

12.07.2006

Bebauungsplan „B 75 neu - Ortsumfahrung Dibbersen“

**Stadt Buchholz
Landkreis Harburg**

Begründung

PLANERWERKSTATT 1
Stephanusstr. 23
30449 Hannover

Inhalt

1.	Ziele und Grundlagen der Planung	1
1.1	Ausgangssituation und Planungsanlass	1
1.2	Grundlagen und Rahmenbedingungen	2
1.2.1	Vorgeschichte der Straßenplanung	2
1.2.2	Raumordnungsverfahren 1996	2
1.2.3	Regionales Raumordnungsprogramm (RROP) 2000 des Landkreises Harburg	4
1.2.4	„Flächennutzungsplan 2020“ der Stadt Buchholz	5
1.2.5	Straßentechnischer Entwurf der B 75 neu	5
1.3	Abgrenzung und Gliederung des Plangebietes	8
1.3.1	Abgrenzung und Gebietsumfang	8
1.3.2	Gliederung des Plangebietes	9
1.4	Lage, Zustand und Umgebung des Plangebietes	10
1.4.1	Tatsächlicher Zustand des Plangebietes	10
1.4.2	Planungsrechtlicher Zustand des Plangebietes	11
1.4.3	Nutzungen und planungsrechtliche Regelungen in der Umgebung des Plangebietes	12
2.	Inhalt des Bebauungsplanes	14
2.1	Maßnahmenflächen für den Straßenbau der B 75 neu	14
2.1.1	Straßenverkehrsflächen der B 75 neu	14
2.1.2	Fuß- und Radweg entlang der B 75 neu	15
2.1.3	Verkehrsrgrün	15
2.1.4	Lärmschutzanlagen	16
2.2	Flächen für Folgemaßnahmen	17
2.2.1	Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung „Fuß- und Radwege und Wirtschaftswege für landwirtschaftlichen Verkehr“	17
2.2.2	Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „Parkplatz“	18
2.2.3	Flächen für die Regenwasserrückhaltung und -versickerung	19
2.2.4	Grünflächen zur Entwicklung von Natur und Landschaft	20
2.2.5	Waldflächen mit Ausgleichsmaßnahmen	21
2.3	Ergänzungsflächen	22
2.3.1	Flächen für die Landwirtschaft	22
2.3.2	Wald	22
2.3.3	Grünflächen „Privates Gartenland“	23
2.3.4	Straßenverkehrsfläche „Dibberser Kirchweg“	23
3.	Grünordnerische Maßnahmen und Bindungen	23
3.1	Einzelbäume	24
3.1.1	Zu erhaltende Einzelbäume	24
3.1.2	Anzupflanzende Einzelbäume	24
3.2	Flächen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft und sonstige Festsetzungen nach § 9 Abs. 1 Nr. 20 BauGB	25
3.2.1	Festsetzungen für Straßenverkehrsflächen	25
3.2.2	Festsetzungen für Grünflächen der Zweckbestimmung „Verkehrsrgrün“	25
3.2.3	Landwirtschaftliche Flächen überlagernde Flächen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft	26
3.2.4	Grünflächen der Zweckbestimmung „Entwicklung von Natur und Landschaft“ überlagernde Flächen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft	26
3.2.5	Wald überlagernde Flächen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft	28
3.2.6	Artenliste, Umfang und Größe der Pflanzen	28

4. Ver- und Entsorgung	28
4.1 Oberflächenwasserabführung	28
4.2 Sonstige Ver- und Entsorgung	29
5. Umwelt	31
5.1 Natur und Landschaft	31
5.2 Immissionssituation	33
5.3 Altlasten	34
5.4 Wasser- und Gewässerschutz	36
6. Denkmalschutz	37
7. Flächenbilanz	37
8. Beschluss- und Bekanntmachungsdaten	38
Anhang: Textliche Festsetzungen zum Bebauungsplan „B 75 neu - Ortsumfahrung Dibbersen“	40
Anlage: Umweltbericht zum Bebauungsplan „B 75 neu - Ortsumfahrung Dibbersen“	nach Seite 42

1. Ziele und Grundlagen der Planung

1.1 Ausgangssituation und Planungsanlass

Die wichtigste Anbindung der Stadt Buchholz in der Nordheide an das überörtliche Straßennetz erfolgt im Norden der Stadt über die Bundesstraße 75 (B 75) an die Bundesautobahn 1 (A 1) im Zuge der „Anschlussstelle Dibbersen“. Diese Anbindung von Norden entspricht zwar den Hauptverkehrsbeziehungen, die sich aus den starken Verkehrsverflechtungen in den Raum Hamburg ergeben, nachteilig ist allerdings, dass die B 75 kurz vor der Anschlussstelle Dibbersen die Ortslage Dibbersen quert. Die Ortsdurchfahrt von Dibbersen stellt einerseits für den Verkehrsfluss ein erhebliches Hemmnis dar, andererseits bewirkt das starke Verkehrsaufkommen auf der B 75 eine extreme Belastung der angrenzenden Nutzungen und eine Zerschneidung der Ortslage, die nicht nur funktional, sondern auch visuell wirksam ist.

Schon in den 60er Jahren ist mit Planungen für eine Herausnahme der B 75 aus der Ortslage begonnen worden, jedoch wurde die 1971 als geradlinige Verlängerung der seinerzeit ebenfalls noch in Planung befindlichen Bundesautobahn 261 (A 261) linienbestimmte B 75 neu durch den Stukenwald wegen der damit verbundenen erheblichen Beeinträchtigung des Erholungsgebietes Stukenwald, aber auch aus ökologischen und Kostengründen nie verwirklicht. In den folgenden 25 Jahren wurden stattdessen mehrere Variantenuntersuchungen durchgeführt, die schließlich zu einer aus heutiger Sicht sowohl ökologisch und städtebaulich verträglichen als auch grundsätzlich finanzierbar erscheinenden **Ostumgehung** von Dibbersen geführt haben.

Die Trasse dieser „Ostvariante“ einer Ortsumfahrung von Dibbersen ist im Jahre 2000 in das Regionale Raumordnungsprogramm (RROP) des Landkreises Harburg und im Jahre 2001 in den neuen „Flächennutzungsplan 2020“ der Stadt Buchholz aufgenommen worden.

Da die Belastung der Ortsdurchfahrt von Dibbersen im Jahre 2002 auf rund 24.000 Kraftfahrzeuge in 24 Stunden (Kfz/24 h) gestiegen war und für die nächsten Jahre eine weitere Zunahme prognostiziert wird, hat sich der Rat der Stadt Buchholz entschlossen, in Abstimmung mit den zuständigen Straßenbaubehörden die weitere Planung der Ortsumfahrung, durch die eine Verringerung des Verkehrs in der Ortsdurchfahrt auf ca. 2.000 Kfz/24 h (!) erwartet wird, selbst zu veranlassen und durch einen Bebauungsplan die rechtlichen Grundlagen für deren Realisierung zu schaffen.

Am 26. 06. 2003 hat daher die Stadt Buchholz die Aufstellung des Bebauungsplanes „B 75 neu – Ortsumfahrung Dibbersen“ beschlossen, der als planfeststellungsersetzender Bebauungsplan i. S. d. § 17 Abs. 3 Bundesfernstraßengesetz (FStrG) die unmittelbare Rechtsgrundlage für den Baubeginn ist: *„Ziel und Zweck dieses Bebauungsplanes ist es, den Bau der B 75 neu (Ortsumfahrung Dibbersen) zu ermöglichen, um die Ortschaft Dibbersen vom Durchgangsver-*

kehr zu entlasten und zugleich eine leistungsfähige Anbindung der Stadt Buchholz i. d. N. samt ihres Umlandes an das Autobahnnetz herzustellen.“

Die erforderliche Teilaufhebung des durch den Bebauungsplan „B 75 neu - Ortsumfahrung Dibbersen“ teilweise überplanten Bebauungsplanes „Dibberser Kirchweg“ sowie des - in geringem Umfang - überplanten Bebauungsplanes „Harburger Straße“ wird im Rahmen dieses Planverfahrens gesondert beschlossen werden.

1.2 Grundlagen und Rahmenbedingungen

1.2.1 Vorgeschichte der Straßenplanung

Nach umfangreichen Variantenuntersuchungen in den 70er und Anfang der 80er Jahre, die zu einer Abänderung der schon im Jahre 1971 durch den Bundesverkehrsminister förmlich bestimmten Linienführung führten (das war die vorgenannte geradlinige Fortführung der A 261 als B 75 n durch den Stukenwald), beantragte das damalige Autobahn- und Straßenneubauamt Maschen Ende 1981 die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens nach dem Bundesfernstrassengesetz (FStrG) bei der Bezirksregierung Lüneburg.

Grundlage dieses Planfeststellungsantrages war eine sog. „Variante 1“ als Kurztrasse der B 75 neu durch den Stukenwald westlich von Dibbersen, die gegenüber der damaligen „Variante 2“ als vierstreifiger Ausbau der Ortsdurchfahrt Dibbersen und der „Variante 3“ als östlicher Umgehung von Dibbersen den die Planung tragenden Straßenbaubehörden im Rahmen gesamtplanerischer Überlegungen am vorteilhaftesten erschien.

Der Anfang Juni 1983 von der Bezirksregierung Lüneburg durchgeführte Erörterungstermin, mit dem das Planfeststellungsverfahren eingeleitet werden sollte, warf jedoch die Frage auf, ob nicht noch weitere Trassenvarianten einer B 75 neu in Betracht zu ziehen und daher zu untersuchen seien. Statt der Fortführung des Planfeststellungsverfahrens für die damalige „Variante 1“ folgten deshalb weitere verkehrliche, städtebauliche und landespflegerische Untersuchungen zu verschiedenen Untervarianten. Diese (Nach-)Untersuchungen kamen jedoch nie zu einem förmlichen Abschluss, da neue rechtliche Rahmenbedingungen (wie z. B. das UVP-Gesetz) praktisch einen Neubeginn der Planung erforderlich machten.

