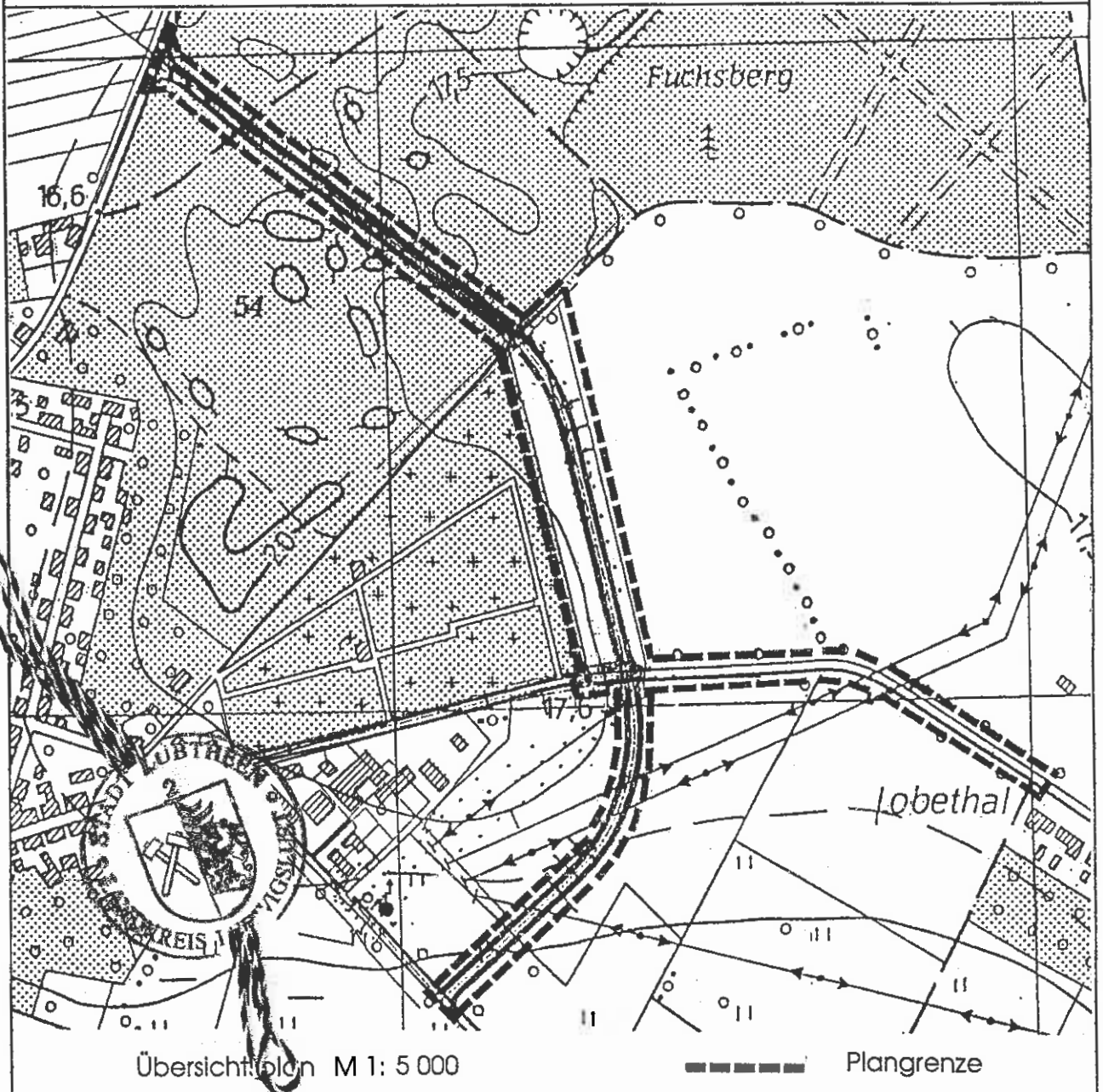


# STADT LÜBTHEEN LANDKREIS LUDWIGSLUST BEBAUUNGSPLAN NR.5 "INDUSTRIESTRASSE"

URSCHRIFT

## BEGRÜNDUNG



Übersichtspl. M 1: 5 000

----- Plangrenze

MEYER ARC · LÜNEBURG  
BÜRO FÜR ARCHITEKTUR UND STÄDTEBAU

NEUETORSTRASSE 3 21339 LÜNEBURG  
TEL. 0 4131/ 24306-0 FAX 0 4 131/ 3 74 74

## Bebauungsplan Nr. 5 "Industriestraße"

### Begründung

#### INHALTSVERZEICHNIS

---

#### **1.0 Anlass und Ziel der Planung**

#### **2.0 Rahmenbedingungen**

- 2.1 Bisheriger Planungsablauf
- 2.2 Lage des Plangebietes
- 2.3 Topographie und Flächennutzung vor dem Bau der Industriestraße
- 2.4 Verkehrliche Situation vor dem Bau der Industriestraße
- 2.5 Natur und Landschaft - Bestandsaufnahme
- 2.6 Waldflächen
- 2.7 Übergeordnete Planungen
- 2.8 Festsetzungen aufgrund anderer Gesetze und Vorschriften

#### **3.0 Wesentlicher Planinhalt**

- 3.1 Verkehr
- 3.2 Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung
- 3.3 Natur und Landschaft
  - 3.3.1 Eingriff
  - 3.3.2 Vermeidung
  - 3.3.3 Ausgleich

#### **4.0 Städtebauliche Werte**

#### **5.0 Realisierung des Bebauungsplanes**

#### **6.0 Anlage**

- Biotopkartierung

## 1.0 Anlass und Ziel der Planung

Im östlichen Bereich von Lübtheen liegt ein für die Stadt bedeutender Gewerbestandort. Hier sind das Fahrzeugwerk Lübtheen und die Lübtheener Hoch- und Tiefbau GmbH angesiedelt. Ihre verkehrliche Anbindung an das übergeordnete Straßennetz war unzureichend. Es sollte deshalb der Ostabschnitt der Ortskernentlastungsstraße gebaut werden.

Als planungsrechtliche Grundlage für den Straßenbau wird gemäß § 30 Abs. 3 BauGB ein 'einfacher Bebauungsplan' aufgestellt, der die Verkehrsflächen der Straße mit zugehörigen Ausgleichsflächen für Natur und Landschaft festsetzt. Darüber hinaus wird der vorhandene Radweg an der Straße nach Probst-Jesar (Gipsstraße) bis zur Bebauung der Lobethalsiedlung erfasst.

