiches zu beginnen, um einen breiteren unbebauten Uferrandstreifen für die Wanderung des Otters herzustellen. Zur Vermeidung weiterer Beeinträchtigungen des Otterlebensraumes rege ich an, anstelle der Variante 5.1 die Variante 5.2 zu realisieren (vergleiche Eingriffsbilanzierung für die Varianten 1, 5.1 und 5.2).“

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

Zur Vorbemerkung des Schreibens vom 10. September 2002

Der Bebauungsplan Nr. 92 der Gemeinde Lilienthal wurde inzwischen geändert (3. Änderung). Der Bebauungsplan 2253 ist mit der Bauleitplanung der Gemeinde Lilienthal abgestimmt.

Zu 1. des Schreibens vom 10. September 2002

Mit dem Bau der Ortsentlastungsstraße wird der Jan-Reiners-Wanderweg im Bereich von Truperdeich und Wümmequerung verändert. Es ist Anliegen der Planung, auf Lilienthaler und auf Bremer Seite, die Qualität des Weges für den Radverkehr und die Naherholung soweit wie möglich zu erhalten. Die Qualität eines Weges abseits von Verkehrsstraßen wird allerdings in diesem Bereich verlorengelassen.

Zu 2. des Schreibens vom 10. September 2002

Beim Entwurf der Wümmebrücke und der Flutbrücke wird die Lebensraumfunktion des Wümme-Hamme-Gebietes für den Fischotter (Passierbarkeit der Bauwerke) beachtet werden.

Die Deputation für Bau und Verkehr empfiehlt, den Planentwurf aufgrund der Stellungnahme des Landkreises Osterholz nicht zu ändern.

5. Anregungen

Anlässlich der öffentlichen Auslegung sind Anregungen eingegangen. Diese Anregungen sowie die dazu abgegebenen Stellungnahmen der Deputation für Bau und Verkehr sind in der Anlage zum Bericht der Deputation für Bau und Verkehr aufgeführt.

6. Planänderungen/Absehen von einer erneuten öffentlichen Auslegung

Nach der Auslegung ist Am Kuhweideweg der Abstand zwischen Kuhweideweg und Ausgleichsfläche geringfügig erweitert worden.

Außerdem ist das Flurstück 40 am Hinter dem Großen Dinge aus dem Geltungsbereich herausgenommen worden. Hierzu wird auf die Anlage zum Bericht verwiesen. Der betroffene Eigentümer ist mit dieser Planänderung einverstanden. Durch die Planänderungen werden die Grundzüge der Planung nicht berührt. Eine erneute öffentliche Auslegung soll deshalb gemäß § 3 Abs. 3 BauGB entfallen. Eine Beteiligung der Bürger in der Nachbarschaft gemäß § 13 BauGB ist nicht erforderlich, weil eine Betroffenheit durch die Planänderungen nicht gegeben ist. Die Planänderungen sind mit den zuständigen Trägern öffentlicher Belange abgestimmt. Die Deputation für Bau und Verkehr hat beschlossen, dass von einer erneuten öffentlichen Auslegung abgesehen wird.

7. Änderung der Begründung nach der öffentlichen Auslegung

Die Begründung ist nach der Auslegung teilweise geringfügig redaktionell überarbeitet worden (Bearbeitungsstand: 21. Oktober 2005).

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 Bebauungsplan 2253 für zwei Gebiete in Bremen-Borgfeld zwischen Borgfelder Allee, Borgfelder Deich, Jan-Reiners-Wanderweg (einschließlich) und Wümme (Landesgrenze Bremen–Niedersachsen) Teil A und zwischen Kreuzdeich, Kuhweideweg, Am Großen Dinge und Hinter dem Großen Dinge Teil B (Bearbeitungsstand: 21. Oktober 2005) in Kenntnis der eingegangenen Anregungen und ihrer empfohlenen Behandlung (Anlage zum Bericht) zu beschließen.

Ronald-Mike Neumeyer
(Vorsitzender)

Uta Kummer
(Sprecherin)

Begründung zum Bebauungsplan 2253 für zwei Gebiete in Bremen-Borgfeld zwischen Borgfelder Allee, Borgfelder Deich, Jan-Reiners-Wanderweg (einschließlich) und Wümme (Landesgrenze Bremen-Niedersachsen)

Teil A

und zwischen Kreuzdeich, Kuhweideweg, Am Großen Dinge und Hinter dem Großen Dinge

Teil B

(Bearbeitungsstand: 21. Oktober 2005)

A) Plangebiet

Das Plangebiet ist zweigeteilt. Beide Teilgebiete liegen im Ortsteil Borgfeld, zwischen Borgfelder Allee und Kreuzdeich.

B) Ziele, Zwecke und Erforderlichkeit des Bebauungsplanes

1. Entwicklung und Zustand

Teil A ist eine ca. 2,75 ha große, im Hochwasserabflussgebiet der Wümme gelegene Fläche und außerdem tidebeeinflusst. Seitlich ist sie von den Böschungen der Borgfelder Allee bzw. des Jan-Reiners-Wanderweges (ehemaliger Kleinbahndamm) begrenzt. Die dazwischen liegenden Flächen sind in Ufernähe bis zu einer Tiefe von ca. 70 m als Grünland genutzt und im Übrigen teilweise mit Röhrichtern und Weidengebüschen bestanden.

Die Böschungen weisen ausgeprägte Gehölzbestände auf.

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

Teil B (ca. 1.000 m westlich Teil A und flussabwärts gelegen) umfasst 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 an dem Weg Hinter dem Großen Dinge.

Die Flächen sind überwiegend als Grünland genutzt, geringfügig auch als Ackerland.

2. Geltendes Planungsrecht und naturschutzrechtliche Festlegungen

Für den Teil A bestehen keine baurechtlichen Festsetzungen.

In den Geltungsbereich des Teils B ist aus Gründen der Übersichtlichkeit ein ca. 5 m breiter Geländestreifen am West- und Südrand des Wochenendhausgebiets am Hamfhofsweg einbezogen worden, der bereits in den Bebauungsplänen 1850 und 2217 als öffentliche Grünanlage festgesetzt ist.

Nach diesen Festsetzungen ist hier eine Wanderwegverbindung zwischen Kreuzdeich und dem Weg Hinter dem großen Dinge geplant. (Im Bebauungsplan 2253 soll diese Wegeverbindung in die Gestaltung des Bereichs integriert und ergänzt werden).

Ansonsten bestehen für den Teil B keine baurechtlichen Festsetzungen.

Der Flächennutzungsplan Bremen in der Fassung der Bekanntmachung vom 31. Mai 2001 stellt für beide Teilbereiche Flächen für die Landwirtschaft dar, für den Teil B zusätzlich „Umgrenzung von Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft“.

Der Verlauf der geplanten Straße weicht von der im Flächennutzungsplan Bremen (Fassung der Bekanntmachung vom 31. Mai 2001) dargestellten „sonstigen überörtlichen und örtlichen Hauptverkehrsstraße“ ab. Der Flächennutzungsplan wird deshalb in diesem Bereich im Parallelverfahren geändert (62. Änderung).

Der Planungsraum und seine 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 Böschungsgebiete 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 2819-402 „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).
- Ein Teil des Baumbestandes, insbesondere die Buchen an der Borgfelder Allee und einige Bäume am Jan-Reiners-Wanderweg, unterliegt den Bestimmungen der Baumschutzverordnung.
- Der Teil B des Geltungsbereichs unterliegt den Bestimmungen der Landschaftsschutzverordnung vom 2. Juli 1968.
- Im Teil B befindet sich ein nach § 22 a BremNatSchG besonders geschütztes Biotop (Nr. 656).

3. Planungsziele und Erforderlichkeit des Bebauungsplanes

Vorbemerkung

Die Gemeinde Lilienthal hat sich im Rahmen ihrer Gesamtverkehrsplanung insbesondere zur 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.

Die Linienführung der Bauabschnitte 1 bis 3 (Wümme bis Moorhausen) ist im Flächennutzungsplan Lilienthal dargestellt, für die fehlenden Abschnitte 4 und 5 (Moorhausen bis Falkenberg) ist das Flächennutzungsplanverfahren noch nicht abgeschlossen.

Die Bauabschnitte 1 bis 3 sind in entsprechenden Bebauungsplänen festgesetzt. Mit der 3. Änderung des Bebauungsplans Nr. 92 soll auf Lilienthaler Seite eine Anpassung an die mit Bremen abgestimmte Planung erfolgen. Das geltende sowie das zukünftige Baurecht lässt deshalb eine Weiterführung der Straße in Richtung Bremen nur in der Achse des Jan-Reiners-Wanderwegs zu.

Bislang ist nur der 1. Bauabschnitt realisiert (beiderseits Feldhauser Straße, über die Zubringerstraßen Tornéestraße und Dr.-Sasse-Straße mit der Lilienthaler Hauptstraße bzw. Falkenberger Landstraße verbunden).

In Fortsetzung der nun folgenden Bauabschnitte müssen die Überquerung der Wümme und die Führung der Straße auf Bremer Gebiet geplant und hergestellt werden, damit ein Netzschluss entstehen kann. Erst dann ist eine nachhaltige Entlastung des Ortskerns von Lilienthal möglich.

Dazu ist die Aufstellung eines Bebauungsplans erforderlich.

Konsequenzen für die bremische Verkehrs- und Bauleitplanung

In den Verhandlungen zwischen Bremen und Lilienthal über die Weiterführung der Ortsentlastungsstraße auf Bremer Gebiet ist für die Wümmequerung der Korridor zwischen den Brücken des Jan-Reiners-Wanderwegs und der Borgfelder Allee festgelegt worden.

Im Auftrag der Stadtgemeinde Bremen hat das Ingenieurbüro BPR Künne (Hannover) unterschiedliche Trassenführungen innerhalb dieses 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, um eine optimierte Lage der Straße in diesem empfindlichen und hochwertigen Naturraum festlegen zu können.

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 fünf Varianten können folgendermaßen skizziert werden (eine detaillierte Beschreibung siehe unter D] Umweltbericht, 6. Prüfung anderweitiger Planungsmöglichkeiten):

- Variante 1

Von der Wümmenordseite, wo die Ortsentlastungsstraße den Truper Deich kreuzt, als bogenförmige Brücke in möglichst großer Ufernähe zur Borgfelder Allee.