1.2.2 Raumordnungsverfahren 1996

In dieser Situation, da die vorliegenden Untersuchungen nicht mehr den zu diesem Zeitpunkt fortentwickelten rechtlichen Ansprüchen gerecht werden konnten, entschied sich die Straßenbauverwaltung 1989, die Planung der B 75 neu im Raum Dibbersen neu zu beginnen.

Dies beinhaltete auch eine neue Diskussion über alle „denkbaren“ Trassenführungen einer B 75 neu zwischen der A 1/A 261 und der vorhandenen B 75 südlich von Dibbersen. Unter Beteiligung eines das Raumordnungsverfahren begleitenden „Arbeitskreises“ wurden die folgenden **neun denkbaren Varianten** entwickelt:

- Die **drei** Westvarianten I bis III, die in unterschiedlichem Abstand Dibbersen im Stufenwald oder am Waldrand westlich umfahren und unter Ausbau des „Buchholzer Dreiecks“ zu einem Autobahnkreuz an die A 1/A 261 angeschlossen werden sollten;
- die Ostvarianten I bis III, die in unterschiedlichem Abstand Dibbersen östlich umfahren und im Zuge einer neuen, die bestehende Anschlussstelle „Dibbersen“ teilweise ersetzenden Anschlussstelle an die A 1 angeschlossen werden sollten, wobei für die „Ostvariante II“ zwei unterschiedliche Verknüpfungslösungen mit der B 75 alt/K 85 vorgesehen waren, die nach den entsprechenden Netzfällen mit dem Zusätzen „5 A“ und „5 B“ bezeichnet wurden (wodurch sich insgesamt **vier** Ostvarianten ergaben);
- die **beiden** Ausbauvarianten der Ortsdurchfahrt als vierstreifiger Ausbau oder als Unterfahrung der Ortslage Dibbersen in einem Tunnel in der Trasse der vorhandenen B 75.

In einer im Rahmen des Raumordnungsverfahrens durchgeführten (Vor-)Prüfung wurden drei dieser neun Varianten als „vernünftigerweise nicht weiter zu untersuchende Varianten“ ausgeschieden:

- Die Westvariante II wurde wegen der erforderlichen Beseitigung der Gebäude der Privatschule am Nuppenberg (ehemaliges Jugendheim) und des tiefen Einschnittes in den Nuppenberg verworfen;
- die Ostvarianten I und III wurden wegen ihres Verlaufes über die verfüllte ehemalige Kreis-Mülldeponie Dibbersen und den damit verbundenen, nicht kalkulierbaren Risiken sowie insbesondere aufgrund ihres offensichtlich erkennbaren bautechnischen Aufwandes aus dem Verfahren ausgeschieden.

Für die verbliebenen sechs Varianten wurden in gesonderten Gutachten die

- verkehrlichen Wirkungen,
- Umweltwirkungen,
- städtebaulichen Wirkungen und
- Kosten

ermittelt und gegenübergestellt. Das Ergebnis dieses Variantenvergleichs ist die vom Baulasträger nach sachgerechter Abwägung und Beurteilung bevorzugte Variante (sog. „Vorzugsvariante“).

Im Ergebnis schieden die Westvarianten I und III wegen ihrer negativen Wirkungen auf die Umweltschutzgüter und städtebauliche Belange aus. Darüber hinaus lagen diese beiden Varianten deutlich über dem Kostenansatz des Bedarfsplanes und wiesen hinsichtlich der verkehrlichen Wirkungen keine Vorteile

gegenüber den anderen Varianten auf. Ebenfalls ausgeschieden wurde die Tunnelvariante der Ortsdurchfahrt wegen der nicht gegebenen Finanzierbarkeit.

Im Vergleich der ähnlich zu bewertenden Ostvarianten II 5 A und II 5 B wurde der Variante II 5 B der Vorzug wegen der erheblich geringeren Kosten gegeben.

Einen „Sonderfall“ stellte die Variante „vierstreifiger Ausbau der Ortsdurchfahrt“ dar, die zwar aus Umwelt- und Kostengesichtspunkten die günstigste Lösung darstellte, die aber weder Verbesserungen im sonstigen betroffenen Straßennetz bewirkte, noch die durch die B 75 in der Ortslage Dibbersen bewirkten Probleme minderte, sondern im Gegenteil die Ortsdurchfahrt zusätzlich belastete und daher in dem im Raumordnungsverfahren angefertigten städtebaulichen Gutachten als „nicht nur negativ zu bewerten, sondern mangels relevanter Verbesserungswirkungen auszuschneidende Variante“ charakterisiert wurde.

Dieser Bewertung hatte sich die Straßenbauverwaltung im wesentlichen angeschlossen und dem städtebauliche Ziel der Entlastung der Ortslage Dibbersen in der Abwägung ein besonderes Gewicht beigemessen.

Daher entschied sich die Straßenbauverwaltung in ihrer zusammenfassenden Bewertung für die **Ostvariante II 5 B** als **Vorzugsvariante** (allerdings war auch der – kostengünstige – Ausbau der Ortsdurchfahrt nicht ganz verworfen, sondern als – „billige“, aber schlechte Alternative - für „denkbar“ gehalten worden).

Die Straßenbauverwaltung stellte die Variantenuntersuchung und ihr Ergebnis u. a. der Stadt Buchholz vor, worauf der Rat der Stadt Buchholz der Vorzugsvariante Ost II 5 B am 13. 12. 1997 zustimmte.

1.2.3 Regionales Raumordnungsprogramm (RROP) 2000 des Landkreises Harburg

Da das Raumordnungsverfahren im Ergebnis zwar mit der Bestimmung der Ostvariante II 5 B als Vorzugsvariante endete, aber nie mit einem formellen, raumordnungswirksamen Beschluss zur Linienführung abgeschlossen wurde, erfolgte die raumordnerische Festlegung der B 75 neu als Ostumgehung von Dibbersen in der Vorzugsvariante „Ost II 5 B“ durch die Darstellung im RROP 2000 des Landkreises Harburg.

Nach dem im „I. Entwurf“ des neuen RROP von 1997 noch auf eine Trassendarstellung der B 75 neu völlig verzichtet worden war - mit dem Hinweis „ *es ist jedoch fraglich, ob die* (in dem gerade außer Kraft getretenen RROP 1986 dargestellte) *Stuvenwaldtrasse noch zur Ausführung kommt; vielmehr zeichnet sich eine Variantenlösung östlich von Dibbersen ab*“ -, wurde in dem am 16. 11. 2000 bekannt gemachten und damit rechtswirksam gewordenen RROP 2000 die Variante Ost II 5 B in den zeichnerischen Teil aufgenommen und im Erläuterungsbericht festgestellt: „*Das Ergebnis der vom Land durchgeführten Variantenuntersuchung liegt vor. Danach scheiden die Westvarianten aus. Vom Land*

wird die Ostvarianten II 5 B favorisiert, für die sich auch die Stadt Buchholz entschieden hat.“

Mit der Festlegung der B 75 neu in der Trassenvariante II 5 B im RROP 2000 ist auch eine abschließende Entscheidung **gegen** die im Raumordnungsverfahren zwar nicht als Vorzugsvariante, aber noch „denkbar“ gehaltene Variante eines Ausbaus der Ortsdurchfahrt getroffen worden.

1.2.4 „Flächennutzungsplan 2020“ der Stadt Buchholz in der Nordheide

Im Einklang mit den raumordnerischen Vorgaben des RROP 2000 und in Abstimmung mit der Straßenbauverwaltung wurde in dem neu aufgestellten und am 20. 09. 2001 rechtswirksam gewordenen „Flächennutzungsplan 2020“ der Stadt Buchholz die B 75 neu in der Trasse der Ostvariante II 5 B dargestellt bzw. – da noch nicht planfestgestellt – als in Aussicht genommene Planung gem. § 5 Abs. 4 BauGB vermerkt. Gleichzeitig wurde die Ortsdurchfahrt der B 75 in Dibbersen als Straße für den überörtlichen Verkehr aus dem Flächennutzungsplanes herausgenommen und nicht mehr als „Hauptverkehrsstraße“ dargestellt.

1.2.5 Straßentechnischer Entwurf der B 75 neu

Eine wesentliche und konstituierende Grundlage dieses Bebauungsplanes ist der „straßentechnische Entwurf“, also die konkrete Straßenplanung für die B 75 neu, deren Realisierung dieser Bebauungsplan ermöglichen soll. Die im straßentechnischen Entwurf bearbeitete Straßenführung basiert auf der im Raumordnungsverfahren bestimmten Vorzugsvariante und im RROP 2000 festgelegten Linienführung der Trassenvariante Ost II 5 B.¹

Deren Linienführung ergibt sich nach den im Raumordnungsverfahren entwickelten und in das RROP 2000 übernommenen Kriterien für eine Ostumgehung durch die am weitesten **ortsferne** Führung einer B 75 neu im Osten von Dibbersen, die **ohne Berührung** der ehemaligen Abbau-/Deponieflächen (ehemalige Kreismülldeponie Dibbersen und Abbaufäche „Aaskuhlen“) möglich ist.

Aufgrund dieser Kriterien - nach denen auch die ursprünglich in Betracht gezogenen Ostvarianten I und III im Raumordnungsverfahren ausgeschieden wurden - ergab sich für die Trassenführung einer B 75 neu als östliche Umfahrung von Dibbersen im Wesentlichen nur **ein** „Korridor“. Daher unterschieden sich die in der Variantenuntersuchung des Raumordnungsverfahrens untersuchten und beurteilten beiden Ostumgehungen II 5 A und II 5 B auch nicht durch eine unterschiedliche Linienführung, sondern durch ihre unterschiedlichen Verknüpfungslösungen mit der B 75 alt/K 85 im Zuge des neuen Anschlusses an die A 1.