Gegebenenfalls soll der Bebauungsplan auch als Enteignungsgrundlage dienen.

## 2.0 Rahmenbedingungen

### 2.1 Bisheriger Planungsablauf

Die Stadt Lübtheen fasste im Juni 1995 den Beschluss, als Planungsgrundlage für den Bau der Industriestraße einen Bebauungsplan aufzustellen. Nach der zustimmenden landesplanerischen Stellungnahme des Amtes für Raumordnung und Landesplanung Westmecklenburg im März 1996 und der frühzeitigen Bürgerbeteiligung im November/Dezember 1996 wurde der Entwurf des Bebauungsplanes im Januar 1997 den Trägern öffentlicher Belange mit der Bitte um Stellungnahme zugesandt. Zeitgleich fand vom 03. Februar bis zum 03. März 1997 die öffentliche Auslegung statt.

Das Bebauungsplanverfahren wurde dann zunächst nicht fortgeführt. Vielmehr wurden die für den Bau notwendigen rechtlichen Genehmigungen von den zuständigen Behörden direkt eingeholt. So ergingen der Naturschutzrechtliche Genehmigungsbescheid am 30. Mai 1997 und die Zustimmung zur Herstellung der Erschließungsanlage Industriestraße am 28.08.1997. In den folgenden Monaten wurde die Straße dann vor Ort gemäß den Genehmigungen hergestellt.

Nunmehr soll der Bebauungsplan zu Ende geführt werden. Dabei wird der ursprüngliche Entwurf auf die örtlich bereits bestehende Straße und die in den Genehmigungsbescheiden ergangenen Auflagen angepasst. Es ergeben sich damit verschiedene materielle Änderungen im Bebauungsplanentwurf, so dass eine erneute öffentliche Auslegung notwendig wird.

## 2.2 Lage des Plangebietes

Das Bebauungsplangebiet liegt im Nordosten von Lübtheen. Die Industriestraße führt von der südlich gelegenen Geschwister-Scholl-Straße in Richtung Nordosten, verschwenkt nach Norden, um die Gipsstraße zu kreuzen, verläuft dann östlich des Friedhofes auf ehemals vorhandenen Wegeflächen und verschwenkt dann am kreuzenden Feld-/Waldweg nach Nordwesten, um nach insgesamt etwa 950 m in die Kreisstraße 20 (Lübbendorfer Chaussee) zu münden.