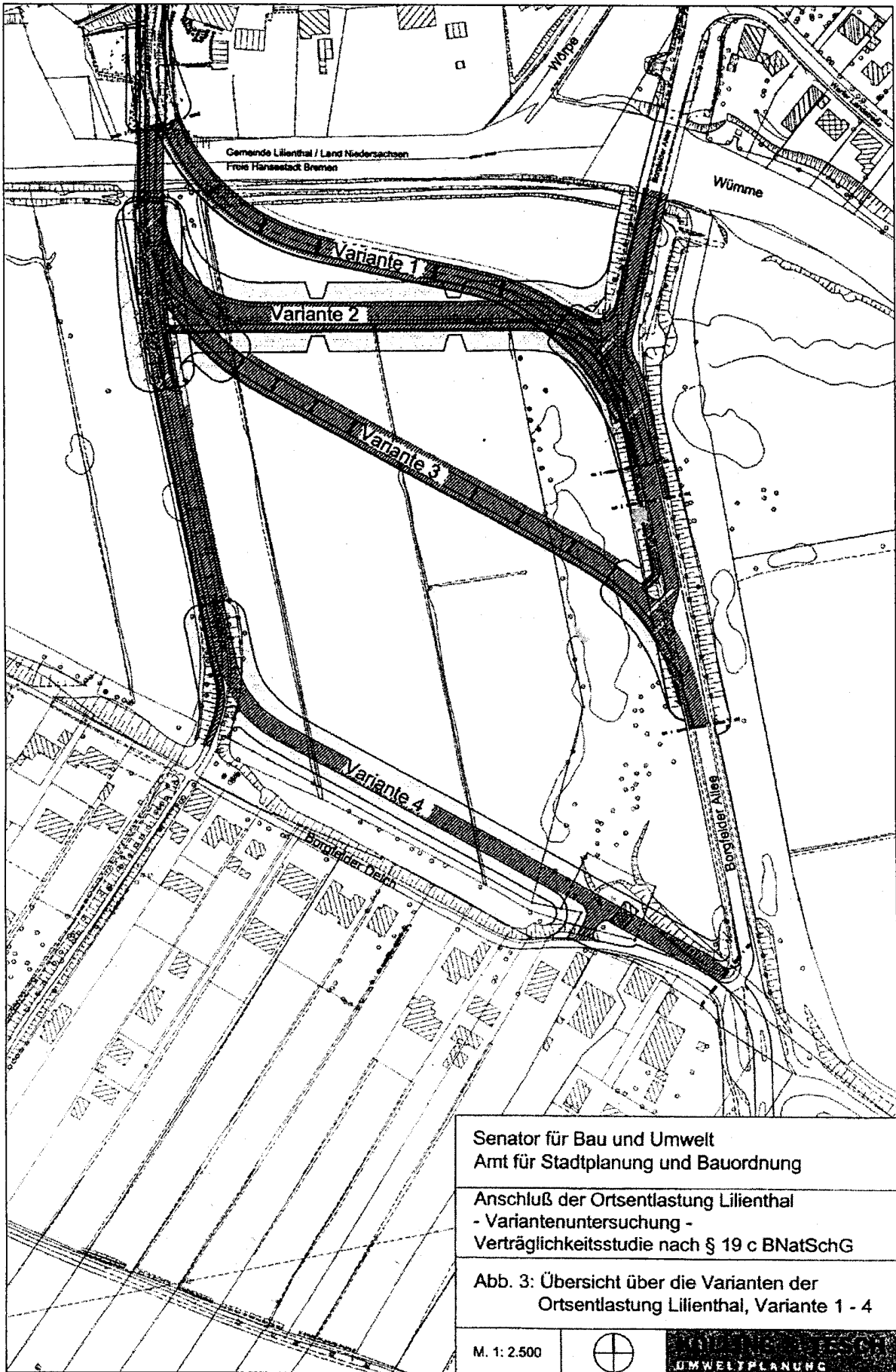
- Variante 2

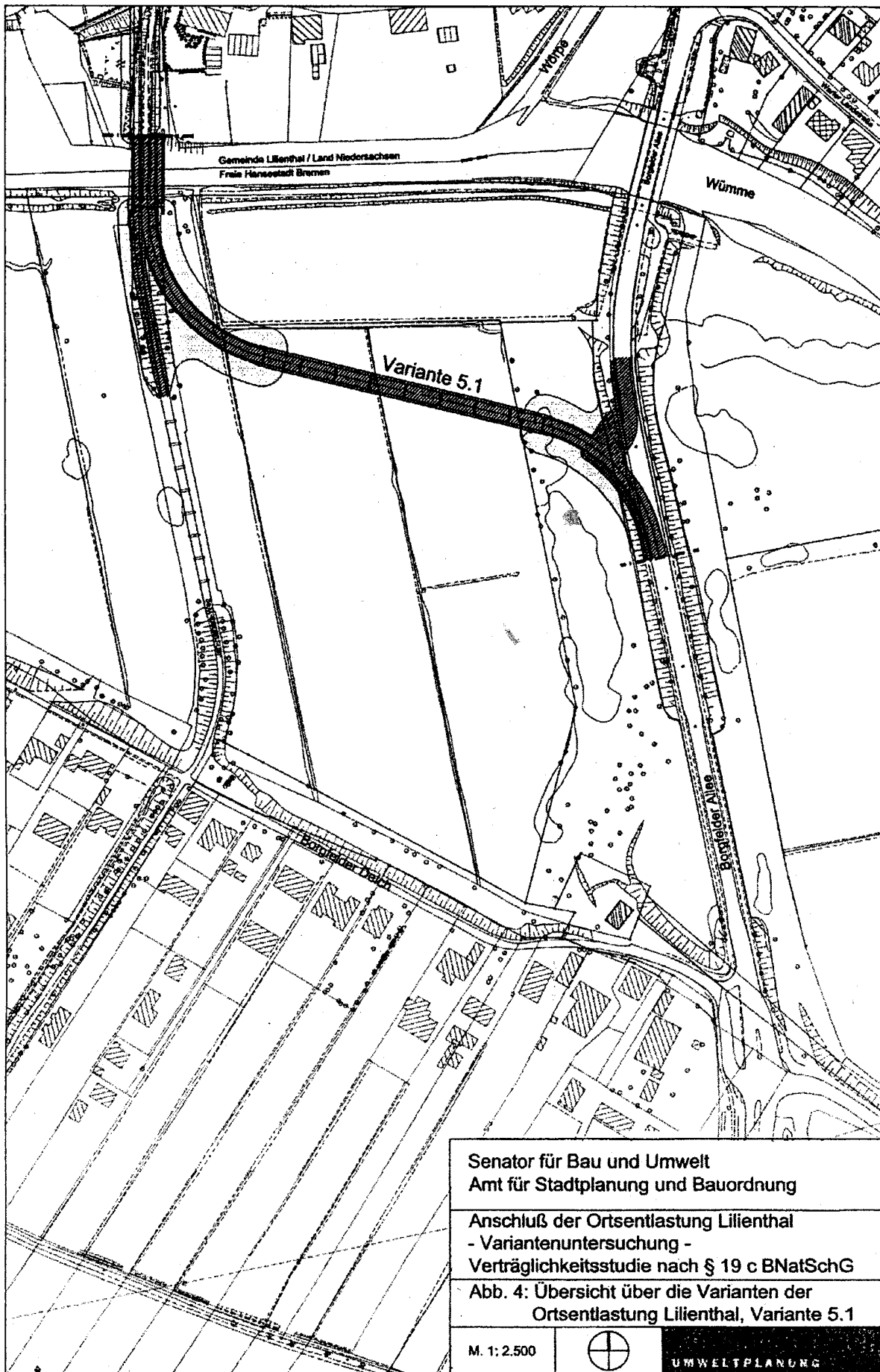
Rechtwinklige Querung der Wümme in der Achse des Jan-Reiners-Wanderwegs. Weiterführung in Dammlage (mit Durchlässen) parallel zum Flussufer. Anschluss an die Borgfelder Allee im Bereich des vorhandenen Straßenknicks.

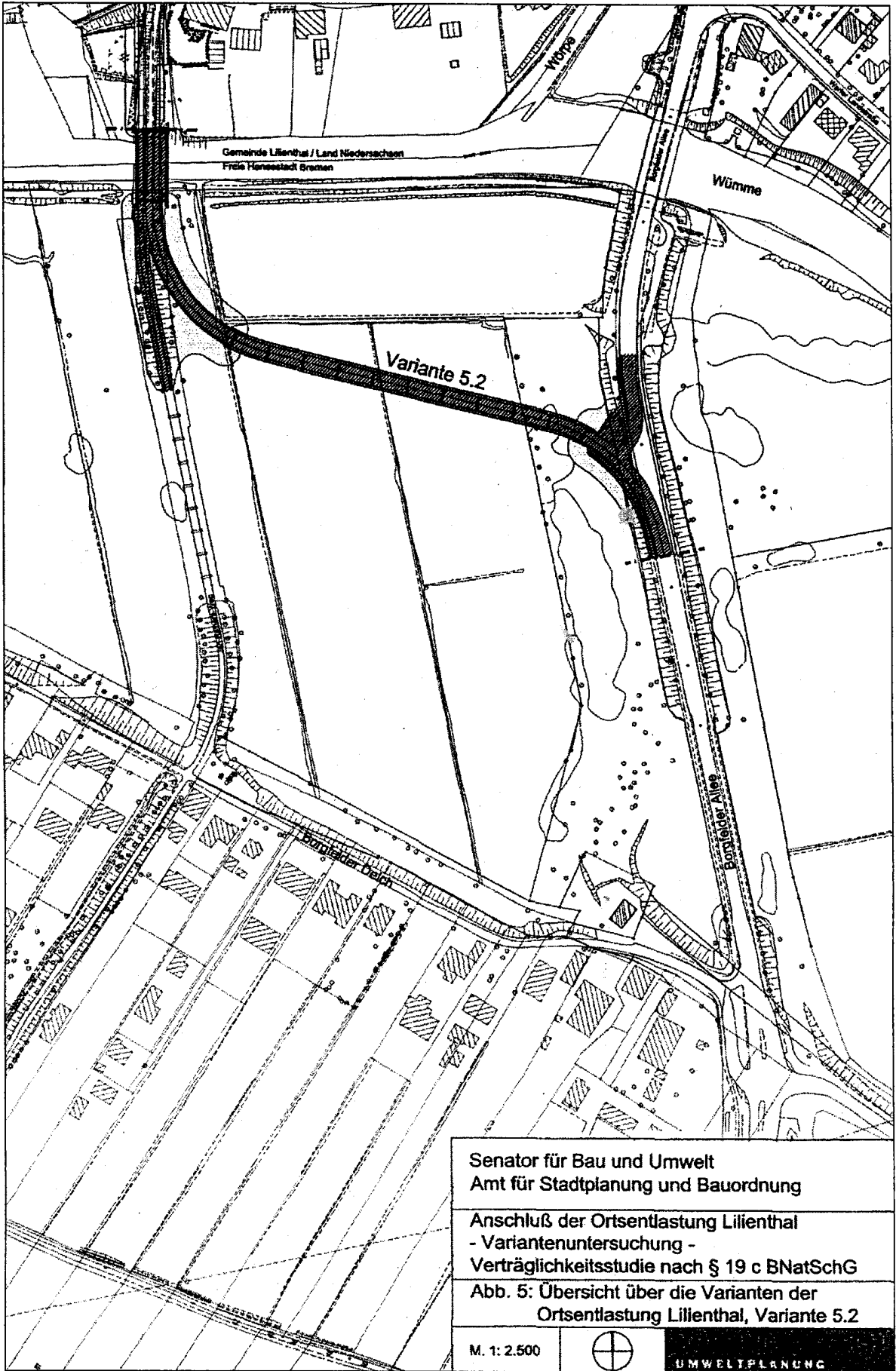
- Variante 3

Wümmequerung wie Variante 2. Diagonale Durchschneidung der Flussauflage mit Anschluss an die Borgfelder Allee an der Nordseite der Flutbrücke.