Für die Vorzugsvariante Ost II 5 B war vorgesehen

- eine höhengleiche Verknüpfung mit der K 13 in Form einer Kreuzung,

¹ Bundesstraße 75n Ortsumgehung Dibbersen, Ing. Ges. Odermann-Krause, Buchholz, April 2006

- zwei getrennte Anschlussrampen Fahrtrichtung Hamburg (Zu- und Abfahrt), die südlich der A 1 höhengleich in Form einer Kreuzung mit der B 75 neu verknüpft werden,
- höhenungleiche Querung der B 75 alt/K 85 und Verknüpfung durch eine Rampe nördlich der A 1 und anschließend
- Einführung der B 75 neu in die vorhandene Anschlussrampe Fahrtrichtung Bremen (Zu- und Abfahrt) nördlich der A 1.

In der diesem Bebauungsplanverfahren vorhergehenden detaillierten Straßenplanung wurde versucht, in Abstimmung mit den Straßenbaubehörden und der Stadt Buchholz diese Planung zu optimieren, wobei aufgrund der Vorgaben weniger die Trassenlage Raum für Optimierung bot (wenn, dann nur hinsichtlich der Höhenlage der Gradienten), als die verschiedenen Verknüpfungslösungen.

Während der Erarbeitung des straßentechnischen Entwurfes wurden neben der „Ausgangsvariante“ insgesamt fünf Untervarianten und Optimierungsmöglichkeiten (sog. „Planungsvarianten“) näher untersucht und durchgeplant, bei denen im wesentlichen die Verknüpfungen mit der K 13 und der B 75 alt/K 85 abwechselnd höhengleich und höhenungleich und die Verknüpfung mit der A 1 in Fahrtrichtung Hamburg durch eine oder zwei Anschlussrampen als Kreuzung oder als Kreisverkehr erfolgte.

Hierbei wurde die sog. „Planungsvariante 6 B/Netzfall 3 B“ mit

- höhenungleicher Verknüpfung mit der K 13 mit zwei getrennten Anschlussrampen (östlich und westlich der B 75 neu), wobei die Anschlussrampe westlich der B 75 als südlicher Arm der bestehenden Kreuzung B 75 alt/K 13 unmittelbar am Ortsrand von Dibbersen angeschlossen wird,
- zwei getrennten Anschlussrampen Fahrtrichtung Hamburg mit höhengleicher Verknüpfung mit der B 75 neu südlich der A 1 als Kreisverkehrsplatz und
- höhengleicher Anschluss der B 75 alt/K 85 nördlich der A 1 als vermeintlich günstigste Lösung entwickelt.

Mit den höhengleichen Anschlüssen an die Rampen der A 1 (durch einen Kreisverkehrsplatz südlich der A 1 und eine Kreuzung nördlich der A 1), deren Leistungsfähigkeit im einzelnen untersucht worden war, schien eine kostenoptimierte Lösung und mit der höhenungleichen Verknüpfung mit der K 13 (B 75 neu im Einschnitt) auch eine schalltechnisch und hinsichtlich der Wirkungen auf das Ortsbild optimale Lösung gefunden zu sein, die nur den Nachteil aufwies, dass die höhenungleiche Verknüpfung mit der K 13 unverhältnismäßig viel Fläche beanspruchte und die „alte“ Kreuzung der B 75 mit der K 13 zu einem Teil dieser Knotenlösung wurde, über den vergleichsweise viel Verkehr abgewickelt würde (mit nachteiligen Wirkungen auf die dortige Wohnbebauung).

Um diese Nachteile zu vermeiden, wurde eine weitere als „Planungsvariante 6 C/Netzfall 3 C“ bezeichnete Modifikation dieser Planungsvariante entwickelt, bei der die höhenungleiche Verknüpfung mit der K 13 erhalten blieb, die Anschlussrampen zur B 75 neu mit der K 13 aber in Form eines Kreisverkehrsplatzes verknüpft werden (sog. „französischer Kreisel“) und die „alte“ Kreuzung der

B 75 mit der K 13 nicht mehr beanspruchen. Die übrigen Verknüpfungen bleiben wie in der Planungsvariante 6 B.

Hierdurch ergeben sich folgende signifikante Unterschiede in der voraussichtlichen Belastung der „alten“ Kreuzung der B 75/K 13 am südlichen Ortsrand von Dibbersen²:

Belastungsprognose für den Knoten B 75 alt/K 13 (in Kfz/24 h)	Analysebelastung 2002	Prognosebelastung 2015		
		Netzfall 0	Netzfall 3 B	Netzfall 3 C
K 13 (nördlich B 75 alt)	2.400	3.300	2.700	2.800
B 75 alt (Nord: Harburger Straße)	23.700	25.700	2.100	2.100
K 13 (zwischen B 75 neu und B 75 alt)	11.300	12.100	7.900	4.900
B 75 alt (südlich K 13)	14.800	16.800	6.200	0

Die diesem Bebauungsplan zugrunde liegende und im straßentechnischen Entwurf konkretisierte Trassenvariante II 5 B der Ostumgehung von Dibbersen in der Planungsvariante 6 C/Netzfall 3 C schwenkt etwa 100 bis 120 m nördlich des Ortsrandes der Kernstadt Buchholz am Gewerbegebiet II aus der Trasse der vorhandenen B 75 aus und wird in einem Bogen, der nach Osten durch die ehemalige Kreis-Mülldeponie Dibbersen begrenzt wird, in einem Abstand von etwa 100 bis 150 m - abwechselnd im Einschnitt und in Dammlage - um die Ortslage Dibbersen und etwa 250 m östlich der vorhandenen Anschlussstelle Dibbersen über die Bundesautobahn A 1 geführt und schließt dann in einem Linksbogen im Bereich der vorhandenen Anschlussrampen der Anschlussstelle Dibbersen Richtung Bremen an die A 1 an.

Die B 75 neu unterquert die im Querungsbereich zu verlegende Kreisstraße K 13, die höhenungleich in einem „französischen Kreisel“ verknüpft wird, überquert östlich von Dibbersen den Dibberser Kirchweg³ ohne Verknüpfung und schließt dann an die teilweise neugestaltete Autobahnanschlussstelle an, die südlich der A 1 aus zwei neuen Verbindungsrampen (Auf- und Abfahrt Richtung Hamburg, die durch einen Kreisverkehrsplatz mit der B 75 neu verknüpft werden) und nördlich der A 1 aus den vorhandenen Verbindungsrampe der A 1 für die Fahrtrichtung Bremen der alten Anschlussstelle Dibbersen besteht. Die Trasse der B 75 alt/K 85 wird in diesem Bereich höhengleich gequert und durch eine Kreuzung mit Lichtsignalanlage mit der B 75 neu verknüpft.

Das Straßenbauwerk der B 75 neu weist - einschließlich Einschnitt- und Dammböschungen - eine Breite zwischen 50 und 100 m auf. Im Nahbereich schutzbe-

² Bundesstraße 75 im Raum Buchholz, Ortsumgehung Dibbersen, Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung 2002/2003, Ing. Gem. Dr. Schubert, April 2003 - Die Zahlen sind in der obenstehenden Tabelle auf 100 Kfz/24 h gerundet.

³ Die Straße Dibberser Kirchweg ist in der Vergangenheit umbenannt worden und führt nunmehr die amtliche Bezeichnung „Kirchweg“. Da der durch den Bebauungsplan „B 75 neu - Ortsumfahrung Dibbersen“ teilweise überplante Bebauungsplan aber „Dibberser Kirchweg“ heißt und in dem diesen Bereich betreffenden Schriftverkehr stets die - alte - Bezeichnung Dibberser Kirchweg verwandt wird, wird zur Vermeidung von Missverständnissen in dieser Begründung ebenfalls die alte Bezeichnung Dibberser Kirchweg verwendet.

dürftiger Nutzungen am Ortsrand von Dibbersen sind Lärmschutzwälle und Lärmschutzwände vorgesehen, durch die die Böschungsbereiche und Überführungsbauwerke (Brücke über den Dibberser Kirchweg) ergänzt werden.

In dieser Lösung ergeben sich bei der Planungsvariante 6 C – Netzfall C für das Verkehrsnetz in und um Dibbersen folgende Belastungsprognosen⁴:

Verkehrsbelastungsprognose (in Kfz/24 h)	Analysebelastung 2002	Prognosebelastung	
		im vorhandenen Verkehrsnetz	mit B 75 neu
B 75 neu (südlich K 13)	0	0	19.800
B 75 neu (nördlich K 13)	0	0	27.100
K 85	9.600	10.500	8.900
B 75 alt (Ortsdurchfahrt Dibbersen-Nord)	24.100	25.900	1.800
B 75 alt (Ortsdurchfahrt Dibbersen-Süd)	23.700	25.700	2.100
B 75 alt (südlich K 13)	14.800	16.800	0
K 13 (südlich B 75 neu)	11.300	12.100	12.500
K 13 (zwischen B 75 neu und B 75 alt)	11.300	12.100	4.900
K 13 (nördlich B 75 alt)	2.400	3.300	2.800

1.3 Abgrenzung und Gliederung des Plangebietes

1.3.1 Abgrenzung und Gebietsumfang

Die Abgrenzung des Plangebietes orientiert sich am straßentechnischen Entwurf und dessen Flächenbedarf sowie der damit zusammenhängenden Rückbauflächen und sonstigen von der Straßenplanung betroffenen Flächen. In das Plangebiet aufgenommen sind demnach die vom Straßenbauwerk der B 75 neu in Anspruch genommenen Flächen einschließlich zugehöriger Böschungen und Entwässerungsanlagen und einschließlich der Flächen der umzubauenden Autobahnanschlussstelle Dibbersen⁵, die aufzugebende Trasse der B 75 alt südlich von Dibbersen, die Flächen zwischen der B 75 neu und der aufzugebenden B 75 alt und zwischen der B 75 neu und dem östlichen Ortsrand von Dibbersen⁶ sowie die erforderlichen Ausgleichsflächen in Randlage zur B 75 neu und die Flächen einiger landwirtschaftlicher Wege, die durch die neue Trasse abgeschnitten und im Hinblick auf das in Zusammenhang mit dem Straßenbauvorhaben durchzuführende Flurbereinigungsverfahren neu zu trassieren sind.

Der räumliche Geltungsbereich des Bebauungsplanes „B 75 neu - Ortsumfahrung Dibbersen“ liegt in der Gemarkung Dibbersen (Flur 1, 2 und 3) und um-

⁴ Ebd.