Darüber hinaus erstreckt sich das Plangebiet südlich der Gipsstraße über den vorhandenen Radweg. Dieser Bereich beginnt im Westen kurz vor dem geplanten Knotenpunkt mit der kreuzenden Industriestraße und endet in östlicher Richtung am Siedlungssplitter Lobethal.

## 2.3 Topographie und Flächennutzung vor dem Bau der Industriestraße

Die südlichen Flächen zwischen Geschwister-Scholl-Straße und Gipsstraße wurden in der Vergangenheit intensiv landwirtschaftlich genutzt. Die im Süden an der Geschwister-Scholl-Straße und im Nordosten Richtung Lobethal gelegenen Grünlandflächen dienten als Rinderweiden. Dazwischen lagen große Ackerbauflächen.

Südlich der Gipsstraße fällt das Gelände zur Geschwister-Scholl-Straße etwa um 2,0 m ab. Nach Norden ist es dann nahezu eben, mit Ausnahme von örtlichem kleingliedrigem Geländewechsel im Meterbereich.

Nördlich der Gipsstraße verläuft die Trasse überwiegend auf einem ehemaligen unbefestigten Weg. Zwischen diesem Weg und dem Friedhof lag eine Lagerfläche, die zum Teil mit Bauschutt belegt war. Östlich grenzten Ackerflächen an.

Im nördlichen Abschnitt durchquert die Straßentrasse eine Kiefernwaldfläche auf einer bereits vorhandenen Schneise, in der eine 20 kV-Freileitung verlief.

Der Geh- und Radweg südlich der Gipsstraße ist 1993 gebaut worden.

## 2.4 Verkehrliche Situation vor dem Bau der Industriestraße

Das Fahrzeugwerk Lübtheen konnte in der ersten Hälfte der 90er Jahre seinen Umsatz erheblich steigern, wodurch der Güterverkehr (Anlieferung von Zulieferteilen, Auslieferung von Fertigprodukten) deutlich zunahm.

Nach Angaben des Fahrzeugwerkes haben in 1995 durchschnittlich 70 bis 80 LKW-Fahrten pro Arbeitstag stattgefunden. Diese Zahlen sind noch immer aktu-

ell, wie eine Anfrage beim Fahrzeugwerk im Juli 2000 ergab. Hinzu kommt der im Verhältnis jedoch geringe Anteil von LKW-Verkehr der Hoch- und Tiefbau GmbH sowie das PKW-Aufkommen der Beschäftigten und der Kundenverkehr.

Etwa 50 % des LKW-Anteils sind als Schwerlastverkehr oder als Langtransporte einzuordnen. Die Fahrzeuge haben häufig eine Höhe von 4,0 m und sind 13,6 m lang.

Das gesamte Verkehrsaufkommen wurde vor dem Bau der Industriestraße von der Geschwister-Scholl-Straße her kommend über die Gipsstraße zur Kreisstraße 20 bzw. zur Landesstraße L 06 abgewickelt. Eine alternative Anbindung an das übergeordnete Verkehrsnetz existierte nicht.

Der Querschnitt und der Ausbau mit Katzenkopfpflaster ist für den anstehenden Schwerlastverkehr in der Gipsstraße gänzlich ungeeignet. Der straßenbegleitende Baumbestand führte in der Vergangenheit immer wieder zu Schäden an den Fahrzeugen, und umgekehrt wurden die Bäume durch die Fahrzeuge beschädigt.

Die Lärmbelästigung sowie die durch Erschütterung durch Schwerlastverkehr hervorgerufenen Schäden an den Gebäuden im Bereich der Gipsstraße führten immer wieder zu Beschwerden der Anwohner.

Dringend durchzuführende Kanalbaumaßnahmen in der Gipsstraße mussten zurückgestellt werden, da bei einer halbseitigen Sperrung der Straße keine LKW mehr passieren konnten und damit das Fahrzeugwerk und der Hoch- und Tiefbaubetrieb gänzlich vom Verkehrsnetz abgeschnitten worden wären.

