

# Gemeinde Lemwerder



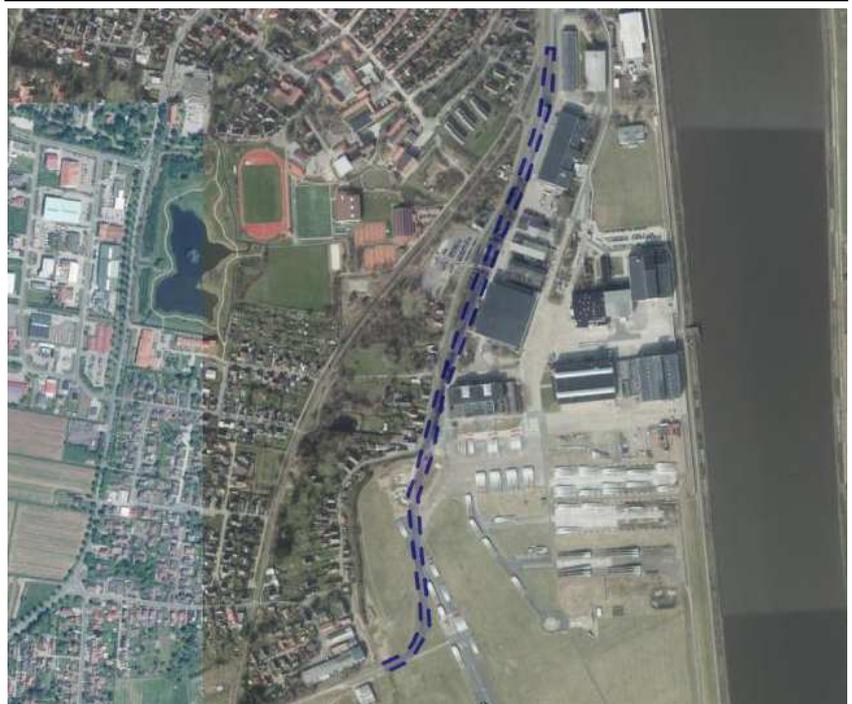
Landkreis Wesermarsch

Begründung

---

## Bebauungsplan Nr. 36 "Osttangente"

---



Im Auftrag:

Entwurf  
Januar 2016

---

**INHALT**

---

Seite

1	Anlass und Ziel.....	2
2	Rahmenbedingungen .....	2
2.1	<i>Flächennutzungsplan</i>	3
2.2	<i>Angrenzende Bebauungspläne</i>	3
2.3	<i>Beschreibung des Plangebietes - Bestand</i>	4
3	Abgleich der Planung mit öffentlichen und privaten Belangen .....	5
3.1	<i>Erhaltung, Fortentwicklung und Umbau der Ortsteile</i>	5
3.2	<i>Umweltschutz einschließlich Naturschutz und Landschaftspflege</i>	6
3.4	<i>Verkehr / Ver- und Entsorgung</i>	12
3.5	<i>Schlussfolgerungen</i>	13
5	Inhalte der Planung .....	13

---

## 1 Anlass und Ziel

Der Bebauungsplan Nr. 36 „Osttangente“ überplant den angestrebten Lückenschluss einer Straßenverbindung von rd. 1.300 m Länge zwischen der Erschließungsstraße Gewerbegebiet Deichshausen und der *Flughafenstraße* im Areal des ehemaligen Flughafens Lemwerder. Die Erschließungsstraße ist als Planstraße im Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 1-26 „Gewerbegebiet Deichshausen“ planungsrechtlich abgesichert. Die *Flughafenstraße* ist als bestehende Gemeindestraße im Rahmen des § 34 BauGB gesichert. Mit dem vorliegenden Bebauungsplan wird nun im Bereich des ehemaligen Flughafenareals die planungsrechtliche Situation neu geordnet und die neue Planstraße als Verbindungsstück zwischen den beiden vorgenannten, vorhandenen Straßenabschnitten festgesetzt. Überplant werden bislang zu gewerblichen Zwecken baulich genutzte Flächen und Freiflächen des ehemaligen Flugfeldes. Der Bebauungsplan wird mit den folgenden Zielen aufgestellt:

- Mit dem Lückenschluss wird eine durchgehende Straßenverbindung zwischen der L875 im Süden der Gemeinde und dem Gewerbeareal an der Flughafenstraße sowie der Fährverbindung östlich der Siedlungslage von Lemwerder-Deichshausen geschaffen. Der Ortskern mit den Lagen an der *Stedinger Straße* L885 kann auf diese Weise deutlich vom Verkehrsaufkommen entlastet werden. Vor allem ein reduzierter Anteil des Schwerlastverkehrs, der das Gewerbeareal an der Flughafenstraße ansteuert, trägt zur Entlastung bei.
- Das Gewerbeareal an der *Flughafenstraße* und die Flächen des ehemaligen Flugfeldes werden durch die neue Straßenverbindung besser von Südosten her erschlossen. Die Gemeinde erwartet sich davon weitere Entwicklungsimpulse für das Flächenrecycling im Bereich des ehemaligen Flugfeldes. Ziel ist, gewerbliche Neuansiedlungen anzuwerben und zu fördern.