⁵ Soweit das Straßenbauwerk der B 75 neu selbst bzw. die von ihm beanspruchten Flächen die Grenze des räumlichen Geltungsbereiches des Bebauungsplanes bilden, ist diese Grenze identisch mit der im straßentechnischen Entwurf bestimmten (Grund-)„Erwerbsgrenze“ für das Straßenbauvorhaben.

⁶ Die Grenze am Ortsrand von Dibbersen bestimmt sich durch die Südostgrenze des für diesen Teil der Ortslage Dibbersen aufgestellten und rechtswirksamen Bebauungsplan „Harburger Straße“ und ist identisch mit dieser.

fasst insgesamt ca. 43,1 ha; seine genaue Abgrenzung ergibt sich aus der Planzeichnung.

1.3.2 Gliederung des Plangebietes

Entsprechend seines räumlichen Umgriffes unterteilt sich das Plangebiet in

- die Maßnahmenflächen für den Straßenneubau der B 75 neu selbst,
- die Flächen für Folgemaßnahmen, die mit der Straßenbaumaßnahme in unmittelbarem Zusammenhang stehen, und
- die Ergänzungsflächen, die von der Straßenbaumaßnahme betroffen sind.

Die **Maßnahmenflächen** für den Straßenbau der B 75 neu umfassen alle unmittelbar für den Straßenneubau erforderlichen Flächen (einschließlich der für die Verknüpfung mit anderen, bestehenden Straßen erforderlichen Flächen), wie sie sich aus dem straßentechnischen Entwurf ergeben. Es handelt sich um

- die Fahrbahnen einschließlich Standspuren, Abbiegestreifen und zugehöriger Verkehrsflächen wie z. B. straßenbegleitende Fuß- und Radwege, sowie die angrenzenden Bankette einschließlich Mittelstreifen, begrünte Verkehrsinseln etc.;
- die zum Straßenneubau gehörigen, aber abgesetzt von der Straße verlaufenden ergänzenden Verkehrsflächen (Fuß- und Radwege) und
- die für den Straßenneubau erforderlichen Böschungen (Einschnitte, Dämme) sowie die straßenbegleitenden Entwässerungsflächen (Entwässerungsrinnen und -mulden) einschließlich der in die Einschnitt- und Dammböschungen integrierten Lärmschutzanlagen.

Die **Flächen für Folgemaßnahmen** sind Flächen, die zwar mit der Straßenbaumaßnahme in unmittelbarem Zusammenhang stehen, die aber nicht den eigentlichen Straßenbaukörper betreffen wie

- Flächen für ergänzenden Straßen- und Wegebau, der durch den Straßenbau der B 75 neu erforderlich wird,
- Flächen für die Rückhaltung des von den durch den Straßenbau neu versiegelten Flächen abfließenden Oberflächenwassers und
- Ausgleichsflächen, die zur Kompensation der durch den Straßenneubau erfolgenden Eingriffe in Natur und Landschaft erforderlich sind (einschließlich der Rückbauflächen).

Bei den **Ergänzungsflächen** handelt es sich um Flächen, die von der Straßenbaumaßnahme selbst oder von Folgemaßnahmen durch Flächeninanspruchnahme insofern betroffen sind, als sich ihr bisheriger Zuschnitt verändert und sie deswegen in das Plangebiet einzubeziehen sind. Das sind

- landwirtschaftliche Flächen,
 - Grün- und Waldflächen und
 - Straßen- und Wegeflächen,
- die im Zuge des Neubaus der Ortsumgehung neu zu ordnen sind.

Diese Unterteilung beschreibt zwar die unterschiedliche Struktur der zu treffenden Flächenfestsetzung und die durch diese Festsetzungen zu lösenden unter-

schiedlichen Aufgaben des Bebauungsplanes, hat aber **keine planungsrechtliche Bedeutung**, sondern dient der besseren Übersichtlichkeit des Plangebietes und der Planung. Die in Abschnitt 2 der Planbegründung dargelegte Begründung der „Inhalte des Bebauungsplanes“ folgt deshalb dieser Unterteilung.

1.4 Lage, Zustand und Umgebung des Plangebietes

Das Plangebiet liegt im Norden des Stadtgebietes von Buchholz und umfasst die Flächen südöstlich, östlich und nördlich der Ortslage Dibbersen. Es erstreckt sich in bewegtem Gelände zwischen Höhen von 98 m ü. NN (höchster Punkt) und 70 m ü. NN (niedrigster Punkt).

Den höchsten Punkt erreicht das Gelände am südlichen Ortsrand von Dibbersen - etwa in Höhe der Kreuzung von B 75 und K 13. Nach Nordwesten steigt das Gelände - außerhalb des Plangebietes - weiter an zu den Höhen des Nuppenberges und des Dangerser Berges; nach Südosten fällt das Gelände in einer flachen Mulde in die Senke des Steinbachtals ab (tiefster Punkt am Südrand des Plangebiets ca. 80 m ü. NN). Nördlich davon fällt das Gelände in den Taleinschnitt des Dibberser Trockentales ab, wo am Dibberser Kirchweg (am Ostrand des Plangebietes) eine Höhe von etwa 70 m ü. NN erreicht wird. Im Bereich des Dibberser Trockentales weist das Gelände auch die stärkste Reliefenergie auf (Geländeneigung bis zu 10 %, teilweise bis zu 15 %). Nördlich des Taleinschnittes des Dibberser Trockentales senkt sich das Gelände von etwa 92 m ü. NN (nördlicher Ortsrand von Dibbersen) bis 82 m ü. NN (Weg Am Heidland an der östlichen Plangrenze) auf 80 bis 70 m ü. NN in eine Senke (nördliche Ausläufer des „Königsgrundes“), in dem auch die Autobahn A 1 verläuft.

1.4.1 Tatsächlicher Zustand des Plangebietes

Das Plangebiet weist keine Bebauung auf und wird - bis auf die Straßen- und Wegeflächen - überwiegend landwirtschaftlich oder als privates Grünland genutzt.

Im Norden des Plangebietes queren eine 110-KV-Freileitung (oberirdisch) und eine Produktenpipeline der DOW-Chemie (unterirdisch) das Plangebiet.

Bei den vorhandenen Straßen handelt es sich um die Bundesstraße 75, die Kreisstraßen 13 und 85 (Verlängerung der B 75 nördlich der A 1) und den Dibberser Kirchweg als Gemeindestraße. Landwirtschaftliche Wege führen von der K 13 nach Süden durch das dort gelegene Gewerbegebiet II in das Gebiet der Kernstadt und in die Waldflächen des Stucksberges, in Verlängerung der Straße Am Heidland in den Königsgrund sowie als Stichweg (von der B 75/Harburger Straße in Dibbersen) in die vor dem östlichen Ortsrand gelegenen landwirtschaftlichen Flächen. An der Einmündung des Wirtschaftsweges Am Stucksberg in die K 13 liegt ein kleiner Parkplatz.

Teilweise haben diese Straßen und Wege auch Bedeutung als Wegeverbindungen für den nichtmotorisierten Verkehr - wie z. B. der Dibberser Kirchweg als Wegeverbindung in das erholungsrelevante Gebiet „Königsgrund“ und der Wirtschaftsweg zwischen der K 13 und dem Gewerbegebiet II am Nordrand der Kernstadt als Wegeverbindung zwischen Dibbersen und der Kernstadt. Der Wirtschaftsweg in Verlängerung der Straße Am Heidland führt zwar ebenfalls in das Gebiet „Königsgrund“, ist aber wegen seiner Nähe zur A 1 und der dadurch bedingten Lärmbelastung gegenüber dem Dibberser Kirchweg von nachrangiger Bedeutung.

Die landwirtschaftlichen Flächen im Plangebiet werden zwischen der K 13 und dem Dibberser Kirchweg als Ackerland, nördlich des Dibberser Kirchweges überwiegend als Grünland genutzt. Bei den nicht als Ackerland oder als Grünland genutzten Flächen vor dem Ortsrand von Dibbersen handelt es sich um privates Gartenland, Obstwiesen, Brachland, Pferdekoppeln und dgl.

In der Talsohle des Dibberser Trockentales befindet sich - auf der Nordseite des Dibberser Kirchweges - ein größeres Regenwasserrückhaltebecken, ein weiteres liegt im äußersten Nordosten des Plangebietes an der A 1, das der Aufnahme des von der A 1 abfließenden Regenwassers dient. Am Wirtschaftsweg zwischen der K 13 und der Kernstadt von Buchholz liegen kleine Stillgewässer (Teiche).

Am östlichen Rand des Plangebietes und am Rand der ehemaligen Kreis-Mülldeponie liegen (außerhalb des Plangebietes) kleinere Waldflächen bzw. waldartiger Baumbestand.

Relevanter Einzelbaumbestand findet sich entlang der B 75 alt (vor dem nördlichen Ortsrand von Buchholz, nicht jedoch vor dem Ortsrand von Dibbersen) und entlang der K 13 sowie auf der Nordseite des Dibberser Kirchweges und im Bereich der Autobahnanschlussstelle Dibbersen.

Zu den Vegetationsbeständen und sonstigen ökologischen Wertigkeiten des Plangebietes siehe die Ausführungen des landschaftspflegerischen Begleitplanes.⁷

1.4.2 Planungsrechtlicher Zustand des Plangebietes

Wesentliche Teile des Plangebietes zwischen der K 13 und der Straße Am Heidland sind durch den Bebauungsplan „Dibberser Kirchweg“ (rechtswirksam seit dem 24. 04. 1975) rechtsverbindlich beplant, dessen räumlicher Geltungsbereich sich jedoch auch weiter nach Osten und Süden über das Plangebiet des Bebauungsplanes „B 75 neu - Ortsumgehung Dibbersen“ hinaus erstreckt.