## 2.5 Natur und Landschaft - Bestandsaufnahme

Um die Werte für Natur und Landschaft feststellen zu können, wurde im Oktober 1996 eine Biotopkartierung mit anschließender Bewertung durchgeführt. Die Bewertung orientiert sich an der vom Deutschen Städtetag herausgegebenen Arbeitshilfe, die den einzelnen Biotoptypen nach DRACHENFELS (1994) jeweils eine Wertstufe von 0 bis 5 zuordnet, wobei die Stufe 5 den höchsten Wert darstellt und die Stufe 0 den niedrigsten Wert. Die Kartierung ist zeichnerisch festgehalten und als Anlage dieser Begründung beigefügt.

Die wichtigsten Aussagen zur Bewertung mit Stand 1996 werden im folgenden stichwortartig zusammengefasst.

- Die südlich gelegenen Grünlandflächen haben trotz der Rinderbeweidung einen relativ hohen Wert für den Naturhaushalt, da sie zusammen mit angrenzendem Feuchtgrünland als Habitat z.B. für Wiesenbrüter bedeutsam sein können. Wegen der schlechten Ausprägung erfolgt eine geringe Abwertung (Wertstufe 2,5).
- Die Ackerflächen sind wegen der intensiven Nutzung von geringer Bedeutung (Wertstufe 1). Die östlich des Friedhofes gelegenen Ackerflächen liegen seit drei bis vier Jahren brach, so dass sich hier durch Selbstbegrünung eine größere Artenvielfalt entwickeln konnte, die auch aus faunistischer Sicht im Vergleich zu anderen Ackerbrachen relativ bedeutsam ist. Einige Heuschreckenarten und verschiedene Laufkäferarten konnten nachgewiesen werden (Wertstufe 2).
- Direkt angrenzend an die Friedhofsfläche liegt eine Bauschuttdeponie, auf der Betonbauschuttreste und schuttreiche Erdmassen lagern. Aufgrund der häufigen Störung ist die Deponie als Lebensraum nur wenig geeignet und hat damit einen geringen Wert (Wertstufe 1). Gleiches gilt für die angrenzende unbefestigte Wegefläche.
- Im Norden des Plangebietes liegen ein durchforsteter Kiefern-/Stangenholzbestand sowie ein Kiefernforst, der mit jungen Eichen durchsetzt ist. Diese beiden Biototypen werden vom Bebauungsplan nur tangiert.
- Entlang der Hochspannungsfreileitung liegt eine Waldlichtungsflur basenarmer Standorte. Neben zahlreichen Pioniergehölzen haben sich auch typische Arten von Waldlichtungsfluren angesiedelt. Störungen bestehen jedoch durch das Abladen von Busch und die Entnahme von Sand. Solche Waldlichtungsfluren gehören zu den artenreichsten Biotopen innerhalb von Waldgebieten und sind aufgrund des relativ ausgeglichenen Kleinklimas z.B. für Schmetterlinge bedeutsam (Wertstufe 3).
- Im Süden, im Einmündungsbereich der neuen Trasse in die Geschwister-Scholl-Straße, stehen beiderseits der Straßen alte Linden mit Brusthöhendurchmesser zwischen 0,4 m und 0,6 m. Diese Alleebäume dienen zahlreichen Arten als Habitat und werden auch aufgrund der positiven Landschaftsbildgestaltung in Wertstufe 5 eingeordnet. Nach § 4 des Ersten Naturschutzgesetzes Mecklenburg-Vorpommern stehen diese Alleen unter Naturschutz.
- Bei den Böden handelt es sich im Norden um sehr sandige, trockene Böden, die zum Südteil der Trasse hin etwas feuchter und humoser werden.

## 2.6 Waldflächen

Die mittleren Flächen des Plangebietes (Flurstück 198) sowie die daran angrenzenden östlichen Flächen (1996 Ackerbrache) sind der Landesforst als Aufforstungsfläche für Wald zugeordnet. Die Stadt hat die für die Straßentrasse benötigten Flächen sowohl im Bereich dieser Aufforstung als auch die nördlichen Waldflächen im Bereich der Hochspannungsfreileitung erworben. Gemäß § 15 Landeswaldgesetz sind für diese etwa 1 ha großen Flächen neue Waldflächen zu schaffen. Die Stadt hat deshalb der Landesforst im Austausch die Waldfläche südlich des Wohngebietes "Am Waldesrand", Flurstück 6/52 der Flur 6 (13.435 m<sup>2</sup>), übertragen.