- Variante 4
Wümmequerung wie Variante 2. Weiterführung in der Trasse des Jan-Reiners-Wanderwegs, Schwenk nach Süd-Osten und weiterer Verlauf am Fuße des Borgfelder Deichs bis zur Borgfelder Allee.
- Variante 5
Kombination aus den Varianten 1 bis 3.
Rechtwinklige Flussquerung, alternative Ausbildung als unterschiedlich lange Flutbrücke (Varianten 5.1 und 5.2), möglichst geringer Eingriff in den wertvollen Naturraum bei Erfüllung der verkehrlichen Mindestanforderungen (Radien).







Senator für Bau und Umwelt
 Amt für Stadtplanung und Bauordnung

Anschluß der Ortsentlastung Lilienthal
 - Variantenuntersuchung -
 Verträglichkeitsstudie nach § 19 c BNatSchG

Abb. 5: Übersicht über die Varianten der
 Ortsentlastung Lilienthal, Variante 5.2

M. 1: 2.500



UMWELTPLANUNG

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.

Aufgrund der Empfindlichkeit des Einwirkungsortes, des geringen Planungsspielraums und der aus den Rahmenbedingungen der Verkehrsplanung Lilienthals resultierenden Unvermeidbarkeit des Vorhabens können diese Ziele bei keiner der untersuchten Varianten vollkommen erreicht werden. Jede Maximierung eines Teilzieles hat die Zurückstellung eines anderen zur Folge.

Mit dem Bebauungsplan 2253 wird deshalb die rechtliche Grundlage für ein Straßenbauvorhaben gelegt, das eine möglichst weit gehende Berücksichtigung der jeweiligen Teilziele zu einer Lösung verbindet, die im Rahmen der Abwägung aller Belange das bestmögliche Gesamtergebnis erzielt.

Diese Bedingungen werden am besten mit der Variante 5.1 erfüllt, die darüber hinaus auch aus Kostengründen der Variante 5.2 vorzuziehen ist.

Kurzbeschreibung der gewählten Variante 5.1

Die mit dem Bebauungsplan 2253 verfolgte Verkehrslösung ist im Wesentlichen durch folgende Elemente gekennzeichnet:

Die auf Lilienthaler Seite den Truper Deich niveaugleich kreuzende Ortsentlastungsstraße wird in der Achse des Jan-Reiners-Wanderweges auf dessen Ostseite auf einer neuen, gemeinsamen Flussbrücke in der bisherigen Höhenlage gradlinig über die Wümme geführt. Dort schwenkt sie auf einem Damm in dem für ihren Zweck erforderlichen Radius nach Südosten und verläuft in der Flussaue in einem Abstand zur Wümme von 80 bis 120 m.

In diesem gradlinigen Verlauf wird sie aus Hochwasserabflussgründen über eine Länge von mindestens 135 m als Flutbrücke geführt und findet schließlich in einem nach Süden schwenkenden Bogen Anschluss an die Borgfelder Allee. Dieser von der bestehenden Wümmebrücke ca. 130 m abgerückte Anschlusspunkt hält eine günstige Option für eine zukünftige Weiterführung der Straßenbahn von Borgfeld nach Lilienthal offen, da sie unter diesen Voraussetzungen ohne Behinderung des motorisierten Verkehrs aus der im Bereich der Borgfelder Allee geplanten östlichen Seitenlage in Straßen- und Brückenmitte zurückgeführt werden kann und so ein ansonsten erforderliches weiteres Brückenbauwerk entbehrlich macht.

C) Planinhalt

1. Verkehrsflächen

Der Bebauungsplan 2253 enthält die für den Straßen- und Brückenbau erforderlichen Verkehrsflächen, einschließlich der Flächen für Aufschüttungen zur Herstellung des Straßenkörpers, die Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung (Wanderweg), sowie die Straßenbrücken mit ihren jeweiligen Brückenfeldern. Die Festsetzungen sind durch eine möglichst weit reichende Erfüllung folgender Kriterien begründet:

1.1 Verkehrstechnische Belange

Die Anforderungen an Linienführung, Kurvenradien und Übersichtlichkeit sind ausreichend erfüllt und entsprechen der beabsichtigten Charakteristik der Straße (Entwurfsgeschwindigkeit maximal 50 km/h). Der Abstand des Anschlusspunktes der Entlastungsstraße an die Borgfelder Allee von der vorhandenen Wümmebrücke von ca. 130 m ergibt sich aus diesen Anforderungen.

Darüber hinaus kommt der Lage dieses Anschlusspunktes aber vor allem eine besondere verkehrliche Bedeutung zu für den Fall einer zukünftigen Verlängerung der Straßenbahn von Borgfeld nach Lilienthal:

Die in östlicher Seitenlage der Borgfelder Allee vorgesehene Bahn kann bei diesem Abstand mit ausreichender Verflechtungslänge und ohne Behinderung des motorisierten Verkehrs in die Mittellage der Borgfelder Allee und damit der Wümmenbrücke zurück geführt werden. Die vor wenigen Jahren neu gebaute Wümmenbrücke nimmt Bahn und reduzierten Individualverkehr auf und kann unverändert bleiben. Bei geringerem Abstand wäre dies nicht möglich. In diesem Fall würde ein zusätzliches Brückenbauwerk erforderlich.

Durch eine Verwendung von ausschließlich gradlinigen Straßenabschnitten in Brückenlage wird eine besondere Gefährdung durch Vereisung vermieden, die bei gekrümmten Brückenüberbauten gegeben ist. Als Konsequenz müssen die gebogenen Abschnitte der Straße in Dammlage geführt und damit größere Grundflächen beansprucht werden.

Die Straßenhöhe entspricht der Borgfelder Allee und dem Truper Deich.

1.2 Belange von Natur und Landschaft

Aufgrund der im Plangebiet geltenden naturschutzrechtlichen Festlegungen kommt den Belangen von Natur und Landschaft bei der Abwägung ein besonderes Gewicht zu. Daher wurde bei der Prüfung der verschiedenen Varianten besonders darauf geachtet, unter Beachtung sonstiger für die Straßenführung wichtiger Belange (1.1 und 1.5) die Eingriffe in Natur und Landschaft so gering wie möglich zu halten. Die gewählte Variante 5.1 führt zu geringeren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft als andere. Im Rahmen der Abwägung mit anderen, insbesondere verkehrstechnischen Belangen konnte aber keine Entscheidung für die Variante mit den geringsten Beeinträchtigungen getroffen werden.

Eine Zerschneidung der Flussaue ist unvermeidlich, erfolgt aber nicht mittig, sondern im Randbereich der wertvollsten Biotopstrukturen. Die Eingriffe in Natur und Landschaft können nicht durch engere Kurvenradien reduziert werden, da diese mit der Funktion der Straße, über die insbesondere Durchgangsverkehr geführt werden soll, nicht vereinbar sind.

Konsequenz der Wümmenquerung in der Achse des Jan-Reiners-Wanderweges ist ein gemeinsamer Brückenneubau für Straße und Wanderweg mit größerer Öffnungsweite. Die Uferbereiche werden so ausgebildet, dass wandernde Tierarten, und davon insbesondere der Fischotter, die Brückenöffnung landseitig passieren können. Eine erhebliche Beeinträchtigung für wandernde Tierarten wird damit vermieden. Als weitere Minimierungsmaßnahme werden an den Auflagern der bestehenden Brücke der Borgfelder Allee ebenfalls Querungshilfen für wandernde Tierarten nachgebessert.

Die Verluste durch Eingriffe in Natur und Landschaft können innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans (Teile A und B) vollständig ausgeglichen werden (Einzelheiten zur Trassenentscheidung im Rahmen der Abwägung und zu den Ausgleichsmaßnahmen siehe unter D] Umweltbericht.)

1.3 Wassertechnische Belange

Durch eine gegenüber der vorhandenen Kleinbahnbrücke größere Öffnungsweite verbessert sich der Wasserdurchfluss und gewährleistet ausreichende Fließgeschwindigkeiten.

Das Straßenbauwerk liegt im Strömungsschatten der vorhandenen Straßendämme der Borgfelder Allee sowie des Jan-Reiners-Wanderweges und ist somit kein zusätzliches Abflusshindernis in der Flussaue.

Wegen der Folgen des extremen Sommerhochwassers 2002 ist dennoch im Rahmen eines Gutachtens des Franzius-Instituts für Wasserbau und Küsteningenieurwesen (Universität Hannover, November 2003), das den gesamten Bremer Wümmenraum umfasste, auch der Einfluss der für den Bebauungsplan 2253 ausgewählten Variante 5.1 auf den Abflussvorgang im Hochwasserfall untersucht worden. Im Ergebnis sind die Aussagen des Fach-

beitrags „Wassertechnik“ aus der Variantenuntersuchung (BPR Künne, Hannover, März 2001) bestätigt worden:

Eine Verschlechterung des Hochwasserabflusses durch die gewählte Straßen- und Brückenbaulösung ist nicht nachweisbar.