## 2 Rahmenbedingungen

Der Rat der Gemeinde Lemwerder hat am 05.11.2015 die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 36 „Osttangente“ beschlossen. Die Gemeinde stellt den Bebauungsplan gemäß § 13a BauGB (Bebauungspläne der Innenentwicklung) auf, da mit der Planung die Innenentwicklung gefördert werden soll. Das Plangebiet hat eine Größe von rd. 2,34 ha. Im Bebauungsplan wird weder eine zulässige Grundfläche noch eine Größe der Grundfläche festgesetzt. Die bei Durchführung des Bebauungsplans voraussichtlich versiegelte Fläche umfasst rd. 12.350 m<sup>2</sup> und unterschreitet dementsprechend den Schwellenwert von 20.000 m<sup>2</sup> gemäß § 13a (1) Nr. 1 BauGB.

Durch die Planung werden keine Vorhaben zulässig, die einer Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung unterliegen. Das Niedersächsische Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (NUVPG) sieht zwar grundsätzlich die Pflicht zur Durchführung einer Vorprüfung im Einzelfall für Landes-, Kreis-, Gemeinde- oder Privatstraßen vor, nimmt jedoch Ortsstraßen im Sinne des § 47 Nr. 1 des Niedersächsischen Straßengesetzes von dieser Pflicht aus. Dies sind Straßen in Baugebieten und, soweit solche nicht ausgewiesen sind, in Ortsteilen, die im Zusammenhang bebaut sind, mit Ausnahme der Ortsdurchfahrten von Bundes-, Landes- und Kreisstraßen. Die Siedlungsflächen von Lemwerder sind durchgängig als Baugebiete ausgewiesen bzw. im Zusammenhang bebaut, der Lückenschluss der Osttangente betrifft ausschließlich Gemeindestraßen.

Die Planung berührt auch keine Erhaltungsziele oder Schutzzwecke von Gebieten gemeinschaftlicher Bedeutung und Europäischer Vogelschutzgebiete. Der Bebauungsplan wird somit ohne eine Umweltprüfung aufgestellt.

Die Grenzen des Geltungsbereichs sind der Planzeichnung zu entnehmen. Die Lage des Plangebietes im Gemeindegebiet wird auf dem Übersichtsplan deutlich.

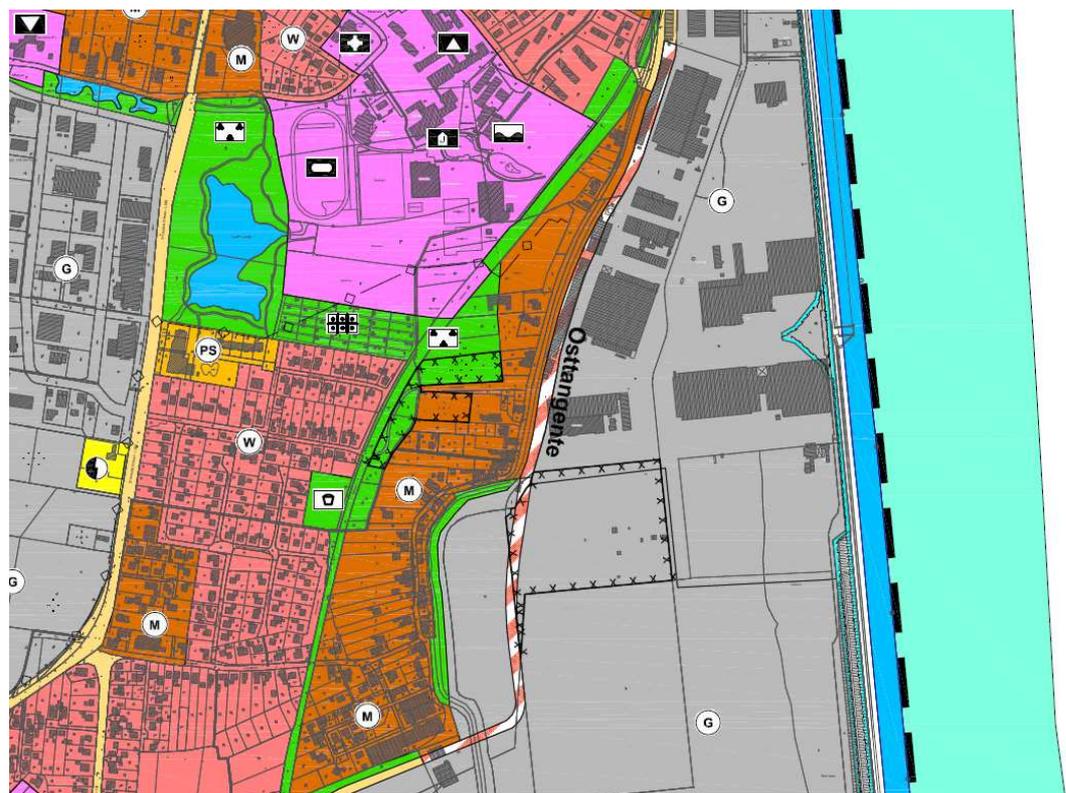
## 2.1 Flächennutzungsplan

Der Flächennutzungsplan der Gemeinde befindet sich derzeit in der Neuaufstellung. Die Trasse der Osttangente wird dort als geplante örtliche Hauptverkehrsstraße dargestellt. Der noch rechtskräftige Flächennutzungsplan der Gemeinde stellt die Flächen des Plangebiets als Gewerbliche Bauflächen dar.

Die Festsetzung einer Verkehrsfläche im vorliegenden Bebauungsplan ist folglich mit den Darstellungen des Flächennutzungsplanes sowohl in der noch rechtskräftigen wie in der geplanten Fassung vereinbar.