## 2.7 Übergeordnete Planungen

Der nicht wirksame Flächennutzungsplan der Stadt Lübtheen sieht die Trasse der Industriestraße bereits vor. Sie ist ein Teil der Ortskernentlastungsstraße, die in Verlängerung der Industriestraße über die Kreisstraße 20 in Richtung Landesstraße geführt wird und in diesem Bereich gleichzeitig der Erschließung der dortigen Gewerbeflächen dient. In dem Gewerbegebiet Bebauungsplan Nr. 2 "Gewerbegebiet Breitscheidstraße" ist ein Teilstück dieser Trasse bereits realisiert. Der Flächennutzungsplan ist beschlossen, wurde aber von der Genehmigungsbehörde wegen Verfahrensmängeln nicht genehmigt.

Gemäß § 8 Abs. 4 kann ein Bebauungsplan vor dem Flächennutzungsplan aufgestellt werden, wenn dringende Gründe es erfordern und wenn der Bebauungsplan der beabsichtigten städtebaulichen Entwicklung des Gemeindegebietes nicht entgegensteht. Mit dem Bebauungsplan wird in dem östlichen Teil von Lübtheen die verkehrliche Situation deutlich entspannt. Die Ortskernentlastungsstraße trägt damit wesentlich zur städtebaulichen Entwicklung der Gemeinde bei. Negative Auswirkungen dieser Planung auf die Entwicklung der Gemeinde sind nicht zu erkennen. Die in der Örtlichkeit bereits realisierte Industriestraße unterstreicht die Dringlichkeit dieser Straße. Aus diesen Gründen ist die Aufstellung eines vorzeitigen Bebauungsplanes gemäß § 8 Abs. 4 zulässig.

## 2.8 Festsetzungen aufgrund anderer Gesetze und Vorschriften

Nach Auskunft des Bergamtes Stralsund liegen die südlichen Flächen in bergschadengefährdetem Gebiet des ehemaligen Kalibergwerkes Lübtheen. Der gesamte Bereich der geplanten Trasse der Industriestraße liegt außerhalb des Landschaftsschutzgebietes "Mecklenburgisches Elbetal". Lediglich der in der Örtlichkeit bereits vorhandene Radweg liegt zum Teil innerhalb dieses Schutzgebietes.

### 3.0 Wesentlicher Planinhalt

#### 3.1 Verkehr

Mit der Industriestraße werden die gewerblichen Flächen im Osten Lübtheens sowie Probst Jesar wesentlich besser an das übergeordnete Verkehrsnetz angebunden. Die Durchfahrt durch die relativ enge, innerörtliche und für LKW-Verkehr ungeeignete Gipsstraße wird umgangen. Der Verkehr wird damit aus dem Ortszentrum Lübtheens herausgehalten und nordöstlich um den Ort zur Kreisstraße 20 geführt.

Die Anbindung an die Landesstraße L 06 erfolgt über die Kreisstraße 20 in Richtung Norden unter Mitbenutzung der ca. 1,5 km nördlich in Ost-West-Richtung verlaufenden Kreisstraße K 19. Die Abzweigung erfolgt in Höhe der Zufahrt zum Bundesweherschießplatz.

Langfristig ist geplant, die Industriestraße an die L 06 durch Querung der Kreisstraße K 20 und Fortführung in Richtung Westen anzubinden. Der nördliche Abschnitt der Stadtkernentlastungsstraße wird dann zugleich der Erschließung der bereits vorhandenen und zusätzlich noch geplanten Gewerbeflächen des Gewerbegebietes Breitscheidstraße dienen.

Im nördlichen und mittleren Trassenbereich besteht keine alternative Streckenführung, die

- sehr kurz ist,
- den Eingriff in Natur und Landschaft so gering wie möglich hält (vorhandene Waldflächen, Schneise im Wald) und
- sich dazu als Teil der Ortskernentlastungsstraße ins Gesamtverkehrskonzept eingliedert.

Im südlichen Bereich ist die kürzestmögliche und fahrdynamisch optimale Trassenführung gewählt worden. Im Süden mündet die Industriestraße senkrecht auf die Geschwister-Scholl-Straße, so wie die einschlägigen Straßenbaurichtlinien empfehlen. Alternative Streckenführungen würden stets mehr Fläche in Anspruch nehmen und damit den Versiegelungsgrad deutlich erhöhen. Landwirtschaftliche Nutzfläche würde auch bei alternativen Trassen zerschnitten werden.