In diesem Bebauungsplan sind der Dibberser Kirchweg und der Weg „Am Stucksberg“ als Straßenverkehrsflächen, die übrigen Flächen als Flächen für die

⁷ Landespflegerischer Begleitplan für die Bundesstraße 75n Ortsumgehung Dibbersen, Planungsgruppe Grün, Bremen, April 2006

Landwirtschaft festgesetzt; die östlich der geplanten Trasse der B 75 neu gelegenen Flächen sind als Wald festgesetzt.

Die übrigen Flächen des Plangebietes sind unbeplant (Außenbereich nach § 35 BauGB). Sie liegen jedoch innerhalb der Schutzzonen III A und B des Wasserschutzgebietes „Woxdorf“.

Im „Flächennutzungsplan 2020“ der Stadt Buchholz (rechtswirksam seit dem 20. 09. 2001) ist die Trasse der B 75 neu als Hauptverkehrsstraße in Übernahme der Darstellungen des RROP nachrichtlich vermerkt. In Zusammenhang mit der B 75 neu erfolgt im Verknüpfungsbereich mit der A 1 auch die Darstellung eines „Mitfahrerparkplatzes“ als Symbol ohne Flächenbezug. Die zwischen der B 75 neu und dem Ortsrand von Dibbersen liegenden Freiflächen sind als landwirtschaftliche Flächen und als Grünflächen dargestellt (umfassend im wesentlichen die vorhandenen Regenwasserrückhalteanlagen nördlich des Dibberser Kirchweges). Östlich an die Trasse angrenzend sind beidseits des Dibberser Kirchweges Waldflächen dargestellt.

Der Dibberser Kirchweg ist als Hauptwegeverbindung von der Ortslage Dibbersen in die östlich gelegenen Naherholungsbereiche des Königgrundes und weiter nach Eckel und Buensen dargestellt. Ebenfalls als Hauptwegeverbindung dargestellt ist der zwischen der Ortslage Dibbersen bzw. der K 13 und der Kernstadt Buchholz verlaufende Wirtschaftsweg.

In der Trasse des Dibberser Kirchweges ist auch eine die B 75 neu querende geplante Abwasserhauptleitung und nördlich der A 1 die vorhandene, die B 75 neu querende Elt-Freileitung als solche dargestellt. Das Wasserschutzgebiet „Woxdorf“ ist in den Grenzen der Schutzzone III A nachrichtlich übernommen.

1.4.3 Nutzungen und planungsrechtliche Regelungen in der Umgebung des Plangebietes

Unmittelbar westlich grenzt an den räumlichen Geltungsbereich dieses Bebauungsplanes der **Ortsrand von Dibbersen** an, der im Süden eine gemischte Nutzungsstruktur aufweist (Wohn- und Nichtwohngebäude mit gewerblichen Nutzungen), die nach Norden in eine Wohngebietsstruktur übergeht.

Östlich an das Plangebiet grenzen die Flächen der ehemalige **Kreis-Mülldeponie Dibbersen** (südlich des Dibberser Kirchweges) und die ehemalige **Abbaufäche Aaskuhlen** an (nördlich des Dibberser Kirchweges). Die ehemalige Mülldeponie Dibbersen (verfülltes früheres Kies- und Sandabbaugebiet) ist übererdet und rekultiviert (Nachfolgenutzung Wald) und befindet sich in der Nachsorgephase (Grundwasserbeobachtungsbrunnen am Dibberser Kirchweg). Bei der ehemaligen Abbaufäche Aaskuhlen handelt es sich ebenfalls um ein früheres Kies- und Sandabbaugebiet, das teilweise verfüllt ist (Bauschuttdeponie), derzeit jedoch (zeitlich befristet) als Bauschuttrecycling-Anlage gewerblich genutzt wird.

In Zusammenhang mit dem früheren Sand- und Kiesabbau sind am Dibberser Kirchweg - abgesetzt von der Ortslage - Gebäude entstanden, von denen eines heute zu Wohnzwecken genutzt wird.

Bei den sonstigen an das Plangebiet angrenzenden Flächen handelt es sich um landwirtschaftlich genutzte Flächen und Wald, in äußersten Süden reicht das Plangebiet mit Teilflächen bis an das noch im Ausbau befindliche neue Gewerbegebiet II heran.

Der Ortsrand von Dibbersen ist - bis auf die Straßenrandbebauung Am Heidland - im Zuge des Bebauungsplanes „Harburger Straße“ als Mischgebiet (MI) gem. § 6 BauNVO bzw. als Allgemeines Wohngebiet (WA) gem. § 4 BauNVO verbindlich beplant. Die Festsetzung der Baugebietstypen folgt der vorhandenen Nutzungsstruktur: sechs Grundstücke südlich des Dibberser Kirchweges und die sonstigen Flächen nördlich des Dibberser Kirchweges werden als WA-Gebiet, die übrigen Flächen als MI-Gebiet festgesetzt. Mit der näheren Bestimmung der überbaubaren Flächen durch Baugrenzen wird in diesem Bebauungsplan auch die zulässige Ausdehnung künftiger Bebauung in Richtung auf die geplante Trasse der B 75 neu planungsrechtlich abschließend regelt.

Die östliche Abgrenzung des räumlichen Geltungsbereich dieses Bebauungsplanes im Bereich des östlichen Ortsrandes von Dibbersen ist identisch mit der Westgrenze des vorliegenden Bebauungsplanes für die B 75 neu.

Die im Osten der Straße Am Heidland gelegene und dort den Ortsrand von Dibbersen bildende Straßenrandbebauung ist nicht in den Geltungsbereich des Bebauungsplanes „Harburger Straße“ einbezogen worden, weil die sich meist in einer Bautiefe beidseitig der Straße Am Heidland entwickelnde Bebauung Teil eines sich eindeutig abgrenzenden in Zusammenhang bebauten Ortsteiles ist, die nach den konkreten tatsächlichen Nutzungen und der benachbarten baulichen Nutzungen im Plangebiet „Harburger Straße“ als Allgemeines Wohngebiet einzustufen ist. Bei dem Baugebiet Am Heidland handelt es sich um ein bauplanungsrechtlich abgeschlossenes und weder entwicklungsfähig noch -bedürftiges Gebiet, das insofern kein Planungserfordernis aufweist.

Die östlich an das Plangebiet angrenzenden Flächen der ehemalige Kreis-Mülldeponie Dibbersen und der ehemaligen Abbaufäche Aaskuhlen liegen im Geltungsbereich des Bebauungsplanes „Dibberser Kirchweg“ und sind in diesem als Wald überplant einschließlich der im Außenbereich liegenden, im Zuge des früheren Kies- und Sandabbaus entstandenen und zwischenzeitlich teilweise zu Wohnzwecken genutzten Gebäude am Dibberser Kirchweg. In die Festsetzung Wald sind auch die anschließenden Flächen einbezogen worden.

Das Gelände der ehemaligen Kreismülldeponie Dibbersen ist zudem planfestgestellter Deponiebereich.

Im äußersten Süden grenzt der räumliche Geltungsbereich dieses Bebauungsplanes an das Plangebiet des Bebauungsplanes „Gewerbegebiet II, Vaenser Heide“ (rechtswirksam seit dem 26. 09. 1991) an, der dort neben Gewerbegebieten (GE)

nach § 8 BauNVO vor allem das Gebiet einfassende und gliedernde öffentliche Grünflächen festsetzt, in denen auch der weitere Verlauf der Wegeverbindung zwischen Dibbersen und der Kernstadt Buchholz planungsrechtlich als Fuß- und Radweg gesichert ist.

In dem zusammen mit dem Bebauungsplan „Gewerbegebiet II, Vaenser Heide“ beschlossenen Grünordnungsplan, der neben dem Plangebiet des Bebauungsplanes auch die nördlich anschließenden Freiflächen zwischen der B 75 alt und der K 13 umfasst, ist auch der weitere Verlauf dieser Hauptwegeverbindung beplant worden.

2. Inhalt des Bebauungsplanes

Wie in Abschnitt 1.3.2 dieser Planbegründung dargelegt, lässt sich das Plangebiet gliedern in

- die Maßnahmenflächen für den Straßenneubau der B 75 selbst,
 - die Flächen für Folgemaßnahmen, die mit der Straßenbaumaßnahme in unmittelbarem Zusammenhang stehen, und
 - die Ergänzungsflächen, die von der Straßenbaumaßnahme betroffen sind,
- wobei diese Gliederungspunkte selbst **keine planungsrechtliche Bedeutung** haben, sondern nur der Übersichtlichkeit des Plangebietes und der Strukturierung Planung dienen.

2.1 Maßnahmenflächen für den Straßenbau der B 75 neu

Die Maßnahmenflächen, die die unmittelbar für den Straßenneubau erforderlichen Flächen umfassen wie Fahrbahnen (mit Standspuren, Abbiegestreifen etc.), zugehörige Verkehrsflächen wie straßenbegleitende Fuß- und Radwege oder im Zuge von Verknüpfungen umzubauende Abschnitte bestehender Straßen, erforderliche Böschungen und straßenbegleitende Entwässerungsflächen und die in die Einschnitt- und Dammböschungen integrierten Lärmschutzanlagen, stellen sich planungsrechtlich dar als

- Straßenverkehrsflächen,
- Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung,
- Grünflächen der Zweckbestimmung „Verkehrsgrün“ und als
- Flächen für Vorkehrungen und Anlagen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen.

2.1.1 Straßenverkehrsflächen der B 75 neu

Die im Bebauungsplan festgesetzten Verkehrsflächen des geplanten Neubaus der B 75 neu umfassen die Fahrbahnen einschließlich Standspuren, Abbiegestreifen und zugehörige Verkehrsflächen wie angrenzende Bankette einschließlich Mittelstreifen, begrünte Verkehrsinseln etc. entsprechend der Vorgaben des stras-

sentechnischen Entwurfes. Diese Flächen werden als „Straßenverkehrsflächen“ gem. § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB festgesetzt.

Dazu gehören auch die im Zuge der Verknüpfung mit der B 75 neu umzubauen- den bzw. zu verlegenden Abschnitte der K 13 einschließlich der straßenbegleitenden Fuß- und Radwege.