Abb 1

Auszug aus der FNP- Neuaufstellung



## 2.2 Angrenzende Bebauungspläne

Das Plangebiet grenzt südlich unmittelbar an den Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 1-26 „Gewerbegebiet Deichshausen“ an. Es führt die dort festgesetzte Planstraße fort bis zum Bestand der *Flughafenstraße* am nördlichen Ende des Plangebiets. Geltungsbereiche weiterer Bebauungspläne werden nicht berührt.

## 2.3 Beschreibung des Plangebietes – Bestand

Lage im  
Siedlungsraum

Das Plangebiet liegt im östlichen Siedlungsraum von Lemwerder im Bereich der historischen Vordeichflächen, die ab den 1920er Jahren zu Ansiedlung der Flugzeugwerke Lemwerder durch Aufspülung von Baggergut aus Weservertiefungsmaßnahmen aufgehöhht wurden. Der nördliche Abschnitt verläuft parallel zur *Deichstraße* entlang und auf Höhe der historischen Deichkrone, auf die das Geländeniveau der Vordeichflächen bis zum Strombett der Weser hin angehoben wurde. Der südliche Abschnitt setzt diesen Verlauf in gerader Linie über die nördlichen Nebenfläche des ehemalige Flugfelds fort um in einem Bogen an die Erschließungsstraße Gewerbegebiet Deichshausen, die wieder auf das natürlichen Geländeniveau absinkt, anzuschließen.

Realnutzung

Im nördlichen Abschnitt des Plangebiets befanden sich gewerblich genutzte Flächen, die für den Bau der Straßentrasse freigelegt wurden. Der südliche Abschnitt quert die asphaltierte Landebahn und folgt bis zum Anschluss an die Erschließungsstraße Gewerbegebiet Deichshausen einer ebenfalls asphaltierten, bisherigen Privatstraße, die über das Flugfeld bis zur Erschließungsstraße führt.

Abb 2

Luftbild des Plangebietes, in Abschnitten (Bildquelle LGLN)



Das Plangebiet wird vor allem an der Westseite von Grünflächen gesäumt, die in es hineinreichen; im nördlichen Abschnitt sind es die historische Deichkrone, gefolgt von

Umgebung des  
Plangebiets

der zur *Deichstraße* hin abfallenden Deichböschung, im südlichen Abschnitt sind es unversiegelte und mit Rasen eingegrünte Nebenflächen des Flugfeldes.

Die westliche Umgebung des Plangebiets wird im nördlichen Abschnitt durch die unmittelbar benachbarte, tieferliegende die Mischbebauung an der *Deichstraße* geprägt. Im südlichen Abschnitt sind es die Nebenflächen des Flugfeldes, die auf gleicher Höhe liegen, die tiefergelegene Mischbebauung an der *Deichstraße* folgt hier erst nach rd. 120m. An der Anschlussstelle zur Erschließungsstraße Gewerbegebiet Deichshausen senkt sich das Gelände ebenfalls auf das natürliche, tieferliegende Niveau ab.

Abb 3

Umgebungsnutzungen (Bildquelle: T&H Ingenieure GmbH)



### 3 Abgleich der Planung mit öffentlichen und privaten Belangen

Gemäß Baugesetzbuch sind bei der Aufstellung der Bauleitpläne öffentliche und private Belange gegen- und untereinander gerecht abzuwägen. Von der Bebauungsplanung werden insbesondere die in den Kapiteln 3.1 bis 3. behandelten Belange berührt.

#### 3.1 Erhaltung, Fortentwicklung und Umbau der Ortsteile

Die Umsetzung des Lückenschlusses im Straßenverlauf zwischen *Flughafenstraße* und *Erschließungsstraße Gewerbegebiet Deichshausen* schließt das seit langem angelegte Vorhaben zum Ausbau einer Osttangente in Lemwerder-Deichshausen ab. Mit dieser innerörtlichen Entlastungsstraße werden die Ortsteile Deichshausen und Lemwerder in erheblichem Maß vom Durchgangsverkehr entlastet. Begünstigt werden insbesondere die Wohnlagen an der *Tecklenburger Straße K217* in Deichshausen und

die Ortsdurchfahrt der *Stedinger Straße* L885 mit Wohnlagen und dem zentralen Versorgungsbereich in Lemwerder. Im Jahr 2003 wurde mit der Erschließungsstraße Gewerbegebiet Deichshausen der erste Abschnitt dieser Entlastungsstraße realisiert. Bereits im Vorfeld ist mit der *Ernst-Pieper-Straße* zwischen Altenesch und Deichshausen die direkte Anbindung an die L 875 auf kurzem Weg und unter Entlastung des Ortsteils Tecklenburg sichergestellt worden. Der Ausbau der Osttangente erlaubt damit die Fortentwicklung der genannten Ortsteile ohne das Hemmnis zunehmenden Kfz-Verkehrs gerade in den zentralen Ortslagen. Die Qualität des Wohnumfeldes und des zentralen Versorgungsbereichs können damit den gestiegenen Ansprüchen angepasst und eine städtebauliche Blockade mit allen negativen Folgen für die innerörtliche Entwicklung vermieden werden.