Die Flutbrücke garantiert durch ihre Gesamtlänge von ca. 145 m und die einzelnen Brückenfelder, die in ihren Öffnungsweiten den vorhandenen Flutbrücken entsprechen, einen ausreichenden Durchfluss in Querrichtung zwischen Fluss und Vorland. Das Retentionsvolumen der Flussaue kann dadurch voll genutzt werden. Die Lage der Brückenfelder in direkter Verlängerung des Wörpezuflusses ist optimal.

1.4 Lärmtechnische Belange

Lage und Führung der Straße berücksichtigen einen größtmöglichen Abstand von den nächstgelegenen Wohnhäusern am Truper Deich (Lilienthal) bzw. am Borgfelder Deich. Eine genau mittige Lage, die lärmschutztechnisch optimal wäre, muss verworfen werden, da sie die Flussaue an der ungünstigsten Stelle zerschneiden und damit innerhalb der untersuchten Varianten zu den nachteiligsten Beeinträchtigungen des Naturraums führen würde.

1.5 Belange der städtebaulichen Einbindung

Durch die gradlinigen Brücken und rechtwinklige Flussquerung ist eine klare funktionale und konstruktive Trennung der beiden unterschiedlichen Brückenabschnitte und damit eine ihrer Funktion entsprechende unterschiedliche Gestaltung möglich.

Die dreifache Gliederung des Straßenbauwerks in Flussbrücke (35 m), begrünten Damm (ca. 100 m) und Flutbrücke (ca. 145 m) und damit die Verwendung bereits vorhandener straßenbautechnischer Elemente begünstigt die Einfügung des Bauwerks in den Landschaftsraum. Nach Abbruch der ehemaligen Kleinbahnbrücke entsteht nur noch ein gemeinsames Brückenbauwerk für Straße und Wanderweg.

Die Störungen des Bezugs zum Flussufer werden in vertretbaren Grenzen gehalten. Durch die Gliederung der Gesamtanlage und ihren Abstand von 80 bis 120 m vom Fluss ergibt sich Spielraum zur Neugestaltung und Aufwertung der Uferzone. Durch eine größere Öffnungsweite tritt im unmittelbaren Nahbereich der Flussbrücke sogar eine Verbesserung gegenüber dem jetzigen Zustand ein. Gleichzeitig ergeben sich dadurch auch gute Voraussetzungen für eine optimale Gestaltung des Brückenbauwerks.

Auch nach Bau der Entlastungsstraße wird es nur zwei Brückenbauwerke in diesem Wümmeabschnitt geben.

Die bisherige gradlinige Führung des Jan-Reiners-Wanderweges bleibt unverändert.

2. Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft

Die Ermittlung der Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft sowie der für ihren Ausgleich erforderlichen Maßnahmen beruht auf dem bisherigen Straßenentwurf von BPR Künne (Hannover) und ist im Zuge des weiteren Planungsfortschritts überarbeitet und konkretisiert worden.

Die Eingriffsbilanzierung ist durch das Büro Kölling & Tesch (Bremen) durchgeführt worden (siehe auch D] Umweltbericht, 2. Unterlagen für die Umweltprüfung, b)). Hier sind die Eingriffe im Einzelnen dargestellt und entsprechend den verschiedenen Wertstufen am Ort des Eingriffs in Flächenäquivalente umgerechnet.

Die durch Eingriffe in Natur und Landschaft verursachten Verluste erreichen nach der „Handlungsanleitung zur Anwendung der Eingriffsregelung in Bremen“ eine Größenordnung von 3,08 Flächenäquivalenten (FÄ) (ha). Es gehen insbesondere Lebensräume der Auen und Röhrichte verloren.

Darüber hinaus treten außerhalb des unmittelbaren Trassenverlaufs Beeinträchtigungen gefährdeter Tierarten der Röhrichte und Weichholzaunen, sowie eines Landschaftsraums besonderer Bedeutung für das Landschaftser-

leben auf einer Fläche von ca. 9 ha auf. Für den Ausgleich dieser Beeinträchtigungen stehen im Teil A ca. 2,23 ha Ausgleichsfläche zur Verfügung. Diese ist in zwei Bereiche (F und G) unterteilt und soll gemäß textlicher Festsetzung Nr. A 2.1 als Bereich mit Seggenriedern, Schilfröhrichten und Feuchtbrachen (Wiederherstellung von Weidenauwald und Ergänzung von Weidenauengebüschen) (F) und gemäß A 2.2 mit Seggenriedern, Schilfröhrichten und Gewässern (G) entwickelt werden (Die Differenzierung hat sowohl naturschutzfachliche als auch hydraulische Gründe, da der Bereich G in gradliniger Verlängerung des Wörpezufusses und vor der neuen Flutbrücke liegt. Durch die textliche Festsetzung A 2.2 wird der Wasseraustausch quer zur Fließrichtung der Wümme begünstigt).

Gemäß textlicher Festsetzung Nr. A 3. sind diese Maßnahmen den Verkehrsflächen zugeordnet.

Eine weitere Ausgleichsmaßnahme ist die Begrünung der Straßenböschungen gemäß textlicher Festsetzung Nr. A 2.3, die der landschaftlichen Einbindung des Bauwerks dient.

Im Teil B werden 25,5 ha Ausgleichsfläche festgesetzt, von denen 10,5 ha bereits durch Ausgleichsmaßnahmen aus den Bebauungsplänen 2063, 2064 und 2065 (Baugebiete Borgfeld-West und -Ost) belegt sind. Von den verbleibenden 15 ha werden gemäß textlicher Festsetzung Nr. B 3. 3,8 ha den Verkehrsflächen im Teil A zugeordnet, sodass eine Reserve von 11,2 ha für anderweitige Ausgleichsmaßnahmen verbleibt. (Für den Neubau der Wümmebrücke der Ritterhuder Heerstraße ist eine Ausgleichsfläche von 1,5 bis 2 ha ermittelt worden, die bei Bedarf dem Projekt aus dieser Reserve zugeordnet werden kann. Darüber hinaus sollen Beeinträchtigungen, die sich aus der Weiterführung der Straßenbahnlinie 4 nach Lilienthal im Zuge der Querung der Wümmeniederung ergeben, hier kompensiert werden.)

In der Vorstudie für die Entwicklung des Kompensationsflächenpools am Kreuzdeich (Kölling & Tesch 2001) wurde das Gesamtaufwertungspotenzial des Flächenpools in der Planungsvariante „Entwicklung von Auenbiotopen/Flachwassersee“ mit insgesamt 50,5 Flächenäquivalenten (ha) geschätzt. Dabei wurde allerdings davon ausgegangen, dass ein Großteil des Planungsbereichs als Flachwasserzone oder Verlandungsbereich entwickelt würde.

Aufgrund der Ergebnisse der Trägerbeteiligung (Einwendungen des Beirats Borgfeld) wird die Planungsvariante „Ausdeichung“ nicht weiterverfolgt. Für den Flächenpool „Kreuzdeich“ wird als Entwicklungsziel die bei Kölling & Tesch 2001 dargestellte Planungsvariante „Flachwassersee“ dahingehend modifiziert, dass die neu zu schaffende Polderfläche im Osten um ca. 5,5 ha verkleinert und statt dessen in diesem Bereich ein zwischen 50 und 150 m breiter Waldgürtel entwickelt wird. Die Wasserstände in dem verbleibenden ca. 20 ha großen Polder sollen so gesteuert werden, dass sich insbesondere in den Randbereichen Weidengebüsche und Auwaldbiotope entwickeln können. Der Gesamtbereich soll in seiner Funktion für die Naherholung verbessert werden. Diese Planungsänderung führt zu einem etwas geringeren Gesamtaufwertungspotenzial, das im Zuge der weiteren Planungen konkretisiert werden muss.

Mit den textlichen Festsetzungen Nr. B 2.1 und B 2.2 wird die inhaltliche Ausgestaltung des bereits im Flächennutzungsplan als Fläche für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft dargestellten Gebiets beschrieben:

Der östliche Teilbereich soll auf einer Fläche von ca. 5,5 ha als Eichen-Hainbuchenwald feuchter Standorte entwickelt und durch Herstellung von Wegeverbindungen der Naherholung zugänglich gemacht werden. Im übrigen Bereich sollen naturnahe Biotope der Flussaue (insbes. Flachgewässer, Röhrichte, Rieder, Weidengebüsche) entwickelt werden. Die hierfür erforderlichen wasserbaulichen Maßnahmen sind in einem noch durchzuführenden wasserrechtlichen Verfahren festzulegen.

Wegen der unmittelbaren Nachbarschaft des Gebiets zur Wümme, deren Überschwemmungsbereich in diesem Abschnitt durch den Verlauf des Kreuzdeichs eingeeengt ist und auf Grund seiner Höhenlage ist es für die Aufnahme von Ausgleichsmaßnahmen besonders geeignet. Seine jetzige

Nutzung als überwiegend Grün- und teilweise Ackerland bietet ausreichendes Potenzial zur Aufwertung. Inhaltlich orientieren sich die Maßnahmen weitgehend an der Struktur des Wirkraums des Straßenbauvorhabens, in dem durch den Eingriff autotypische und der Auendynamik unterliegende Biotopstrukturen beeinträchtigt werden oder verloren gehen.

Die Bestimmungen des § 42 Abs. 1 Bundesnaturschutzgesetz bleiben von den Festsetzungen des Bebauungsplanes unberührt. Von den Verboten des Bundesnaturschutzgesetzes kann durch die untere Naturschutzbehörde auf Antrag Befreiung erteilt werden.

Das mit dem Bebauungsplan 2253 vorbereitete Vorhaben führt zur Beseitigung und Beeinträchtigung von Biotopen, die nach § 22 a BremNatSchG besonders geschützt sind. Diese Biotope sind im Bebauungsplan nachrichtlich dargestellt. Vor einer Beseitigung oder Beeinträchtigung dieser Biotope ist eine Ausnahme von den Bestimmungen des § 22 a BremNatSchG erforderlich. Die Festsetzungen von Maßnahmen und Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft in den Teilen A und B des Geltungsbereichs schaffen hinreichende Möglichkeiten für den Ausgleich der Beseitigung oder Beeinträchtigung dieser Biotope und damit für die Erteilung einer Ausnahmegenehmigung. Diese Festsetzungen sind damit eine Voraussetzung für den Vollzug des § 22 a BremNatSchG.