Die Höhenlage der B 75 neu (Gradiente) und ihre Höhe im Verhältnis zum Geländeniveau ist in Übernahme aus dem straßentechnischen Entwurf an städtebau- lich relevanten Punkten festgesetzt.

Ebenso sind die Brückenbauwerke mit erforderlicher lichter Höhe in die Festset- zungen des Bebauungsplanes übernommen.

2.1.2 Fuß- und Radweg entlang der B 75 neu

Soweit entlang der B 75 neu nach dem straßentechnischen Entwurf Fuß- und Radwege vorgesehen sind, die **nicht** als unmittelbar straßenbegleitende Gehwe- ge - d. h. neben den Fahrbahnen -, sondern abgesetzt von diesen und durch Grünstreifen getrennt verlaufen, werden diese als Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung gem. § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB mit der Zweckbestimmung „Fuß- und Radwege“ gesondert festgesetzt.

Dies betrifft den Fuß- und Radweg entlang der B 75 neu zwischen dem Aus- schwenken der Trasse der B 75 neu aus dem vorhandenen Verlauf der B 75 süd- lich von Dibbersen bis zu der als Kreisverkehrsplatz ausgestalteten neuen Ver- knüpfung der B 75 neu mit der K 13. Dieser Fuß- und Radweg ist von der Straßenfläche der B 75 neu nicht nur durch eine bis zu ca. 8 m breite, begrünte Böschung getrennt, sondern ist auch in der Höhenlage von der hier im Einschnitt liegenden Fahrbahn der B 75 neu abgesetzt.

Dieser als Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung festgesetzte Fuß- und Radweg ist im übrigen der einzige an der B 75 neu vorgesehene Fuß- und Rad- weg. Nördlich des Knotens B 75 neu/K 13 wird die überörtlich bedeutsame Fuß- und Radwegeverbindung an der B 75 entlang der K 13 und weiter entlang der alten Trasse der B 75 durch die Ortslage Dibbersen und über die A 1 geführt.

Entlang des im Plangebiet gelegenen Abschnittes der K 13 wird ein Fuß- und Radweg unmittelbar straßenbegleitend geführt und ist daher Bestandteil der fest- gesetzten Straßenverkehrsfläche (siehe Abschnitt 2.1.1).

2.1.3 Verkehrsgrün

Die für den Straßenneubau der B 75 neu erforderlichen Böschungen (Einschnit- te, Dämme) sowie die straßenbegleitenden Entwässerungsflächen (Entwässe- rungrinnen und -mulden) sind im Bebauungsplan als Grünflächen gem. § 9 Abs. 15 BauGB mit der Zweckbestimmung „Verkehrsgrün“ festgesetzt.

Die Böschungen sind in Übernahme aus dem straßentechnischen Entwurf als Flächen für Aufschüttungen und Abgrabungen, soweit sie zur Herstellung des Straßenbaukörpers erforderlich sind, gem. § 9 Abs. 1 Nr. 26 BauGB innerhalb dieser Grünflächen festgesetzt. Die straßenbegleitenden Entwässerungsflächen werden lediglich hinsichtlich ihres Flächenanspruches berücksichtigt.

Als „Verkehrsgrün“ festgesetzt sind auch „künstliche“ Erhöhung im Bereich der Einschnitt- und Dammböschungen für Lärmschutzwälle, die Bestandteil dieser Flächenfestsetzung sind (vgl. hierzu Abschnitt 2.1.4).

Nicht Bestandteil dieser Flächenfestsetzung sind dagegen Entwässerungsflächen, die nicht zu den straßenbegleitenden Entwässerungsrinnen und -mulden zu rechnen sind, wie die aufgrund ihres Flächenanspruches neben dem eigentlichen Straßenkörper vorgesehenen Flächen für die Regenwasserrückhaltung (Absetz- und Versickerungsbecken, siehe hierzu Abschnitt 2.2.3).

Mit der Festsetzung der Zweckbestimmung „Verkehrsgrün“ wird deutlich gemacht, dass es sich bei diesen Grünflächen nicht um hinsichtlich Immissionswirkungen schutzwürdige Flächen wie etwa Parkanlagen handelt. Die Zweckbestimmung „Verkehrsgrün“ bedeutet dagegen nicht, dass es sich per Definition um ökologisch minderwertige Grünflächen handelt, sondern diese Flächen können - entsprechende Grüngestaltung vorausgesetzt - auch Bedeutung für Natur und Landschaft haben und für Ausgleichsmaßnahmen geeignet sein (vgl. Abschnitt 3.2.2).

2.1.4 Lärmschutzanlagen

In den Abschnitten, in denen die Trasse der B 75 neu

- sich schutzbedürftigen Nutzungen am Ortsrand von Dibbersen (WA- und MI-Gebiete) annähert und
 - nicht in so tiefer Einschnittlage verläuft, dass die straßenbegleitenden Einschnitte einen ausreichenden Lärmschutz bieten,
- sind nach dem straßentechnischen Entwurf Lärmschutzanlagen vorgesehen.

Hierzu sollen die konstruktionsbedingten Straßenböschungen als Lärmschutzwälle auf die schalltechnisch erforderlichen Maße künstlich aufgehört und verbreitert werden, um als beplante Landschaftsbauwerke mit flachen Böschungseigungen in das Landschaftsbild integriert zu werden.

Im Bebauungsplan werden diese Flächen als die festgesetzten Grünflächen der Zweckbestimmung „Verkehrsgrün“ **überlagernde** Flächen für Anlagen zum Schutz gegen schädliche Umwelteinwirkungen gem. § 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB mit der Zweckbestimmung „Lärmschutzwall“ und der erforderlichen Kronenhöhe über der abzuschirmenden Verkehrsfläche (Fahrbahnoberfläche) festgesetzt.

Bei der Querung des Dibberser Trockentales müssen im Bereich der Überführung der B 75 neu über den Dibberser Kirchweg naturgemäß die Lärmschutz-

wälle unterbrochen werden. Zu Gewährleistung der Abschirmwirkung ist zwischen den beiden Lärmschutzwällen eine diese beiden Anlagen verbindende Lärmschutzwand vorgesehen und entsprechend im Bebauungsplan festgesetzt.

2.2 Flächen für Folgemaßnahmen

Die **Flächen für Folgemaßnahmen**, die sich unmittelbar aus dem Straßenneubau der B 75 ergeben, sind die Flächen für ergänzenden Wegebau, durch den abgeschnittene landwirtschaftliche oder sonstige Wege ersetzt oder die weitere Zugänglichkeit von Flächen gewährleistet werden soll, sonstige ergänzende Verkehrsflächen sowie Flächen für die Rückhaltung und -versickerung des von den durch den Straßenbau versiegelten Flächen abfließenden Oberflächenwassers und Grünflächen für ergänzende Ausgleichsmaßnahmen, die außerhalb der als „Verkehrsgrün“ festgesetzten Flächen für die vollständige Kompensation der durch den Straßenbau verursachten bzw. durch die Festsetzungen dieses Bebauungsplanes zulässigen Eingriffe in Natur und Landschaft erforderlich sind. Hierzu gehören in geringem Umfang auch Waldflächen.

Diese unmittelbar für die Realisierung der B 75 neu erforderlichen Flächen werden festgesetzt als

- Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung und als
- Grünflächen mit der Zweckbestimmung Regenwasserrückhaltung und der Zweckbestimmung Entwicklung von Natur und Landschaft sowie als
- Wald.

2.2.1 Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung „Fuß- und Radwege und Wirtschaftwege für landwirtschaftlichen Verkehr“

Im Zuge der B 75 neu werden in vier Fällen vorhandene Wege abgeschnitten bzw. die Zugänglichkeit landwirtschaftlicher Flächen unterbrochen. In diesen Fällen muss die Zugänglichkeit der Flächen durch neue Wege gewährleistet werden. Hierbei handelt es sich um

- den Weg zwischen der K 13 und dem Gewerbegebiet II und weiter in die Kernstadt Buchholz,
- den neuen Wirtschaftsweg am Stucksberg zwischen der K 13 und dem Dibberser Kirchweg
- den neuen Weg zwischen dem Dibberser Kirchweg und Am Heidland und
- den Weg nördlich der A 1, der die landwirtschaftlichen Flächen westlich der B 75/K 85 erschließt.

Diese neuen Wege werden entsprechend ihrer Funktion als Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung gem. § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB mit der Zweckbestimmung „Fuß- und Radwege und Wirtschaftwege für landwirtschaftlichen Verkehr“ festgesetzt. Mit dieser Zweckbestimmung wird deutlich gemacht, dass diese Wege nicht nur der Erschließung landwirtschaftlicher Nutzflächen dienen, sondern in gleichem Maße Bedeutung für den Fußgänger- und den Fahrradverkehr haben und auch entsprechend auszugestalten sind.

Der Weg zwischen der K 13 und dem Gewerbegebiet II und weiter in die Kernstadt Buchholz wird vor seiner bisherigen Verknüpfung mit der K 13 durch die Trasse der B 75 neu abgeschnitten. In seiner Funktion als Hauptwegeverbindung für den Fußgänger- und Fahrradverkehr könnte er zwar direkt an den Kreisverkehrsplatz im Zuge der Verknüpfung der B 75 neu mit der K 13 angeschlossen werden und in der bisherigen Führung weitgehend erhalten bleiben, eine Anbindung für landwirtschaftliche Fahrzeuge als „7. Arm“ dieses Kreisels ist aus verkehrstechnischen Gründen dagegen nicht möglich, so dass für den landwirtschaftlichen Verkehr eine gesonderte Zufahrt abgesetzt vom Kreisverkehrsplatz erforderlich würde. Da die derzeitige Trasse dieses Weges für die nach Wegnahme der für die B 75 neu benötigten Flächen südlich der B 75 neu und der K 13 verbleibenden landwirtschaftlichen Flächen einen sehr ungünstigen Flächenzuschnitt bewirken würde, wird der nördliche Abschnitt dieses Weges insgesamt verlegt und geradlinig bis zur K 13 weitergeführt.