Der private Eigentümer der südlichen Flächen hatte vorgeschlagen den südlichen Abschnitt nicht zu bauen und den Verkehr statt dessen von der Industriestraße von Norden her kommend in die Gipsstraße stadteinwärts bis zur Geschwister-Scholl-Straße und dann Richtung Fahrzeugwerk zu führen. Diese Verkehrsführung hätte folgende Nachteile gehabt:

- Die Streckenführung stellt als "Zickzackkurs" einen Umweg dar. Viele LKW würden dann die kürzere Strecke durch den Ort wählen, so dass die in Kapi-

tel 2.4 beschriebenen Probleme der alten Verkehrsführung nicht behoben wären.

- Die Abzweigung Gipsstraße/Geschwister-Scholl-Straße ist spitzwinklig und für LKW ungeeignet. Eine bauliche Umgestaltung der Einmündung auch für lange LKW ist wegen der sehr spitzwinkligen Kurve äußerst problematisch, weil dafür große Flächen benötigt werden, die wegen der vorhandenen Bebauung nicht zur Verfügung stehen.
- Die Wohnbebauung im Bereich der Einmündung Geschwister-Scholl-Straße/Gipsstraße würde weiterhin durch den LKW-Verkehr belastet werden.

Eine die Leichtigkeit und Sicherheit des Verkehrs dienende Trassenführung erfordert die Fortführung der Industriestraße auch im südlichen Abschnitt, so wie sie realisiert wurde und sich in der Praxis bewährt hat.

Das anfallende Oberflächenwasser wird von der Straße in die im Straßenseitenraum gelegenen Entwässerungsmulden/-gräben geleitet.

Mit der Verkehrsverlagerung wurde es möglich, den Kanalbau in der Gipsstraße durchzuführen.

Im nördlichen Abschnitt verläuft die Industriestraße im Bereich der Schneise der ehemaligen 20 kV-Freileitung, die verlegt wurde.

### 3.2 Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung

Der gesamte östliche Teilbereich wird als Verkehrsfläche mit besonderer Zweckbestimmung festgesetzt. Hier ist südlich der vorhandenen Verlängerung der Gipsstraße mit dem begleitenden Seitenbereich, der auch der Entwässerung dient, in einem Abstand von ca. 6,0 m zu Fahrbahnrand ein 2,0 m breiter Geh- und Radweg ausgebaut worden. Er beginnt von Westen her kommend in der Gipsstraße, kurz vor der Kreuzung mit der Industriestraße, und verläuft dann zur Bebauung des Siedlungssplitters Lobethal. Damit besteht für die dortigen Einwohner eine gefahrlose fußläufige Verbindung nach Lübtheen.

### 3.3 Natur und Landschaft

Durch die neu anzulegenden Verkehrsflächen ist ein Eingriff in den Naturhaushalt und das Landschaftsbild vorgenommen worden, der gemäß BNatG zu minimieren und auszugleichen ist.

#### 3.3.1 Eingriff

Im südlichen Planabschnitt wurden geringwertige Ackerflächen sowie Grünlandflächen mittlerer Qualität in Anspruch genommen.

Im mittleren Abschnitt verläuft die Straße im Bereich eines ehemaligen unbefestigten Sandweges und auf ehemaligen Lagerflächen für Bauschutt. Auch diese Bereiche hatten nur eine geringe Wertigkeit für den Naturhaushalt. Nur sehr geringe, kleinere Teilflächen am östlichen Rand des mittleren Abschnittes verliefen über eine selbstbegrünte Sandackerbrache, die mit einer mittleren Wertigkeit eingestuft wird.

Im Norden verläuft die Industriestraße überwiegend auf einer Waldlichtungsflur, die ebenfalls mittlere Qualität hatte. In Randbereichen wurden in geringem Umfang strukturarme Kiefernforste betroffen, die keine hohe Bedeutung für den Naturhaushalt haben.

Neben der Beanspruchung der oben aufgeführten Biotoptypen erfolgt durch die befestigten Fahrbahnen eine Versiegelung, die sich insgesamt auf etwa 7727 m<sup>2</sup> Fläche erstreckt.

Eine Beeinträchtigung des Mikroklimas ist wegen der relativ geringen Verkehrsdichte in diesem Bereich nicht zu erwarten.

Da das Oberflächenwasser in den Seitenräumen zur Versickerung gebracht wird, ist die Beeinträchtigung des Grundwasserhaushaltes sehr gering.

Das Landschaftsbild wird im wesentlichen nur im südlichen Bereich, wo die Acker- und Wiesenflächen weite Sichtbeziehungen zulassen, beeinträchtigt.