3. Flächen für Wald

In dem als Ausgleichsfläche vorgesehenen Teil B wird nach der beabsichtigten Neugestaltung auch das Landschaftserleben eine erhebliche Aufwertung erfahren. Für Erholungssuchende ist das Gebiet heute vom Kreuzdeich, vom Kuhweideweg und von dem Weg Hinter dem Großen Dinge einsehbar. Diese Wege sind aber gegenwärtig nicht vernetzt.

Deshalb soll im östlichen Bereich des Teils B ein zwischen 50 und 150 m breiter Waldgürtel entwickelt werden, in dem ein Wanderweg als Verbindung der einzelnen Wege angelegt werden soll, sodass damit gleichzeitig ein Rundweg um das gesamte Gebiet entstehen kann. Außerdem sollen am Rande der neu zu entwickelnden Wald-, Röhrich- und Gewässerflächen Naturbeobachtungsmöglichkeiten geschaffen werden. Dadurch kann die Erlebbarkeit des Gebiets erhalten und verbessert werden. Die am westlichen und südlichen Rande des Wochenendhausgebiets durch die Bebauungspläne 1850 und 2217 als öffentliche Grünanlage festgesetzten Wegeabschnitte werden so in die Neuplanung integriert.

Die Erstaufforstung kann genehmigungsfrei gemäß § 39 Abs. 2 Nr. 1 Bremisches Waldgesetz durchgeführt werden.

D) Umweltbericht

1. Gegenstand der Umweltprüfung

Der Bebauungsplan 2253 trifft Festsetzungen für eine Landesstraße der Kategorie A. Dieser Straßenabschnitt dient dem Anschluss der Ortsentlastungsstraße Lilienthal an das bremische Straßennetz. Erst unter dieser Voraussetzung ist eine verkehrliche Entlastung des Ortskerns von Lilienthal möglich.

Der notwendige Straßen- und Brückenbau führt zu erheblichen Beeinträchtigungen einer als Naturschutzgebiet sowie EU-Vogelschutzgebiet festgelegten Flussaue. Der Geltungsbereich des Bebauungsplans liegt außerdem innerhalb des Gebietsvorschlages gemäß FFH-Richtlinie „Untere Wümme“.

Nach § 2 Abs. 4 BauGB ist eine Umweltprüfung durchzuführen.

2. Unterlagen für die Umweltprüfung (Umweltbericht)

Für die Umweltprüfung wurden folgende Unterlagen herangezogen, die im Rahmen der öffentlichen Auslegung zugänglich sind und die Grundlage für die nachfolgende Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen im Umweltbericht nach § 2 a BauGB darstellen.

- a) Anschluss an die Ortsentlastung Lilienthal – Variantenuntersuchung – (Fachbeiträge: Straßenplanung, Wassertechnik, Umweltauswirkung, Schalltechnik, Baugrund, Kosten)
BPR Künne, Hannover, März 2001;
- b) Eingriffsbilanzierung für die Varianten 1, 5.1 und 5.2
Kölling & Tesch, Bremen, September 2001;
- c) Verträglichkeitsstudie nach §34 BNatSchG (früher § 19 c), inzwischen § 26 c BremNatSchG
Kölling & Tesch, Bremen, September 2001;
- d) Landschaftsplanerisches Entwicklungskonzept für den Kompensationsflächenpool Kreuzdeich
Kölling & Tesch, Bremen, November 2001;
- e) Landschaftspflegerischer Begleitplan
Kölling & Tesch, Bremen, November 2004;
- f) Schalltechnisches Gutachten zum Bebauungsplan 2253
Bonk – Maire – Hoppmann, beratende Ingenieure VBI, Garbsen, Mai 2002.

3. Auswirkungen auf Natur und Landschaft

a) Ziele und Bewertungsmaßstäbe

Nach den Zielen des Naturschutzrechts sind in unbesiedelten 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. Herstellung, Beseitigung oder wesentliche Umgestaltung eines Gewässers oder seiner Ufer (Ausbau) bedürfen der vorherigen Durchführung eines wasserrechtlichen Verfahrens. 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 Geltungsbereich 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 des Großbaumbestandes entlang der Deiche und in Hofnähe als weithin sichtbare Orientierungsbänder.
- Erhaltung und Entwicklung von Braken und Kolken als prägende Landschaftselemente und Orientierungspunkte.
- Erhaltung und Entwicklung der tidebeeinflussten, weithin naturgeprägten Wümme.

Für den Wirkraum gelten darüber hinaus auch die unter 2. Geltendes Planungsrecht und naturschutzrechtliche Festlegungen aufgeführten verschiedenen naturschutzfachlichen und -rechtlichen Zielsetzungen und Maßstäbe.

b) Bestandsdarstellung und -bewertung im Wirkraum

Der Wirkraum des Vorhabens reicht über den Geltungsbereich des Bebauungsplans (Teil A) 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 den Bebauungsplan 2253 werden neue, erhebliche und nachhaltige Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes vorbereitet. Die allgemeinen Funktionen der Schutzgüter

- Boden (biotische Ertragsfunktion),
- Wasser (Grundwasserschutzfunktion),
- Klima/Luft (bioklimatische Ausgleichsfunktion),
- Arten und Lebensgemeinschaften (Biotop-/Ökotoptypfunktion) sowie
- Landschaftsbild (Landschaftserlebnisfunktion)

werden durch Auflistung und Bewertung der Biotoptypen abgebildet (siehe unter D] 2. Unterlagen für die UP a] und b], Beiträge Kölling & Tesch).

Eine differenzierte Bestandsdarstellung ist Bestandteil der Variantenuntersuchung (2. a)).

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.“

Teil B des Geltungsbereichs dient der Durchführung von Kompensationsmaßnahmen für die Ortsentlastungsstraße Lilienthal, aber auch für andere Eingriffsvorhaben. Die Flächen liegen vollständig im Geltungsbereich der Landschaftsschutzverordnung vom 2. Juli 1968. Die unmittelbar nördlich und westlich angrenzenden Außendeichflächen liegen innerhalb des Naturschutzgebietes „Untere Wümme“, des EU-Vogelschutzgebietes „Blockland“ und des gemeldeten FFH-Gebietes „Untere Wümme“.

Der gesamte Außendeichsbereich ist darüber hinaus besonders geschütztes Biotop nach § 22 a BremNatSchG, ebenso zwei Kolke am Deichfuß innerhalb des Geltungsbereichs (Biotop Nr. 655).

Der Bestand des Teils B ist detailliert bei Kölling & Tesch (D) 2. d) dargestellt. Danach ist das Gebiet durch Grünlandnutzung, in kleineren Teilbereichen auch durch Ackerland geprägt. Naturlandschaftselemente fehlen fast vollständig. Insgesamt weist das Gebiet heute Flächen mit geringer bis mittlerer Bedeutung für den Naturschutz auf. Auf der anderen Seite zeigt das Gebiet daher und aufgrund seiner naturräumlichen Lage am Fluss ein hohes Aufwertungspotenzial und somit eine hohe Eignung für die Aufnahme von Kompensationsmaßnahmen.

c) Erhebliche und nachhaltige Beeinträchtigungen im Wirkraum

Die im Geltungsbereich des Bebauungsplans (Teil A) zu erwartenden Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes durch den Straßenbau liegen vor allem in der Inanspruchnahme einer Fläche von ca. 16.550 m² mit Biotopfunktionen unterschiedlicher Wertigkeit. Des Weiteren treten indirekte Beeinträchtigungen für die Fauna durch Lärm etc. und Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes innerhalb des Betrachtungsraums auf. Ein Teilbereich wertvoller Röhrichtflächen wird angeschnitten. Dadurch gehen Böden mit besonderer biotischer Ertragsfunktion verloren. Ca. 4.920 m² sind von einem Funktionsverlust bzw. einer Funktionsminderung betroffen.

Im Einzelnen sind die Flächenverluste in der folgenden Tabelle zusammengefasst (eine differenzierte Darstellung ist Kölling & Tesch [D] 2. e) zu entnehmen.)

Funktion	Art der Beeinträchtigung	Größenordnung
Biotopfunktion	Direkter Lebensraumverlust folgender Biotoptypen:	Betroffene Fläche
	• Verlust von Weidenauwald und Weiden-Auengebüsch (BAS, WWT, WWS)	4.810 m ²
	• Verlust von Gehölzbeständen (HB)	1.120 m ²
	• Verlust von Marschgräben (FGM)	360 m ²
	• Verlust von Landröhrichten (NRG, NRW)	4.720 m ²
	• Verlust von Flutrasen (GFF)	4.940 m ²
	• Verlust von Ruderalfluren (URF)	600 m ²
	Gesamtlebensraumverluste	16.550 m ² = 3,08 FÄ (ha)
	Über die direkten Lebensraumverluste hinausgehende Beeinträchtigungen	Betroffene Fläche
	Vögel: • Erhöhung der Lärmbeeinträchtigung zwischen Flutbrücke und der neuen Wümmebrücke und westlich des Jan-Reiners-Wanderweges für alle dort vorkommenden Vogelarten, darunter auch gefährdete Arten • Einhaltung von „Sicherheitsabständen“ empfindlicher Arten zur Straße	Betrachtungsraum 9,00 ha Flächenausgleich (Größenordnung) 2,25 ha
	Fledermäuse: Unterbrechung von Gehölzbeständen mit Leitlinienfunktion	
	Amphibien, Reptilien: Erhöhte Tierverluste im Bereich der nicht aufgeständerten Straßenabschnitte	Gesamtlänge 146 m
	Insekten: Beeinträchtigung nachtaktiver Insekten durch die Straßenbeleuchtung	
Biotische Ertragsfunktion	Verlust von Böden besonderer Funktionsausprägung durch Versiegelung	1.020 m ²

	Beeinträchtigung von Böden besonderer Funktionsausprägung durch Aufschüttung und Teilversiegelung	3.900 m ²
Landschaftserlebnisfunktion	Beeinträchtigungen durch:	
	• Beseitigung von Gehölzen und autotypischen Biotopen	5.930 m ²
	• optische Präsenz des Bauwerks: Überformung landschaftlicher Eigenart, Einschränkung von Sichtbeziehungen	90.000 m ²
	• Verkehrslärm	

Bei der Ermittlung des Kompensationsumfanges für die indirekten Projektwirkungen wird von einer Minderung der Lebensraumfunktion des betroffenen Raumes um etwa 25 % ausgegangen. Daher entsteht ein zusätzlicher Bedarf für die Kompensation der indirekten Wirkungen in einer Größenordnung von 2,25 ha.