Weiteres wichtiges Ziel ist, dass mit der Osttangente die an der Weser im Norden und Osten von Lemwerder-Deichshausen konzentrierten Gewerbe- und Industrieflächen besser erschlossen und an das überörtliche Straßennetz im Südosten der Gemeinde angebunden werden. Im Focus steht die Orientierung auf Bremen, Delmenhorst und die Neutrassierung der B212. Die Erreichbarkeit der Betriebsstandorte an der Weser wird insbesondere für den Schwerlastverkehr erheblich verbessert. Auch die Fahrtwege für die Vielzahl der dort beschäftigten Pendler werden zeitsparend und unter Schonung der innerörtlichen Lagen verkürzt. Für die gewerbliche Wirtschaft werden damit die Standortqualitäten der genannten Gewerbe- und Industrieflächen deutlich verbessert. Gerade mit Blick auf den angestrebten Umbau und die gewerbliche Weiterentwicklung des ehemaligen Flughafenareals will die Gemeinde Impulse geben, die die Neuansiedlung und Erweiterung von Unternehmen fördern. Der mit dem vorliegenden Bebauungsplan planungsrechtlich gesicherte Ausbau der Verkehrsinfrastruktur trägt dazu wesentlich bei.

### 3.2 Umweltschutz einschließlich Naturschutz und Landschaftspflege

Gemäß Baugesetzbuch sind in der Bauleitplanung die Belange des Umweltschutzes grundsätzlich durch eine Umweltprüfung zu berücksichtigen.

Bei Aufstellung eines Bebauungsplanes im beschleunigten Verfahren kann allerdings von der Durchführung einer solchen Prüfung abgesehen werden.

Gleichwohl sind die erkennbaren Belange des Umweltschutzes offen zu legen, die sich infolge der Planung ergeben. Folgende Einwirkungen sind zu nennen:

Verkehrslärm

Infolge des Straßenbaus ergeben sich in den Randlagen der neuen Trasse Verkehrslärmbelastungen für die umliegenden Nutzungen. Für die angrenzenden gewerblichen Bauflächen mit den benachbarten Industrie- und Gewerbebetrieben ist nicht mit Unverträglichkeiten zu rechnen. Vergleichsweise empfindlich sind jedoch die Mischnutzungen, hier vor allem die Wohnbebauung, die an der *Deichstraße* liegen. Um zu überprüfen, ob es für diese Lagen zu unverträglichen Belastungen infolge des zu erwartenden Verkehrslärms kommt, hat die Gemeinde ein Schalltechnisches Gutachten<sup>1</sup> erarbeiten lassen.

<sup>1</sup> Schalltechnisches Gutachten für den Neubau einer innerörtlichen Entlastungsstraße in Lemwerder; T&H Ingenieure GmbH, 06.01.2015

Das Gutachten hat entlang des geplanten Trassenverlaufs an den benachbarten schutzbedürftigen Wohngebäuden, an denen am ehesten erhebliche Lärmbelastungen zu erwarten sind, Immissionsorte bestimmt.

Die folgende Übersicht nennt die Adressen der ausgewählten Immissionsorte (IO) und stuft ihre Schutzbedürftigkeit ein. Standardmäßig erfolgt letzteres nach der Art des Baugebietes, die in den Bebauungsplänen festgesetzt ist, z.B. allgemeines Wohngebiet (WA) oder Mischgebiet (MI). Da an der *Deichstraße* nie Bebauungspläne aufgestellt wurden, werden hilfsweise die entsprechenden Darstellungen des Flächennutzungsplanes herangezogen. Die abgestimmte Einstufung erfolgt aufgrund der tatsächlichen Nutzungen. In den letzten beiden Spalten zeigt die Tabelle die Immissionsgrenzwerte, die gemäß Immissionsschutzgesetzgebung am Tag bzw. in der Nacht bei der schutzwürdigen Gebietsart maximal erreicht werden dürfen.

Abb 4 Immissionsorte mit Einstufung der Schutzbedürftigkeit / Immissionsgrenzwerten <sup>2</sup>

Immissionsort	Lage / Adresse	Einstufung der Schutzbedürftigkeit	Immissionsgrenzwerte in dB(A)	
			Tageszeit	Nachtzeit
IO 1	Deichstr. 11A	MI	64	54
IO 2	Deichstr. 12A	WA	59	49
IO 3	Deichstr. 13	MI	64	54
IO 4	Deichstr. 14	MI	64	54
IO 5	Deichstr. 16	MI	64	54
IO 6	Deichstr. 19	MI	64	54
IO 7	Deichstr. 21	MI	64	54
IO 8	Deichstr. 22	MI	64	54
IO 9	Deichstr. 28	MI	64	54
IO 10	Deichstr. 32	MI	64	54
IO 11	Deichstr. 32	MI	64	54
IO 12	Deichstr. 57	MI	64	54
IO 13	Flughafenstr. (Bürogebäude)	GE	69	59

Für diese Immissionsorte werden die Immissionswerte berechnet, die sich einstellen, wenn die Osttangente gebaut wird und das prognostizierte Verkehrsaufkommen<sup>3</sup> über die Trasse fließt. Soweit an diesen Immissionsorten die zulässigen Immissionsgrenz-

<sup>2</sup> Ebenda, S. 8

<sup>3</sup> Vgl. Kapitel 3.4

werte eingehalten werden, ist sichergestellt, dass auch die benachbarten schutzbedürftigen Wohnlagen nicht stärker betroffen sind.