Ein wesentlicher Eingriff erfolgt im Norden durch die Zerschneidung der Waldflächen und im Süden durch die Unterbrechung der Grünland und Ackerflächen.

### 3.3.2 Vermeidung

Die Linienführung der Industriestraße wurde nach den Gesichtspunkten Immissionsschutz und Eingriffsminimierung festgelegt.

Um im Norden die vorhandenen Waldflächen weitestgehend zu schonen, verläuft die Trasse im Bereich der Schneise der ehemaligen 20 kV-Freileitung. Im mittleren Abschnitt werden mit den vorhandenen Deponie- und Wegeflächen überwiegend geringwertige Bereiche beansprucht. Im Süden ist in ausreichendem Abstand zur vorhandenen Bebauung Lübtheens eine kurze und damit insgesamt wenig Fläche beanspruchende Trasse gewählt worden. Von dem östlich gelegenen Graben wird ebenfalls ausreichend Abstand gehalten. Durch die Versickerung des Oberflächenwassers im Straßenseitenraum wird der Wasserhaushalt kaum beeinträchtigt.

Zur Vermeidung dauerhafter Bodenbeeinträchtigungen war nach Beendigung der Arbeiten der vorherige Zustand der für die Lagerung von Baumaterialien bzw. für das Abstellen von Baufahrzeugen o.ä. beanspruchten Flächen wiederherzustellen. Bei der Bauausführung waren die DIN 18920 und die RAS-LG4 zur Vermeidung von Beeinträchtigungen strikt einzuhalten.

Das Landschaftsbild erfährt im Bereich der Waldflächen als auch im mittleren Abschnitt keine Beeinträchtigung.

### 3.3.3 Ausgleich

Der Neubau der Straße geht mit einer Neuversiegelung von 7727 m<sup>2</sup> Boden einher. Dadurch gehen Biotope geringer Wertigkeit (z.B. Sandacker), mittlerer bis geringer Wertigkeit (z.B. Intensivgrünland) und mittlerer Wertigkeit (z.B. Waldlichtungsflur) zu ungefähr gleichen Anteilen verloren, wodurch sich eine durchschnittliche Abwertung um ca. 2 Wertpunkte/m<sup>2</sup> ergibt, da versiegelte Flächen der Wertstufe 0 zuzuordnen sind.

Die im Bebauungsplan festgesetzten Ausgleichsmaßnahmen basieren auf dem 'naturschutzrechtlichen Genehmigungsbescheid' der unteren Naturschutzbehörde vom 30.05.1997.

Im südlichen Abschnitt sind gemäß textlicher Festsetzung beiderseits der Trasse insgesamt 51 Linden zu pflanzen. Durch die Baumpflanzungen im Regelabstand von 10,0 m erhält die Straße insgesamt den für Lübbtheen typischen Alleecharakter. Dadurch wird die Straße gut in die Landschaft eingebunden und die freie Feldflur erfährt eine Gliederung.

Im mittleren Trassenabschnitt sind beiderseits der Straße Baum- und Strauchpflanzungen festgesetzt. Die im landschaftspflegerischen Begleitplan festgelegten Pflanzschemata sind einzuhalten. Dadurch wird östlich der Industriestraße der Waldrand neu entwickelt, während auf der westlichen Seite eine 10,0 m tiefe Heckenpflanzung entsteht. Die Pflanzqualität ist in der Pflanzenliste vorgegeben.

Die westlich der neuen Heckenpflanzung gelegenen Flächen, die bis zum Zaun des Friedhofes anschließen, sind der natürlichen Sukzession zu überlassen.

Der Abwertung von 7727 m<sup>2</sup> Fläche um 2 Werteinheiten steht somit eine Aufwertung von 7735 m<sup>2</sup> gegenüber, d.h. in einer zur Versiegelung gleichen Größenordnung. Die Aufwertung wird durch die Anlage eines Waldrandes, Pflanzung einer Feldhecke und Anlage einer Sukzessionsfläche erreicht.

- 2780 m<sup>2</sup> Wertstufe 1 (Acker) --> Wertstufe 4 (Waldrand)
- 2620 m<sup>2</sup> Wertstufe 1 (Bauschuttdeponie) --> Wertstufe 4 (Feldhecke)
- 2335 m<sup>2</sup> Wertstufe 1 (Bauschuttdeponie) --> Wertstufe 3 (Sukzessionsfl.)