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 Röhrlichtverluste 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) durch Zerschneidungseffekte und Verlärmung in einer Entfernung bis 200 m südwestlich und 100 m nordöstlich der Trasse auszugehen.

Zusätzlich ist nach derzeitigem Planungsstand mit der Beseitigung von insgesamt 28 nach Baumschutzverordnung geschützten Bäumen zu rechnen. Bis zur Baumfreigabe erfolgt eine Anpassung der Erhebung an die zu diesem Zeitpunkt geltende Baumschutzverordnung.

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 (siehe auch C] Planinhalt 1.5).

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.

Die gewählte Variante weist ausschließlich gerade Brückenabschnitte auf, bei denen Vereisungsgefahr und Unfallrisiko geringer sind als bei gekrümmtem Brückenverlauf (siehe auch unter 6. Prüfung anderweitiger Planungsmöglichkeiten).

Für den Bau der Ortsentlastungsstraße sind mehrere naturschutzrechtliche Befreiungen und Ausnahmen erforderlich (Befreiung von den Bestimmungen der Naturschutzgebiets- und der Landschaftsschutzgebietsverordnung, Ausnahme von den Bestimmungen des § 22 a BremNatSchG [besonders geschützte Biotope], Befreiung von den Artenschutzregelungen). Diese setzen voraus, dass die für die Ausgleichsmaßnahmen vorgesehenen Flächen verfügbar sind. Im Bauleitplanverfahren hat die Naturschutzbehörde erklärt, dass unter den oben genannten Voraussetzungen (Vorteile für den öffentlichen Nahverkehr, Vermeidung weiterer Eingriffe [zusätzliche Brücke] bei Verlängerung der Straßenbahnlinie 4, geringere Gefährdung bei Vereisung) für das Vorhaben die erforderlichen Befreiungen von den Bestimmungen der Naturschutz- und der Landschaftsschutzverordnung erteilt werden können.

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

Dieser Ausgleich ist durch die geplanten Festsetzungen vollständig innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans 2253 (Teile A und B) sichergestellt.

e) Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung und Kompensation des Eingriffs

Die außerhalb der Verkehrsflächen liegenden Röhrichtflächen und Gehölze sind zu erhalten. Dies ist gesichert durch ihre Einbeziehung in die Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft im Teil A des Bebauungsplanes 2253.

Die räumliche Verbindung mit der Neugestaltung des gesamten Uferbereichs unterstützt die Wirkung dieser Maßnahme. Die nach Eingriff zwischen Straße und Fluss verbleibenden geringen Restbestände an Röhrichtflächen können dadurch vergrößert und arrondiert werden. (Die notwendigen Baustraßen und Baustelleneinrichtungen werden soweit möglich außerhalb der Röhricht- und Gehölzbestände angelegt, sodass weitergehende Beeinträchtigungen vermieden werden können).

Zur Minderung von Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes sind die Böschungsbereiche des Straßenbauwerks mit standortheimischen Gehölzen zu bepflanzen. Diese Maßnahme ist durch die textliche Festsetzung Nr. A 2.3 gesichert.

Zur Vermeidung möglicher Beeinträchtigungen von Wanderbeziehungen und der Lebensraumqualität für den Fischotter setzt der Bebauungsplan 2253 (Teil A) im Bereich der Flussbrücke eine gegenüber dem Bestand um ca. 6 m größere Öffnungsweite fest. (Technische Details im Einzelnen ergeben sich aus der Brückenplanung).

Zur Minimierung des Eingriffs werden Bestände gefährdeter Pflanzenarten, die sich im Trassenverlauf befinden, vor Beginn der Baumaßnahme umgesiedelt.

Zur Vermeidung von Beeinträchtigungen der Vögel sind die für den Straßenbau zu beseitigenden Gehölze in der Zeit vom 1. Oktober bis 28. Februar zu entfernen und die Röhrichtflächen im Trassen- und Baustelleneinrichtungsbereich im Winter (Oktober bis Februar) vor Beginn der Baumaßnahmen zu mähen.

Zur Vermeidung möglicher Beeinträchtigungen der Fische sind Baumaßnahmen im Gewässer außerhalb der Wanderzeiten der Neunaugen (gefährdete Fischarten im weiteren Sinne) durchzuführen. Diese Wanderzeiten liegen zwischen September und April.

Die Berücksichtigung dieser Ziele wird durch Nebenbestimmungen in den erforderlichen naturschutzrechtlichen Befreiungen und Ausnahmen, bzw. durch entsprechende Auflagen im wasserrechtlichen Verfahren (Fische) gesichert.

Zum Ausgleich von Beeinträchtigungen der Landschaftserlebnisfunktion, der Böden und der Arten und Lebensgemeinschaften sind im Kontakt zum Fluss auentypische und der Auendynamik unterliegende Biotoptstrukturen vor allem der Röhrichte, Rieder und Weidengebüsche im Umfang von 38.840 Flächenäquivalenten und zusätzlich Kompensationsflächen in einer Größenordnung von ca. 22.500 m² zu entwickeln.

Die sich aus diesen Anforderungen ergebenden Ausgleichsflächen in den Teilen A und B des Bebauungsplans liegen in Flussnähe. Nach den textlichen Festsetzungen Nrn. A 2.1, 2.2 und 2.3 sowie Nr. B 2.1 und 2.2 werden auf insgesamt 6,0 ha entsprechende Maßnahmen gesichert.

Die Festsetzungen A 2.1, A 2.2 sowie B 2.1 dienen gleichzeitig dem Ausgleich der Beeinträchtigungen der nach § 22 a BremNatSchG besonders geschützten Biotope.

Im Teil B des Bebauungsplanes ist u. a. eine Erstaufforstung von ca. 3 ha Wald als Ausgleichsmaßnahme vorgesehen. Für diese Fläche ist gemäß § 3 Abs. 6 BremUVPG in Verbindung mit Anlage 1 Nr. 8 eine standortbezogene Vorprüfung des Einzelfalls vorzunehmen. Die standortbezogene Vorprüfung hat ergeben, dass keine Umweltprüfung durchzuführen ist, da die Aufforstung mit dem Ziel der Aufwertung von Natur und Landschaft erfolgen soll und von dieser Maßnahme keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen zu erwarten sind.

(Einzelheiten, insbesondere der genaue Flächenumfang sowie Art und Lage der Maßnahmen, sind Inhalt des landschaftspflegerischen Begleitplans [siehe D Umweltbericht 2. e]). Wasserbauliche Maßnahmen innerhalb der Kompensationsmaßnahmen bleiben einem wasserrechtlichen Verfahren vorbehalten.)

- 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 (siehe D] Umweltbericht 2. d]) sind zunächst die wertgebenden Arten der EU-Schutzgebiete, die durch die Straßenbaumaßnahme in wesentlichem Umfang betroffen sein können, bestimmt worden. Wertgebende Lebensräume nach FFH-Richtlinie sind nicht betroffen.

An Hand ihrer Lebensraumansprüche sind dann die möglichen Auswirkungen der fünf Trassenvarianten dargestellt worden (vier aus der Variantenuntersuchung nach BPR Künne [Hannover], sowie die Auswahlvariante 5 mit zwei unterschiedlich langen Flutbrücken [5.1 und 5.2]).

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. Dies gilt entsprechend auch für die angrenzenden Schutzgebiete bzw. Gebietsvorschläge und in Verbindung mit weiteren geplanten Baumaßnahmen in dem betroffenen Raum, wie den noch zu realisierenden Bauabschnitten der Ortsentlastung auf Lilienthaler Gebiet und einer möglichen Verlängerung der Straßenbahnlinie 4 von Borgfeld nach Lilienthal.

Die hinsichtlich des Brückenbauwerks gestellte Bedingung ist nach den Festsetzungen des Bebauungsplans 2253 erfüllt. Einzelheiten zur optimalen Berücksichtigung der Wanderbeziehungen des Fischotters werden im Rahmen der Brückenplanung festgelegt. Baubedingte Beeinträchtigungen werden durch die Berücksichtigung der Hauptwanderzeiten des Fischotters sowie der in der Wümme wandernden Neunaugen bei der Bauzeitenplanung ausgeschlossen.

Die Verträglichkeitsprüfung ergibt darauf aufbauend, dass unter diesen Voraussetzungen mit erheblichen Beeinträchtigungen der Schutz- und Erhaltungsziele des Vogelschutzgebietes „Blockland“ sowie des FFH-Gebietsvorschlages „Untere Wümme“ durch das nach den Festsetzungen des Bebauungsplanes 2253 zulässige Straßenbauvorhaben nicht zu rechnen ist.

4. 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 Verkehrsgerausche 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 Festsetzungen des Bebauungsplans 2253 begründeten Straßenbaumaßnahme treffen auf Bremer Seite auf das Wohngebiet am Borgfelder Deich, auf Lilienthaler Seite auf Wohn- und landwirtschaftliche Bebauung am Truper Deich.

Für die Grundstücke am Borgfelder Deich setzt der Staffel- und Gewerbeplan 158 (rechtsverbindlich seit 24. Februar 1962) die Gewerbeklasse IV fest, das entspricht dem reinen Wohngebiet nach BauNVO.

Am Truper Deich gilt der Bebauungsplan Nr. 92 Feldhausen I. Er setzt für die Grundstücke in Nähe der Ortsentlastung auf der Ostseite Dorfgebiet (MD) bzw. auf der Westseite allgemeines Wohngebiet (WA) fest.

In dem Schalltechnischen Gutachten von Bonk – Maire – Hoppmann, Garbsen (siehe D) Umweltbericht 2. f) sind folgende Emissionspegel für die verschiedenen Straßenabschnitte auf Grundlage einer Verkehrsmengenprognose für 2010 für die bestehende verkehrliche Situation (Nullfall) sowie die Realisierung des Bebauungsplans 2253 (Planfall) ermittelt worden:

	Straßenabschnitt	DTV (Kfz/24h)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)
Nullfall	Borgfelder Allee	23.800	65,7	57,7
Planfall	OE bis Truper Deich (Nordseite)	18.600	64,7	56,6
	Truper Deich bis Borg- felder Allee	20.000	65,0	56,9
	Borgfelder Allee (Nord) bis Anschluss OE	3.800	56,9	48,8
	Borgfelder Allee (Süd) 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 den verschiedenen Immissionsorten, die durch Isophonenkarten und Einzelpunkt-berechnung dargestellt werden (siehe D] Umweltbericht 2. f]).

c) Lärmschutztechnische Auswirkungen

Für die Grundstücke am Borgfelder Deich ergeben sich wegen des großen Abstandes der geplanten Entlastungsstraße (zwischen 200 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.