## Auswirkungen

Die Berechnung erfolgt für zwei Szenarien, zum einen für den Fall (Szenario 1), dass eine gewerbliche Entwicklung des ehemaligen Flugfeldes noch auf sich warten lässt. Dann wird ein DTV-Wert<sup>4</sup> von 3.100 bis 3.350 Kfz/24h auf der Osttangente prognostiziert. Zum anderen für den Fall (Szenario 2), dass das ehemalige Rollfeld mittelfristig vollständig als Gewerbe- und Industriegebiet aufgesiedelt wird und entsprechend zusätzlicher Verkehr zur allgemeinen Verkehrsentwicklung hinzukommt. Der prognostizierte DTV-Wert liegt dann bei 5.050 bis 5.000 Kfz/24h.

Im ersten Szenario kommt es zu moderaten Mehrbelastungen der schutzwürdigen Nutzungen in der Umgebung. Naturgemäß erfahren die Immissionsorte, die in abgelegener Lage an der *Deichstraße* bzw. der *Flughafenstraße* bislang am wenigsten von Verkehrslärm betroffen waren, die stärksten Veränderungen (IOs 11, 12, 13).

Abb 5

Beurteilungspegel Szenario 1<sup>5</sup>

Immissionsort	Beurteilungspegel Prognose-Nullfall in dB(A)		Beurteilungspegel Prognose-Planfall in dB(A)		Immissionsgrenzwert in dB(A)		Veränderung in dB	
	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht
IO 1	51	42	55	45	64	54	4	4
IO 2	48	39	53	43	59	49	5	5
IO 3	54	44	60	50	64	54	6	6
IO 4	54	44	59	49	64	54	6	6
IO 5	49	40	57	47	64	54	8	7
IO 6	53	44	59	49	64	54	6	6
IO 7	54	44	59	50	64	54	6	6
IO 8	43	33	53	44	64	54	11	11
IO 9	50	41	58	48	64	54	8	8
IO 10	52	42	50	40	64	54	-3	-3
IO 11	31	22	48	38	64	54	17	17
IO 12	26	17	48	38	64	54	22	22
IO 13	32	22	53	44	69	59	22	22

Die höchstzulässigen Immissionsgrenzwerte werden in allen Fällen nicht erreicht, vielmehr werden sie deutlich unterschritten. An einem Immissionsort (IO10) kommt es sogar zu einer leichten Reduktion der Verkehrslärmbelastungen aufgrund des sinkenden Verkehrsaufkommens auf der *Deichstraße*. Die nachfolgende Abbildung

<sup>4</sup> DTV: durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke

<sup>5</sup> Schalltechnisches Gutachten für den Neubau einer innerörtlichen Entlastungsstraße in Lemwerder; T&H Ingenieure GmbH, 06.01.2015, S. 11/12

gibt die Veränderungen wieder. Der Prognose-Nullfall zeigt, welche Werte sich einstellen, wenn keine Osttangente gebaut wird. Der Prognose-Planfall zeigt die berechneten Werte für das Szenario 1. Um den Vergleich zu erleichtern sind zusätzlich die jeweils höchstzulässigen Immissionsgrenzwerte und die jeweilige Veränderung zwischen dem Null- und dem Plan-Fall dargestellt.

Im zweiten Szenario kommt es zu deutlicheren Mehrbelastungen der schutzwürdigen Nutzungen nach dem gleichen Verteilungsmuster in der Umgebung. Die höchstzulässigen Immissionsgrenzwerte werden hier Tags in zwei Fällen und Nachts in drei Fällen erreicht, aber nicht überschritten. Die nachfolgende Abbildung zeigt die Veränderungen.

Abb 6

Beurteilungspegel Szenario 2 <sup>6</sup>

Immissionsort	Beurteilungspegel Prognose-Nullfall in dB(A)		Beurteilungspegel Prognose-Planfall in dB(A)		Immissionsgrenzwert in dB(A)		Veränderung in dB	
	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht
IO 1	51	42	59	49	64	54	8	8
IO 2	48	39	57	47	59	49	9	9
IO 3	54	44	64	54	64	54	11	11
IO 4	54	44	63	54	64	54	10	10
IO 5	49	40	61	51	64	54	12	12
IO 6	53	44	63	53	64	54	10	10
IO 7	54	44	64	54	64	54	11	10
IO 8	43	33	58	48	64	54	15	15
IO 9	50	41	62	53	64	54	13	12
IO 10	52	42	53	43	64	54	1	1
IO 11	31	22	52	43	64	54	21	21
IO 12	26	17	53	43	64	54	27	27
IO 13	32	22	58	48	69	59	27	26

Bewertung

Die in beiden Szenarien zu erwartenden Mehrbelastungen, insbesondere der Wohnnutzungen an der *Deichstraße*, sind in Abwägung mit den Entlastungen an Verkehrslärm, die sich an der *Stedinger* und der *Tecklenburger Straße* für eine vergleichsweise sehr große Anzahl an Wohnanliegern mit dem Lückenschluss der Osttangente ergeben, aus Sicht der Gemeinde zumutbar und hinzunehmen. In die Abwägung fließt zudem ein, dass auch das Ziel, die gewerblich-industrielle Entwicklung im Bereich des Flughafenareals zu fördern, um das Arbeitsplatzangebot in der Gemeinde zu halten und zu vermehren, ohne den Lückenschluss der

<sup>6</sup> ebenda, S. 12/13

Osttangente nur sehr eingeschränkt verfolgt werden kann. Insofern ist auch die deutlich höhere Belastung des Szenarios 2 aus gemeindlicher Sicht zu vertreten.

Die entsprechend abgewogenen Belange des Lärmschutzes sind somit mit der Planung zu vereinbaren.