Die Maßnahmen dienen der Schaffung neuer Lebensräume auf bisher intensiv genutzten und stark gestörten Flächen, wodurch der Verlust von Lebensräumen unterschiedlicher Wertigkeit ausgeglichen wird. Die zukünftig ausbleibende Nutzung führt zu einer Verbesserung der Bodenfunktionen, so dass versiegelungsbedingte Verluste von bebauten Boden im Naturhaushalt ausgeglichen werden.

Die Umgestaltung von Ruderalflur, Acker und Grünland zu Straßenbegleitgrün ist insgesamt nicht als Eingriff zu bewerten, denn im Bereich des Verkehrsflächenbegleitgrüns wurden 2,0 m breite Mulden angelegt. Daneben ist zur Straße hin noch ein Seitenstreifen von 1,50 und zur freien Landschaft hin ein Streifen von etwa 0,5 m vorgesehen. Damit sind auf jeder Straßenseite 4 m für Straßenverkehrsflächenbegleitgrün eingeplant. Ein großer Teil dieser Flächen wird sich im Laufe der Zeit als Ruderalflur entwickeln und wäre somit in die Wertstufe 3 einzuordnen. Wegen der Belastung aus dem Straßenseitenraum erscheint diese Bewertung jedoch zu hoch, so dass hier ein mittlerer Ansatz zwischen einer niedrigen Bewertung für einen nicht wertvollen Biotoptyp, der einer starken Pflege unterliegt, und dem Biotoptyp Ruderalflur gewählt wurde. (Wertfaktor 2). Dieser Wertfaktor entspricht ungefähr der mittleren Wertigkeit der hier zur Zeit der Biotopkartierung vorkommenden Biotope.

Den Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes im Südteil der Trasse stehen die gesamten Baumpflanzungen im Straßenseitenraum gegenüber, die der Neugestaltung des Landschaftsbildes im Trassenbereich dienen.

Die erheblichen und unvermeidbaren Eingriffe können somit vollständig ausgeglichen werden.

#### 4.0 Städtebauliche Werte

|    |  |             |             |
|----|--|-------------|-------------|
| 1. | Gesamtfläche des Plangebietes  |             | ca. 2,53 ha |
| 2. | Verkehrsfläche Industriestraße   |             | ca. 1,55 ha |
|    | - davon versiegelte Straßenfläche  | ca. 0,62 ha |             |
|    | - davon versiegelter Radweg  | ca. 0,15 ha |             |
|    | - davon Verkehrsflächenbegleitgrün<br>und Entwässerungsmulde   | ca. 0,78 ha |             |
| 3. | Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung<br>(Geh- und Radweg mit begleitenden Grünflächen)<br>parallel zur Gipsstraße |             | ca. 0,21 ha |
| 4. | Entwicklungsfläche für Natur und Landschaft  |             | ca. 0,77 ha |

#### 5.0 Realisierung des Bebauungsplanes

Die Industriestraße wurde mit Hilfe von staatlichen Fördermitteln bereits in 1997 auf der Grundlage von entsprechenden Genehmigungen der zuständigen Behörden (siehe Kapitel 2.1) örtlich realisiert.

Der überwiegende Anteil der Flächen des Bebauungsplanes ist in der Vergangenheit von der Stadt Lübbtheen erworben worden. Im mittleren Trassenabschnitt verbleibt die östlich gelegene Entwicklungsfläche für Natur und Landschaft (Waldrand) im Eigentum der Landesforsten. Die Anlage des Waldrandes wurde von der Stadt bereits durchgeführt.

Die Flächen des Abschnittes südlich der Gipsstraße befinden sich zur Zeit zur ideellen Hälfte im Eigentum der Stadt Lübbtheen. Die andere Hälfte des ideellen Eigentums ist in privater Hand. Die Stadt Lübbtheen hat sich in den letzten Jahren intensiv um den Ankauf dieses Teils bemüht. Da auf privatrechtlichem Wege bisher keine Einigung zustande kam, sollen nun die gesetzlich zur Verfügung stehenden Bodenordnungsinstrumente eingesetzt werden, wobei als letztes Mittel auch eine Enteignung in Frage kommen kann. Grundlage dafür ist ein rechtskräftiger Bebauungsplan.

Die Stadtvertretung der Stadt Lübtheen billigt die Begründung.

19. APR. 2001

Lübtheen, den .....

*J. V. Harzog*  
.....  
Bürgermeister