Auf aktiven Lärmschutz kann verzichtet werden, da er gegenüber der Bebauung am Borgfelder Deich ohne Auswirkungen bleibt:

Immissionsort (Erdgeschoss, Nordseite)	Beurteilungspegel dB(A)			
	Ohne Lärmschutz		Mit Lärmschutz	
	Tag	Nacht	Tag	Nacht
Borgfelder Deich 14	51	43	51	43
Borgfelder Deich 2	61	53	61	53

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:

Immissionsort	Immissions- Grenzwerte dB(A)		Beurteilungspegel dB(A)			
	Tag	Nacht	ohne LS		mit LS	
			Tag	Nacht	Tag	Nacht
Truper Deich 7 EG, Westseite OG, Westseite	64	54	71	63	60	52
			71	63	67	59
Truper Deich 14 EG, Ostseite OG, Ostseite	59	49	69	61	64	55
			70	62	67	59

Nach der 16. BImSchV ergibt sich danach die Notwendigkeit für aktiven oder passiven Lärmschutz und gegebenenfalls eine darüberhin-
ausgehende Entschädigung.

Die Errichtung von Lärmschutzwänden (Höhe 2 bis 3 m) ist nur be-
grenzt wirkungsvoll. Einerseits werden die Beurteilungspegel nur teil-
weise unter die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV gesenkt, ande-
rerseits entstehen dadurch neue Probleme:

Aufgrund der örtlichen Situation (niveaugleiche Anbindung des Truper
Deich an die Ortsentlastung und Querung des Jan-Reiners-Wander-
weges) ist eine Unterbrechung der begleitenden Schutzwände unver-
meidlich, wodurch deren pegelmindernde Wirkung entscheidend ge-
schwächt wird. Lärmschutzwände südlich Truper Deich führen darüber
hinaus zu extrem negativen Auswirkungen auf das Orts- und Land-
schaftsbild sowie die Sichtbeziehungen im Straßenraum und auf der
Brücke. Vor allem die Integration einer Lärmschutzwand in die Brücken-
konstruktion ist äußerst problematisch und wäre nur in transparenter
Bauweise denkbar. Dies wiederum hätte negative Konsequenzen für
den Vogelflug zur Folge.

Die Wirkung von Schutzwänden ist auch in Bezug auf die zu schützen-
den Gebäude in unmittelbarer Nachbarschaft zwiespältig, da sie we-
gen der geringen Abstände das bisherige Wohnumfeld und Sicht-
beziehungen erheblich beeinträchtigen. Sollten die Obergeschosse in
die Schutzwirkung einbezogen werden, müsste die Höhe von Schutz-
wänden sogar zwischen 4 und 5 m über Gelände betragen. Das wäre
in der vorhandenen landschaftlichen Situation unzumutbar.

Da danach aktiver Lärmschutz in seiner Wirkung erheblich geschwächt
wäre, nur wenige Einzelobjekte geschützt werden könnten und nega-
tive Auswirkungen auf Orts- und Landschaftsbild, Verkehrssicherheit
und Avifauna erwartet werden müssen, also die Aufwendungen und
Konsequenzen in besonders ungünstigem Verhältnis zum angestreb-
ten Schutzzweck stehen, verfolgen Lilienthal und Bremen das gemein-
same Ziel, den Bau von Lärmschutzwänden zu vermeiden und den
Schutz der betroffenen Wohngebäude mit anderen Mitteln zu gewähr-
leisten.

Die Gemeinde Lilienthal kann jedoch erst im Rahmen der Abwägung
ihrer eigenen Straßenplanung eine Entscheidung darüber treffen, ob
sie ihre Lärmschutzverpflichtung nach § 41 BImSchG durch Schutz-
maßnahmen an den betroffenen Objekten (Lärmschutzfenster, Einzel-
schutz von Freibereichen, optischer Schutz durch Abpflanzung) bzw.
durch Entschädigung erfüllen wird oder durch die Errichtung aktiver
Lärmschutzmaßnahmen, gegebenenfalls auch nur in dem Abschnitt zwi-
schen Truper Deich und Wümmebrücke.

(Der Entwurf der von der Gemeinde Lilienthal betriebenen 3. Ände-
rung des Bebauungsplans Nr. 92 [„Feldhausen I“] sieht vor, zwischen
Truper Deich und neuer Wümmebrücke beidseitig der Fahrbahn Lärm-
schutzwände aus transparentem Material anzulegen, westseitig in ei-
ner Höhe von 2,20 m, ostseitig von 1,50 m.)

Der Bebauungsplan 2253 trifft keine Festsetzungen zum aktiven Lärm-
schutz. Gleichwohl ist bei der Dimensionierung der Verkehrsflächen
Vorsorge für aktive Lärmschutzmaßnahmen getroffen worden.

5. Auswirkungen auf das Schutzgut Erholung

a) Grundsätze und Ziele

Gemäß § 5 Bremisches Naturschutzgesetz soll das Landschaftspro-
gramm 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 Funktionsfähig-
keit genügender Größe erhalten werden. Der Zugang zu Landschafts-
teilen, die sich nach ihrer Beschaffenheit für die Erholung der Bevölke-
rung besonders eignen, ist zu erleichtern.

Das Landschaftsprogramm Bremen 1991 beschreibt den von den Festsetzungen des Bebauungsplans 2253 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 großbaumbestandenem Gehölzen 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.

Die bisherige Aufenthaltsqualität für Fußgänger und Radfahrer auf der Wümmebrücke geht verloren, auch wenn der Wanderweg selbst auch nach Bau der Straße seine kraftfahrzeugverkehrsfreie Trasse behält. Auf einen aktiven Lärmschutz zwischen Fahrbahn und Wanderweg muss wegen der negativen Auswirkungen auf Landschaftsbild, Sichtbeziehungen und Vogelflug verzichtet werden (siehe D] Umweltbericht 4.).

Nach den Ausführungen unter D) Umweltbericht, 3. d) Planerische Abwägung und 6. 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.

6. Prüfung anderweitiger Planungsmöglichkeiten

Straßenführungen, die eine Schädigung der Flussaue vermeiden, scheiden wegen der Bebauungsstruktur Lilienthals aus (siehe D] Umweltbericht 3. d)).

Prinzipielle Trassierungen in Bereichen westlich des Jan-Reiners-Wanderweges sind nach überschlägiger Vorprüfung nicht vertieft untersucht wor-

den, 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 dem Bebauungsplan 2253 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, D] Umweltbericht 2. a]).

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

Variante 2

Verlauf:	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 Straßenknicke.
Vorteile:	Brücke rechtwinklig zum Fluss. Gemeinsames neues Brückenbauwerk für Straße und Wanderweg. Verbesserung für Wanderungen und Lebensraum des Fischotters. Hoher Anteil zu begrünender Böschungsflächen. Keine Zerschneidung der Baumreihe der Borgfelder Allee.
Nachteile:	Hoher Flächenverbrauch durch hohen Böschungsanteil. Zu geringe Radien, deshalb verkehrlich für die Anforderungen der Entlastungsstraße (50 km/h) nicht ausreichend. Wasseraustausch zwischen Fluss und Aue nur über Durchlässe möglich, dadurch begrenzt. Deshalb auch Beeinträchtigungen der Wanderbeziehungen von Arten und Lebensgemeinschaften innerhalb der Aue.

Variante 3

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

Variante 4

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

Auf Grundlage dieses Variantenvergleichs ist eine Vorzugsvariante 5 (mit den Untervarianten 5.1 und 5.2) entwickelt worden, die Elemente der Varianten 1 bis 3 miteinander verbindet und modifiziert, und als Ergebnis der fachlichen Abwägung den Festsetzungen des Bebauungsplans 2253 zugrunde gelegt worden ist.

7. 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 des Bebauungsplans 2253 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 weitgehende 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 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:

Teil A liegt unmittelbar an der Wümme, Teil B am Kreuzdeich. Dieses Gebiet soll durch teilweise als Wald mit Wegeverbindungen, teilweise durch Änderung der Wasserstände von einer Grünland- und Ackerfläche zu einem flussauentypischen Röhrichtbiotop umgestaltet werden.

In Teil B können neben den erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen für den Anschluss der Ortsentlastungsstraße Lilienthal weitere Kompensationsmaßnahmen vorzugsweise für Eingriffe im wümmenahen Raum zugeordnet und durchgeführt 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 des Bebauungsplans 2253, sondern Konsequenz der Lilienthaler Verkehrsplanung, die mit dieser Maßnahme das Ziel einer Entlastung der Ortsmitte verfolgt.

Soweit Lärmschutz durchgeführt werden muss, ist dies Aufgabe der Gemeinde Lilienthal. Aus Gründen des Orts- und Landschaftsbildes, sowie zum Schutz des Vogelfluges wird auf Schutzwände, die in die Flussaue hineinragen, verzichtet, zumal ihre akustische Wirkung wegen des Abstandes zur Bebauung am Truper Deich (ca. 150 bis 200 m) relativ gering ist. Wirkungsvoller und landschaftsverträglicher sind dagegen Schutzmaßnahmen am einzelnen Gebäude und Freiraum.

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 Erholungssuchende 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

Die bei Realisierung der Planung der Stadtgemeinde Bremen entstehenden Kosten einschließlich der Kosten der Kampfmittelbeseitigung werden im Rahmen der Gespräche zur Kostenteilung mit der Gemeinde Lilienthal und dem Land Niedersachsen ermittelt.