Natur und  
Landschaft

Die Umsetzung der Planung führt zu Eingriffen in den Naturhaushalt und das Orts- bzw. Landschaftsbild. Gemäß §13a (2) Nr. 4 BauGB gelten im vorliegenden Planfall die Eingriffe in Natur und Landschaft, die aufgrund der Planung zu erwarten sind, als im Sinne des §1a (3) BauGB vor der planerischen Entscheidung erfolgt oder zulässig, so dass ein Ausgleichserfordernis entfällt.

Davon unbenommen sind die Eingriffe in Natur und Landschaft offen zu legen, die sich infolge der Planung ergeben. Folgende mögliche Einwirkungen sind zu nennen:

Eingriffe

Der Bebauungsplan setzt ausschließlich öffentliche Verkehrsfläche fest. In der Verkehrsfläche wird der Ausbau der Straßentrasse organisiert. Die insgesamt 16,25m breite Trasse besteht aus der 7,00m breiten Fahrbahn, einem 5,75m breiten Grünstreifen mit Entwässerungsmulde, einem 2,50m breiten Geh-Radweg und beidseitig 0,50m breiten Banketten. Es werden also knapp 60% der rd. 1.300m langen und folglich rd. 21.100m<sup>2</sup> großen Verkehrsfläche überbaut, 40% bleiben unversiegelt. Sonstige Randflächen in einer Größe von rd. 2.300m<sup>2</sup> werden in ihrem Bestand nicht wesentlich verändert.

Durch Bautätigkeit, Bodenaustausch und Versiegelung im Bereich der Trasse ist davon auszugehen, dass es zumindest auf bislang unberührten Teilflächen zur Zerstörung von natürlichen Werten und Funktionen des Bodens kommt. Vielfach werden allerdings bereits gestörte Flächen wie bislang bebaute Gewerbeflächen, Zufahrten und die ehemalige Landebahn betroffen sein. Zudem ist der gesamte Bodenkörper im Plangebiet durch Aufspülung entstanden und entspricht insofern nicht der natürlichen Bodengeneese. Gleichwohl verliert der Boden durch die Eingriffe vor allem seine Funktion als Standort für Flora und Fauna.

An flächenhaften Biotopen ist neben den bereits versiegelten Flächen insbesondere Scherrasen im Bereich des Flugfeldes und der Deichkrone betroffen.

Darüber hinaus werden im Bereich von Engstellen auf den bisherigen gewerblichen Bauflächen einzelne Bäume, vor allem Ahorne und Birken, zu beseitigen sein.

Für das Ortsbild ergeben sich keine wesentlichen Veränderungen. Die bereits vorhandene Straßenachse der *Flughafenstraße*, die im Ortsbild bereits heute in Erscheinung tritt, wird lediglich im vorhandenen Gewerbegebiet weitergeführt. Der vorhandene Baumbestand, der erhalten werden kann, stellt im parallel zur *Deichstraße* verlaufenden Abschnitt zusammen mit ergänzenden Neupflanzungen (siehe Ausgleich) eine weitgehende optische Abschirmung und damit Einbindung in das Ortsbild sicher. Die Abschirmung soll die optischen Beunruhigungen durch Fahrbewegungen der Kfz bei Helligkeit und deren Scheinwerferlicht in der Dunkelheit dämpfen.

Artenschutz

Erhebliche Beeinträchtigungen besonders oder sogar streng geschützter Arten der Flora und Fauna können allerdings ausgeschlossen werden, da es im Plangebiet keine entsprechenden Vorkommen gibt und auch für eine Nutzung als Teillebensraum keine entsprechenden Anzeichen gegeben sind. Ausgenommen sind siedlungstolerante europäische Vogelarten, die als besonders geschützte Arten gelten. Auch hier sind

jedoch erhebliche Beeinträchtigungen auszuschließen. Vor allem der Altbaumbestand hat für diese Arten eine Bedeutung als Lebensraum. In den Fall, in denen Altbäume gestutzt oder entfernt werden, können jedoch erhebliche Beeinträchtigungen durch ein entsprechendes Management, insbesondere den Ausschluss von Schnitten zu Brutzeiten, vermieden werden.

Vermeidung und Ausgleich

Die Trassenführung im Abschnitt des Plangebiets ist so gewählt worden, dass Eingriffe in den Baumbestand, insbesondere auf der Deichkrone entlang der *Deichstraße*, weitestgehend vermieden werden.

Die Flächenversiegelung führt grundsätzlich zu einer verringerten Grundwasserspende. Allerdings ist das Grundwasser im Einzugsbereich der Weser weitgehend versalzen und damit für die Grundwasserneubildung nur von untergeordneter Bedeutung. Das auf versiegelten Flächen anfallende Niederschlagswasser beschleunigt den Oberflächenwasserabfluss in die Vorflut, soweit nicht eine Rückhaltung erfolgt. Im Rahmen der Ausbauplanung wird entsprechend eine straßenbegleitende Entwässerungsmulde, die auch der Rückhaltung und Versickerung dient, vorgesehen.

Gegenüber unversiegelten Grünflächen ist die Verdunstung über versiegelten Flächen geringer. Die Luftfeuchte ist herabgesetzt. Bei Sonnenschein kommt es zu einer stärkeren Erwärmung. Im Kleinklima ist infolge bei größeren Temperaturschwankungen eine insgesamt höhere Durchschnittstemperatur zu erwarten. Dem Ausgleich dienen hier der Grünstreifen mit Entwässerungsmulde und die Bankette sowie punktuell vorgesehene Baumpflanzungen entlang der Straße.