Der aus dem vorhandenen Wirtschaftsweg Am Stucksberg heraus und vor den Waldrändern bis zum Dibberser Kirchweg geführte neue Wirtschaftsweg ersetzt die durch die Trasse der B 75 neu unterbundene Zugänglichkeit der dortigen landwirtschaftlichen Flächen vom Dibberser Kirchweg aus.

Der in Verlängerung der Straße Am Heidland nach Osten führende Weg wird ebenfalls durch die Trasse abgeschnitten und durch ein neue Wegeverbindung zum Dibberser Kirchweg ersetzt. Grundsätzlich wäre zwar auch eine Überführung über die noch im Einschnitt verlaufende B 75 neu denkbar, da die Einschnittlage aber wegen der anschließenden Überführung der B 75 neu über die A 1 hier stark abnimmt, wäre auf der Kuppe zwischen dem Dibberser Trockental und den nördlichen Ausläufern des Königsgrundes ein aufwendiges Damm- und Brückenbauwerk erforderlich gewesen, auf das wegen der untergeordneten Bedeutung dieser Wegeverbindung im Verlärmungsbereich der A 1 verzichtet worden ist. Stattdessen soll durch den neuen Verbindungsweg ein direkter Zugang zu dem im Flächennutzungsplan der Stadt Buchholz als Hauptwegeverbindung klassifizierten Dibberser Kirchweg geschaffen werden.

Durch die beiden neuen Wege zum Dibberser Kirchweg ergibt sich auch eine bislang nicht vorhandene Rundwegeverbindung vor dem östlichen Ortsrand von Dibbersen, wenngleich teilweise durch Schalleinwirkungen von der B 75 neu belastet und insofern für ruhige Naturerholung nur eingeschränkt geeignet.

Der landwirtschaftliche Weg nördlich der A 1 muss wegen der neu gestalteten Anschlussrampen zwischen der B 75 neu und der A 1 verlegt und neu angelegt werden.

2.2.2 Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „Parkplatz“

Zu den Verkehrsflächen, die als Folgemaßnahme des Baus der B 75 neu einzu-stufen sind, gehört auch der nunmehr an der K 13 (auf den Flächen der alten Trasse der K 13) vorgesehene „Mitfahrerparkplatz“. Seine unmittelbare funktionale Zugehörigkeit zur B 75 neu ergibt sich aus der im Flächennutzungsplan

festgelegten planerischen Zielstellung, an der Autoahnanschlussstelle einen solchen Mitfahrerparkplatz einzurichten.

Im Zuge der konkreten Straßenplanung hat sich jedoch gezeigt, dass dieser im Flächennutzungsplan nur durch ein Symbol (ohne Flächenbezug) im Bereich der neuen Anschlussstelle vorgesehene Parkplatz im unmittelbaren Nahbereich der A 1 nicht realisiert werden kann, weil aufgrund der Lage der Verknüpfungsbauwerke der B 75 neu mit der A 1 dort keine Möglichkeit besteht, einen solchen Parkplatz an die B 75 neu anzuschließen. Da für die Aufgabenerfüllung eines solchen Mitfahrerparkplatzes aber weniger die räumliche als die funktionale Nähe zur Autobahn bzw. einer Anschlussstelle von Bedeutung ist, kann dieser Parkplatz auch weiter südlich im Verknüpfungsbereich der B 75 neu mit der K 13 vorgesehen werden, wo er für alle Nutzer aus dem Raum Buchholz genau so gut erreichbar ist. Darüber hinaus bietet der nun vorgesehene und im Zuge des straßentechnischen Entwurfes beplante Standort den Vorteil, die vorhandene Verkehrsfläche der K 13, die durch die Verschiebung der Trasse der K 13 im Verknüpfungsbereich mit der B 75 neu „frei“ wird, als Parkplatzfläche nutzen zu können.

Die festgesetzte Fläche bietet unter Berücksichtigung der Zufahrt, die im Zuge des zu erhaltenden Wirtschaftweges Am Stucksberg erfolgt, Platz für etwa 50 Einstellplätze.

2.2.3 Flächen für die Regenwasserrückhaltung und -versickerung

Im räumlichen Geltungsbereich dieses Bebauungsplanes sind insgesamt vier Flächen für die Regenwasserrückhaltung und -versickerung festgesetzt:

- eine Fläche auf der Nordseite des Dibberser Kirchweges,
- eine Fläche Am Heidland im Anschluss an die dortige Bebauung,
- eine weitere Fläche auf der Südseite des Dibberser Kirchweges und
- eine Fläche an der A 1 im Nordosten des Plangebietes.

Diese Flächen sind im Bebauungsplan als Grünflächen gem. § 9 Abs. 1 Nr. 15 BauGB und überlagernd als „Flächen für die Regenwasserrückhaltung und -versickerung“ festgesetzt, woraus sich deren Zweckbestimmung ergibt.

Die festgesetzte Fläche auf der Nordseite des Dibberser Kirchweges umfasst die Flächen eines bestehende Regenwasserrückhaltebeckens und die in den entwässerungstechnischen Vorplanungen für die Ortslage Dibbersen⁸, die im Zuge des Bebauungsplanes „Harburger Straße“ durchgeführt worden sind, ermittelten Erweiterungsflächen, durch die der Oberflächenwasserabfluss in das Dibberser Trockental reguliert bzw. unterbunden werden soll. Die Fläche Am Heidland ist ebenfalls im Zuge dieser entwässerungstechnischen Vorplanung bestimmt worden.

⁸ Dibbersen, Niederschlagswasser/Oberflächenwasser - Sammlung/Ableitung, Ing. Ges. Stüvel + Partner, Buchholz, Januar 2003

Da durch den Bau der B 75 neu bzw. den neuen Verbindungsweg zwischen Dibberser Kirchweg und Am Heidland Teile der für diese Regenwasserrückhalte- und -versickerungsanlagen vorgesehene Flächen beansprucht werden, ist eine Anpassung der Flächen erforderlich. Die hier vorgesehenen Regenwasserrückhalteflächen sind daher **nicht** Teil der Straßenbaumaßnahme B 75 neu, ihre planerische Anpassung ist jedoch unmittelbare Folge dieser Straßenbaumaßnahme und deshalb zur Vermeidung von Konflikten in diesen Bebauungsplan einzubeziehen.

Die auf der Südseite des Dibberser Kirchweges festgesetzte Fläche ist dagegen unmittelbarer Bestandteil der B 75 neu. Den hier am tiefsten Punkt der Neubaustrecke vorgesehenen Absink- und anschließenden Versickerungsbecken soll das vom südlichen und mittleren Teil der B 75 neu abfließende Oberflächenwasser zugeführt werden.

Das von den restlichen (nördlichen) Flächen der B 75 neu abfließende Oberflächenwasser soll den Absink- und Versickerungsbecken zugeführt werden, die in der an der Südseite der A 1 festgesetzten Fläche vorgesehen sind.

Diese an der Südseite der A 1 festgesetzte Fläche umfasst neben

- diesen für die B 75 neu erforderlichen Regenwasserrückhalte und -versickerungsanlagen
- auch ein **vorhandenes** Regenwasserrückhaltebecken zur Aufnahme der Abflüsse von der A 1 sowie
- eine daran angrenzend **geplante** Rückhalteanlage, die im Zuge der vorgesehenen Verbreiterung der A 1 (6-streifiger Ausbau) erforderlich wird.

Ähnlich der Regenwasserrückhalteflächen nördlich des Dibberser Kirchweges handelt es sich bei den beiden der A 1 zuzurechnenden Rückhalteflächen **nicht** um Bestandteile der Straßenbaumaßnahme B 75 neu, allerdings ist auch hier im Zuge der neu hinzukommenden Rückhalteflächen eine planerische Anpassung erforderlich. Zur Vermeidung von Konflikten werden daher die Flächen aller drei an diesem Standort vorhandenen bzw. vorgesehenen Regenwasserrückhalteanlagen in den Bebauungsplan einbezogen.⁹

2.2.4 Grünflächen zur Entwicklung von Natur und Landschaft

Da eine vollständige Kompensation der durch den Straßenbau verursachten bzw. durch die Festsetzungen dieses Bebauungsplanes zulässigen Eingriffe in Natur und Landschaft alleine durch Maßnahmen innerhalb der im Zuge der Straßenplanung anfallenden Grünflächen („Verkehrsgrün“) nicht möglich ist, ist zur Gewährleistung des vollständigen Ausgleichs der Eingriffe die planungsrechtliche Sicherung weiterer Flächen erforderlich. Soweit es sich hierbei absehbar um Grünflächen handelt, werden diese gem. § 9 Abs. 1 Nr. 15 BauGB mit der

⁹ Eine Abgrenzung der einzelnen Anlagen innerhalb der festgesetzten Fläche ist hingegen planungsrechtlich nicht erforderlich, da der Bebauungsplan hier lediglich die Aufgabe der ausreichenden Flächensicherung hat und die konkrete Ausgestaltung anderen Vorschriften unterliegt.

Zweckbestimmung „Entwicklung von Natur und Landschaft“ festgesetzt. Durch diese Zweckbestimmung wird zwar bereits die Funktion dieser Flächen deutlich gemacht, ihre konkrete Ausgestaltung ergibt sich jedoch durch die hierfür vorgesehenen Entwicklungsmaßnahmen (siehe Abschnitt 3.2).

Im räumlichen Geltungsbereich sind als Grünflächen dieser Zweckbestimmung festgesetzt

- die Fläche der aufzuhebenden B 75 alt südlich von Dibbersen – soweit nicht als Fläche für die Landwirtschaft festgesetzt – einschließlich der östlich angrenzenden Flächen bis zur B 75 neu, die bislang landwirtschaftlich genutzt wurden,
- die beiden Flächen vor dem östlichen Ortsrand von Dibbersen – unmittelbar anschließend an den räumlichen Geltungsbereich des Bebauungsplanes „Harburger Straße“ -, die bislang landwirtschaftlich oder als privates Grün- und Gartenland genutzt wurden oder Brachfläche waren,
- die durch die Straßenbaumaßnahme abgeschnittene, bislang landwirtschaftlich genutzte „Dreiecksfläche“ auf der Ostseite der Trasse B 75 neu bis zu den vorhandenen Waldrändern und
- Flächen, die durch den Umbau alten Autobahnanschlusstelle Dibbersen beidseits der A 1 „frei“ werden – soweit diese nicht als Flächen für die Landwirtschaft festgesetzt sind.