BEBAUUNGSPLAN 2253








für zwei Gebiete in Bremen-Borgfeld

zwischen Borgfelder Allee, Borgfelder Deich, Jan-Reiners-Wanderweg (einschließlich) und Wümme (Landesgrenze Bremen-Niedersachsen)
Teil A

und zwischen Kreuzdeich, Kuhweideweg, Am Großen Dinge und Hinter dem Großen Dinge
Teil B


(Bearbeitungsstand: 21.10.2005)

ZEICHNERISCHE FESTSETZUNGEN

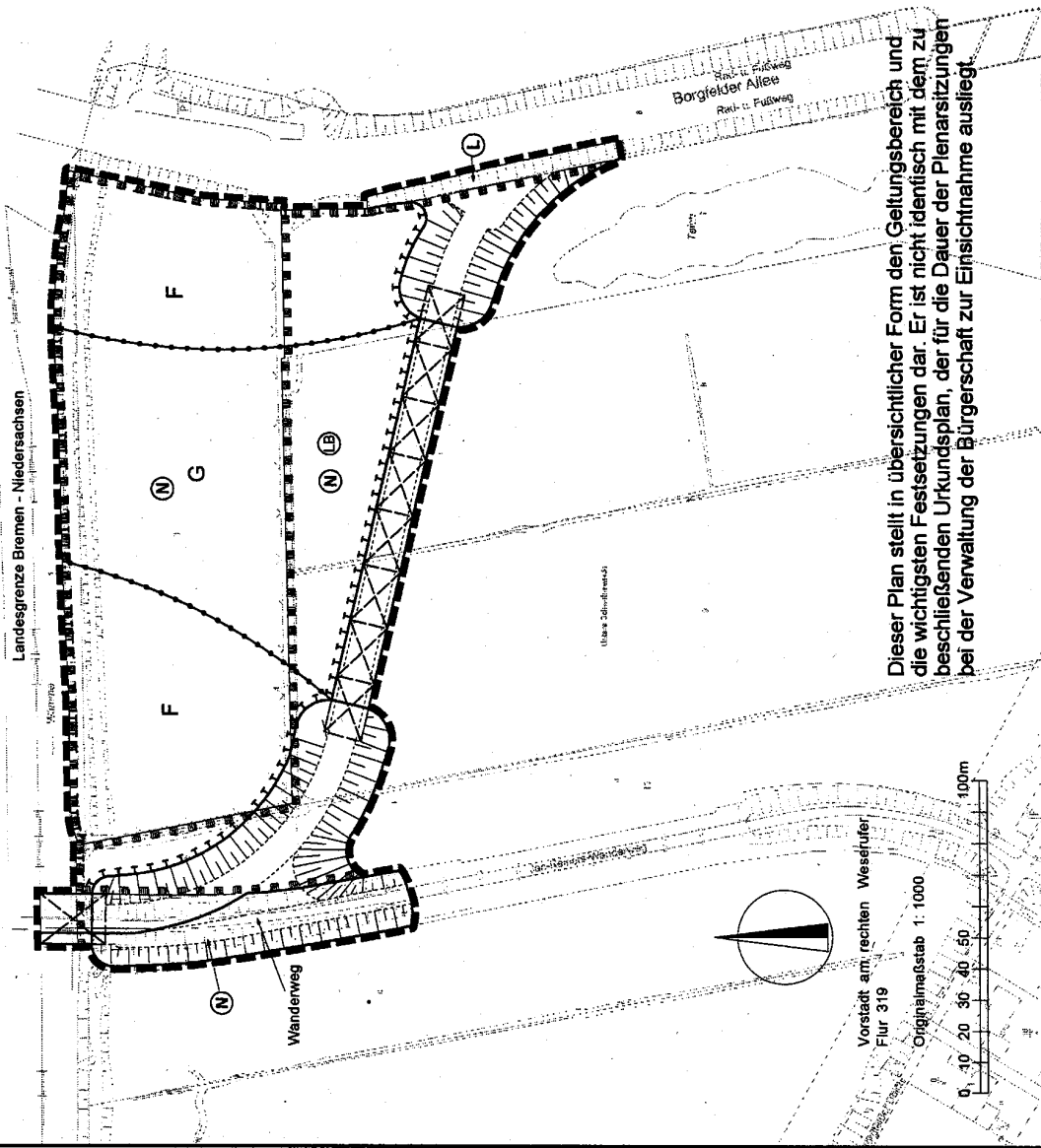
-  Grenze des räumlichen Geltungsbereichs des Bebauungsplans
-  Straßenverkehrsflächen und Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung
-  Straßenbegrenzungslinie auch gegenüber Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung
-  Straße in Brückenlage
-  Flächen für Aufschüttungen zur Herstellung des Straßenkörpers
-  Umgrenzung von Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft
-  Abgrenzung unterschiedlicher Nutzung

NACHRICHTLICHE ÜBERNAHMEN

Im Geltungsbereich des Bebauungsplans befinden sich nach § 22a BremNdsStVG geschützte Biotopie. Für eine Beeinträchtigung oder Beseitigung dieser Biotopie ist eine Ausnahmegenehmigung nach § 22a Abs. 4 BremNdsStVG erforderlich.

-  Umgrenzung von Schutzgebieten und Schutzobjekten im Sinne des Naturschutzrechtes
-  Naturschutzgebiet
-  Landschaftsschutzgebiet
-  Geschützter Landschaftsbestandteil (Biotop)

Weiterführung der Straße
gemäß Planung der Gemeinde Lilienthal



Dieser Plan stellt in übersichtlicher Form den Geltungsbereich und die wichtigsten Festsetzungen dar. Er ist nicht identisch mit dem zu beschließenden Urkundsplan, der für die Dauer der Planansetzungen bei der Verwaltung der Bürgerschaft zur Einsichtnahme ausliegt.

Vorstädte am rechten Weserufer
Flur 319

Originalmaßstab 1:1000

0 10 20 30 40 50 100m

BEBAUUNGSPLAN 2253

für zwei Gebiete in Bremen-Borgfeld

zwischen Borgfelder Allee, Borgfelder Deich, Jan-Reiners-Wanderweg (einschließlich) und Wümmen (Landesgrenze Bremen-Niedersachsen) Teil A

und zwischen Kreuzdeich, Kuhweideweg, Am Großen Ding und Hinter dem Großen Ding Teil B

(Bearbeitungsstand: 21.10.2005)

ZEICHNERISCHE FESTSETZUNGEN

Grenze des räumlichen Geltungsbereichs des Bebauungsplans

Flächen für Wald
Erholungswald

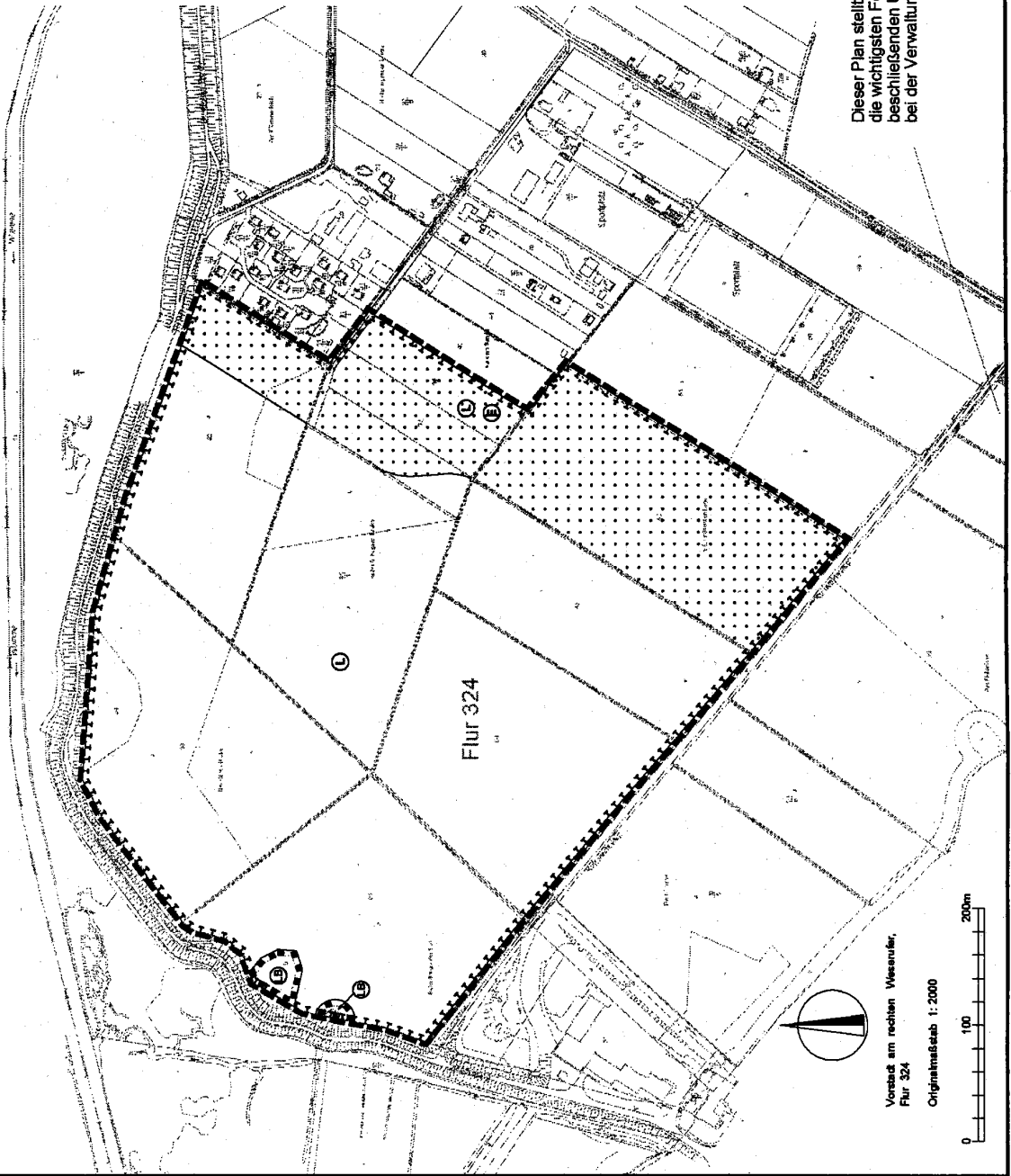
Umgrenzung von Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft

NACHRICHTLICHE ÜBERNAHMEN

Im Geltungsbereich des Bebauungsplans befinden sich nach § 22a Abs. 1 Nr. 1 S. 1 BauNVO genehmigte Flächen, die hinsichtlich der Bebauung, dieser Biotope ist eine Ausnahmegenehmigung nach § 22a Abs. 4 BauNVO erforderlich.

Umgrenzung von Schutzgebieten und Schutzobjekten im Sinne des Naturschutzes

Landchaftsschutzgebiet
Geschützter Landschaftsbestandteil (Biotope)



Dieser Plan stellt in übersichtlicher Form den Geltungsbereich und die wichtigsten Festsetzungen dar. Er ist nicht identisch mit dem zu beschließenden Urkundsplan, der für die Dauer der Plananzwänge bei der Verwaltung der Bürgerschaft zur Einsichtnahme ausliegt.