Darüber hinaus wird die Anpflanzung einer durchgehenden Hecke an der Deichkrone im Abschnitt, der parallel zur *Deichstraße* verläuft, vorgesehen. Gepflanzt wird eine Weißdornhecke, die dauerhaft auf einer Wuchshöhe von rd. 1,2 bis 1,4m gehalten wird.

Bewertung

Tiefgehende Eingriffe in den Naturhaushalt und das Ortsbild, die durch die Planung ausgelöst werden könnten, sind nicht erkennbar. Die zu erwartenden Eingriffe in den Naturhaushalt sind angesichts der bestehenden Vorbelastungen als gering bis sehr gering zu bewerten. Gleiches gilt mit Blick auf das Ortsbild, auch hier mindern die Vorbelastungen die Eingriffsrelevanz. Mit den vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen werden erheblich nachteilige Auswirkungen im Wesentlichen ausgeglichen.

In Abwägung mit den aus gemeindlicher Sicht vorgehenden Belangen, die sich aus den Zielstellungen zur Weiterentwicklung Lemwerder-Deichhausens ergeben, sind die Eingriffe damit hinnehmbar.

Altlasten

Gemäß Altlastenkataster des Landkreises Wesermarsch befindet sich im Bereich des ehemaligen Flugfeldes am nördlichen Ende der Landebahn eine Altlastenverdachtsfläche. Das Plangebiet tangiert diese Verdachtsfläche an deren westlichem Rand. Insofern sind bei Bodenarbeiten Maßnahmen zu ergreifen, die sicherstellen, dass keine schädlichen Umweltwirkungen durch Eingriffe in Altlastenvorkommen ausgelöst werden. Die Gemeinde wird im Zuge der Ausbauarbeiten die erforderlichen Erkundungen und ggf. entsprechend notwendige Maßnahmen veranlassen.

Sonstige Umweltschutzgüter sind von der Planung nicht betroffen bzw. werden in den anderen Kapiteln berücksichtigt.

### 3.4 Verkehr / Ver- und Entsorgung

Verkehrsentwicklung	<p>Die Gemeinde strebt den Ausbau der Osttangente seit Jahrzehnten an und hat, wie bereits dargelegt, schrittweise die erforderlichen Straßenabschnitte realisiert. Angesichts der langen Entwicklungsdauer hat die Gemeinde ihr Planungsziel stets dahingehend überprüft, inwieweit die beabsichtigte Entlastung der innerörtlichen Hauptverkehrsachse und die verbesserte Anbindung als Gewerbe- und Industriestandort tatsächlich erreicht werden kann und welche begleitenden Ausbauten des innerörtlichen Netzes notwendig sind, damit der Verkehrsfluss wie angestrebt reibungslos verläuft. Die jüngste Überprüfung erfolgte in 2013 mit der Erarbeitung einer Verkehrsuntersuchung zur Osttangente<sup>7</sup>. Berücksichtigt wurden dabei die neuen Anforderungen, die sich im Zuge der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung ergeben haben, insbesondere der Entwicklung von gewerblichen Bauflächen im Bereich des ehemaligen Flugfeldes, an der <i>Stedingen Straße</i> sowie des Fähranlegers.</p> <p>Die Verkehrsuntersuchung prognostiziert das bis 2015 zu erwartende Verkehrsaufkommen. Sie legt dar, wie sich im Straßennetz der Gemeinde die Verkehre verteilen. Zwei unterschiedliche Entwicklungsszenarien werden betrachtet, Szenario 1 geht davon aus, dass bis 2025 eine nur geringfügige gewerbliche Entwicklung im Bereich des ehemaligen Flugfeldes initiiert werden kann, Szenario 2 nimmt die vollständige Aufsiedlung des Flugfeldes an (siehe auch Kapitel 3.2, Schallschutz Verkehrslärm).</p>
Entwicklung ohne Osttangente	<p>Im ersten Szenario werden für das Jahr 2030 Verkehrsbelastungen mit DTV-Werten bis zu 9.300Kfz/Tag, davon rd. 500 LKW innerorts an der <i>Stedingen Straße</i> prognostiziert, wenn keine Osttangente gebaut wird.</p> <p>Zum Vergleich: Im Jahr 2013 lag der maximale Wert bei rd. 8.050Kfz/Tag mit einem Anteil rd. 200 LKW.</p> <p>Im Szenario 2 ist an der <i>Stedingen Straße</i> mit DTV-Werten bis zu 11.100Kfz/Tag, davon rd. 1.150 LKW zu rechnen, wenn keine Osttangente gebaut wird.</p>
Entwicklung mit Osttangente	<p>Mit der Osttangente kommt es gemäß der Verkehrsuntersuchung in allen Fällen zu einer deutlichen Entlastung:</p> <p>Im Szenario 1 ist an der <i>Stedingen Straße</i> mit DTV-Werten von maximal 6.700Kfz/Tag zu rechnen, der Anteil der LKW mindert sich auf rd. 350 LKW. Die Osttangente entlastet damit die Ortsdurchfahrt um rd. 2.600Kfz/Tag. Auch an der <i>Tecklenburger Straße</i> kommt es zu deutlichen Entlastungen von rd. 2.050Kfz/Tag, die dort weniger fahren.</p> <p>Im Szenario 2 ist an der <i>Stedingen Straße</i> mit DTV-Werten von maximal 6.750Kfz/Tag zu rechnen, der Anteil der LKW mindert sich auf rd. 450 LKW. Die Osttangente entlastet dann die Ortsdurchfahrt um rd. 4.400Kfz/Tag. An der <i>Tecklenburger Straße</i> beträgt die Entlastungen rd. 3.050Kfz/Tag, die dort weniger fahren.</p> <p>Auch auf kurzfristige Sicht sind die Entlastungen für die Ortsmitte beachtlich. Auf der <i>Stedingen Straße</i> sind es rd. 2.300Kfz/Tag und auf der <i>Tecklenburger Straße</i> rd.</p>

<sup>7</sup> Verkehrsuntersuchung Osttangente Lemwerder; Zacharias Verkehrsplanungen Büro Dipl.-Geogr. Lothar Zacharias; 01 2014

1.250Kfz/Tag weniger, die bei heutiger Fertigstellung der Osttangente nicht durch die Ortsmitte fahren würden.

Bewertung

Die Gemeinde sieht auch durch die jüngste Verkehrsuntersuchung bestätigt, dass der Lückenschluss der Osttangente zu einer deutlichen Verbesserung der Verkehrssituation in der Ortslage von Lemwerder-Deichshausen führt. Die Vorteile werden zukünftig umso größer sein, je besser die angestrebte gewerbliche Entwicklung im ehemaligen Flughafen-Areal verläuft. Der Lückenschluss der Osttangente fördert somit in zweifacher Weise die städtebauliche Entwicklung: Die Ortsmitte wird von belastenden Verkehrsströmen entlastet, insbesondere dem zukünftig überproportional ansteigenden Schwerlastverkehr. Dies ist grundlegende Voraussetzung für die Weiterentwicklung der städtebaulichen Qualitäten im zentralen Versorgungsbereich von Lemwerder. Und das Flughafen-Areal, das die größten Potentiale für die gewerblich-industrielle Weiterentwicklung Lemwerders als Standort der maritim orientierten Wirtschaft bietet, wird verkehrlich besser erschlossen und an das überörtliche Straßennetz angebunden. Die Standort-Qualität wird für die ansässigen Unternehmen und gewünschte Neuansiedlungen deutlich verbessert.

Aus gemeindlicher Sicht haben die verkehrlichen Belange, die mit der Osttangente einhergehen, daher gegenüber anderen Belangen grundsätzlich ein sehr hohes Gewicht.

Ver-/Entsorgung

Im Plangebiet kann die die stadtechnische Ver- und Entsorgung in den erforderlichen Funktionen in bewährter Weise organisiert werden. Zu nennen sind: Oberflächenwasser, Schmutzwasser, Strom- und Gasversorgung, Telekommunikations-Leitungsnetze. Die Gemeinde wird den Ausbau mit den Leitungs- bzw. Netzbetreibern im Zuge der Straßenbaumaßnahme abstimmen.

### 3.5 Schlussfolgerungen

Im Ergebnis können die angesprochenen Belange im Rahmen der Planung zu einem Ausgleich gebracht werden. Die Festsetzung einer Verkehrsfläche ist damit inhaltlich und planungsrechtlich begründet.

## 4 Inhalte der Planung

Verkehrsfläche

Das Plangebiet wird vollständig als Verkehrsfläche überplant. Die innere Gliederung der Verkehrsfläche in Fahrbahn, Rad-Gehweg und Grünstreifen wird nicht festgesetzt, da für den Ausbau die notwendigen Gestaltungsspielräume gesichert werden sollen.

Baumerhalt und Pflanzmaßnahmen

Gleiches gilt für die Erhaltung von Bäumen, die sich im Plangebiet befinden, der Baumbestand wird nicht festgesetzt. Die Gemeinde wird davon unabhängig den Bestand sichern, soweit es der Ausbau zulässt. Darüber hinaus werden punktuell neue Bäume im Trassenverlauf angepflanzt und im Bereich des Abschnittes, der parallel zur Deichstraße verläuft, eine durchgehende Weißdornhecke entlang des westlichen Straßenbanketts gepflanzt. Da sich die Fläche der Straßentrasse im Gemeindeeigentum befindet, sind die Pflanzmaßnahmen sichergestellt.

Ver- und Entsorgungsleitungen

Erforderliche Ver- und Entsorgungsleitungen werden innerhalb der Verkehrsfläche angeordnet, vornehmlich im Bereich des vorgesehenen Grünstreifens.

## 5. Städtebauliche Übersichtsdaten und Verfahren

Städtebauliche  
Übersichtsdaten

<b>Größe des Plangebietes insgesamt</b>	<b>rd. 2,34ha</b>
Verkehrsfläche	
davon versiegelt (Fahrbahn und Rad-Gehweg)	rd. 1,24ha
davon unversiegelt (Verkehrsgrün, sonstige Randflächen)	rd. 1,10ha

Verfahrensschritte  
im zeitlichen  
Überblick

<b>05.11.2015</b>	Aufstellungsbeschluss	§ 2 (1) BauGB
	Öffentliche Auslegung des Planes	§ 3 (2) BauGB
	Behördenbeteiligung	§ 4 (2) BauGB
	Satzungsbeschluss	§ 10 (1) BauGB

Der Rat der Gemeinde Lemwerder hat diese Begründung in seiner Sitzung am  
..... als Satzung beschlossen.

Lemwerder, den .....

gez. Regina Neuke

\_\_\_\_\_  
Bürgermeisterin Regina Neuke