Ergänzend zu diesen größeren, zusammenhängenden Flächen sind kleinere Grünflächen dieser Zweckbestimmung wegebegleitend festgesetzt

- entlang des Weges zwischen der K 13 und dem Gewerbegebiet II und
- entlang des neuen Wirtschaftsweges am Stucksberg und um die Flächen des neuen Parkplatzes.

Mit der Festsetzung dieser Grünflächen sollen nicht nur die Voraussetzungen für einen vollständigen Ausgleich der durch diesen Bebauungsplan zulässigen Eingriffe geschaffen, sondern auch eine abschließende Grüngestaltung des Ortsrandes von Dibbersen ermöglicht werden.

2.2.5 Waldflächen mit Ausgleichsmaßnahmen

Ebenfalls zur Gewährleistung des vollständigen Ausgleichs der Eingriffe werden drei kleinere durch die B 75 neu angeschnittene „Dreiecksflächen“ nördlich des Dibberser Kirchweges berücksichtigt.

Da diese Flächen bereits heute Baumbestand aufweisen und im Bebauungsplan „Dibberser Kirchweg“ als Wald festgesetzt sind, werden sie als Wald gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 18 b BauGB und überlagernd mit Maßnahmen zur Entwicklung festgesetzt (vgl. hierzu Abschnitt 3.2.5).

2.3 Ergänzungsflächen

Die sog. Ergänzungsflächen sind Flächen, die von der Straßenbaumaßnahme selbst oder von Folgemaßnahmen durch **teilweise** Flächeninanspruchnahme betroffen sind und daher in ihrer bisher genutzten Flächenausdehnung oder ihrem Flächenzuschnitt so verändert werden, dass sie zum Zwecke der Neuordnung in die Planung einzubeziehen sind.

Der vorliegende Bebauungsplan hat in Bezug auf diese Flächen im wesentlichen die Funktion, sie gegen andere Flächen verbindlich neu abzugrenzen bzw. - soweit ihre Funktion schon in anderen Rechtssetzungsverfahren festgesetzt - in den Bebauungsplan zu übernehmen.

2.3.1 Flächen für die Landwirtschaft

Da die neue Trasse der B 75 im wesentlichen über bislang landwirtschaftlich genutzte Flächen verläuft, ist diese Nutzung am stärksten von Flächeninanspruchnahme und Flächenzerschnitt betroffen.

Die nach der Flächeninanspruchnahme durch die B 75 neu verbleibenden landwirtschaftlichen „Restflächen“ beidseits der Trasse werden deshalb in den Bebauungsplan einbezogen und in neuer Abgrenzung festgesetzt.

Dabei wurden entsprechend der Anforderungen landwirtschaftlicher Nutzung neue zusammenhängende Flächen gebildet mit überwiegend **geraden Grenzlinien** ohne Berücksichtigung der bislang vorhandenen Parzellenstruktur. Die eigentumsrechtliche Anpassung der betroffenen Flächen an die neuen Abgrenzungen wird im Rahmen eines zur Neuplanung der B 75 durchzuführenden Flurbereinigungsverfahrens erfolgen.¹⁰

Die vor dem Ortsrand von Dibbersen liegenden landwirtschaftlichen Flächen sind teilweise im Bebauungsplan „Dibberser Kirchweg“ bereits als „Flächen für die Landwirtschaft“ gem. § 9 Abs. 1 Nr. 18 a BauGB verbindlich festgesetzt und werden als solche in den vorliegenden Bebauungsplan übernommen.

2.3.2 Wald

Das vorstehend für die landwirtschaftlichen Flächen ausgeführte gilt auch für Waldflächen - allerdings in wesentlichem geringerem Umfang. Betroffen ist lediglich eine Fläche östlich der B 75 neu (nördlich des Dibberser Kirchweges), die teilweise von der Straßenbaumaßnahme, teilweise von Ausgleichsmaßnahmen beansprucht wird.

¹⁰ Soweit sich in Grenzlage zwischen der überwiegend geradlinigen Abgrenzung der landwirtschaftlichen Flächen und den gekrümmten Flächen, die der Straßenbaumaßnahme nach dem straßentechnischen Entwurf zuzurechnen sind (das sind in der Regel die äußeren Abgrenzungen der Straßenböschungen), „Restflächen“ (Zwickel) ergeben würden, sind diese dem festgesetzten „Verkehrsgrün“ zugeordnet und damit Teil der Maßnahmenflächen des Straßenbaus.

Die verbleibende Fläche, die ebenfalls im Bebauungsplan „Dibberser Kirchweg“ bereits als „Wald“ gem. § 9 Abs. 1 Nr. 18 b BauGB verbindlich festgesetzt war, wird als solche in den vorliegenden Bebauungsplan übernommen. Die eigentumsrechtliche Anpassung der betroffenen Flächen an die neue Abgrenzung erfolgt ebenfalls im Rahmen des vorgenannten Flurbereinigungsverfahrens zur B 75 neu.

2.3.3 Grünflächen „Privates Gartenland“

Soweit die vor dem östlichen Ortsrand von Dibbersen gelegenen, bislang als privates Grün- und Gartenland genutzten Flächen nicht für Ausgleichsmaßnahmen benötigt werden, werden sie als Grünflächen gem. § 9 Abs. 1 Nr. 15 BauGB mit der Zweckbestimmung „Privates Gartenland“ festgesetzt.

Für sie werden im Bebauungsplan keine zusätzlichen Festsetzungen getroffen, sondern es erfolgt lediglich die Abgrenzung zu den anschließenden Baugebieten von Dibbersen bzw. zu den angrenzenden und neu abgegrenzten Flächen für die Landwirtschaft. Auch für diese Flächen erfolgt die eigentumsrechtliche Anpassung an die neuen Abgrenzungen im Rahmen des Flurbereinigungsverfahrens zur B 75.

2.3.4 Straßenverkehrsfläche „Dibberser Kirchweg“

Die Straßenverkehrsfläche „Dibberser Kirchweg“ ist im Bebauungsplan „Dibberser Kirchweg“ als solche verbindlich festgesetzt. Da der Bebauungsplan „Dibberser Kirchweg“ in seinem östlichen Teilbereich durch Überplanung mit dem Bebauungsplan „B 75 neu - Ortsumfahrung Dibbersen“ aufgehoben wird, wird der Dibberser Kirchweg in diesen Bebauungsplan übernommen und als Straßenverkehrsfläche gem. § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB festgesetzt.

Mit dieser Übernahme aus dem bisher rechtskräftigen Bebauungsplan sind zwar keine Veränderung in der Flächenabgrenzung des Dibberser Kirchweges verbunden, im Zuge der Straßenbaumaßnahme der B 75 neu wird er jedoch durch ein Brückenbauwerk überbaut und unterliegt baulichen Eingriffen.¹¹

3. Grünordnerische Maßnahmen und Bindungen

Die zum Ausgleich der zulässigen Eingriffe in Natur und Landschaft erforderlichen Maßnahmen sowie die sonstige Grüngestaltung im Plangebiet sind in dem zu diesem Bebauungsplan erarbeiteten Grünordnungsplan bzw. den zur Straßen-

¹¹ Innerhalb der vorhandenen Parzelle und ohne Auswirkungen auf die vorhandene Fahrbahn ist zur Sicherung des Oberflächenwasserabflusses u. a. eine Verbreiterung des straßenbegleitenden Grabens vorgesehen.

planung erarbeiteten landespflegerischen Begleitplan¹² umfassend dargestellt und im Umweltbericht i. S. d. § 2 a BauGB zusammengefasst¹³.

Im Folgenden werden daher nur die Grundzüge dieser Maßnahmen erläutert und im übrigen auf die zugehörigen Planungen verwiesen.

3.1 Einzelbäume

3.1.1 Zu erhaltende Einzelbäume

Die im Plangebiet vorhandenen Bäume werden, soweit sie Stammdurchmesser von mind. 0,25 m aufweisen und nicht Bestandteil von Wald i. S. d. Waldrechtes sind, als zu erhaltende Einzelbäume gem. § 9 Abs. 1 Nr. 25 BauGB festgesetzt.

Solche Baumbestände befinden sich im Südabschnitt der B 75 alt zwischen Buchholz und Dibbersen, entlang der K 13 sowie auf der Nordseite des Dibberser Kirchweges und im Bereich der Autobahnanschlussstelle Dibbersen.

3.1.2 Anzupflanzende Einzelbäume

Die Standorte neu anzupflanzenden Einzelbäume werden - soweit es sich nicht um standortunspezifische Pflanzmaßnahmen innerhalb von Flächen zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft handelt (siehe Abschnitt 3.2) - nach Maßgabe des Grünordnungskonzeptes festgelegt.

Es handelt sich hierbei um

- eine im Südabschnitt der B 75 neu anzulegende Baumallee,
- eine einfassende Baumreihe am Rande der dort zwischen der aufzuhebenden Trasse der B 75 und der B 75 neu festgesetzten Ausgleichsfläche,
- eine ergänzende Straßenrandbepflanzung in Form einer Baumreihe an der K 13 sowie
- eine ortsseitige Baumreihe entlang des neuen Verbindungsweges zwischen Dibberser Kirchweg und Am Heidland¹⁴.

Darüber hinaus soll im Bereich des Anschlusses der B 75 alt an den Knoten B 75 neu/K 85 ein „Baumtor“ entwickelt werden, durch das der Straßenraum der B 75 alt visuell eingeeignet wird. Dies entspricht der nur noch untergeordneten Funktion dieser Straße als Ortsverbindung zwischen Dibbersen und dem Ortsteil

¹² Landespflegerischer Begleitplan für die Bundesstraße 75n Ortsumgehung Dibbersen, Planungsgruppe Grün, Bremen, April 2006

¹³ Der Umweltbericht zum Bebauungsplan „B 75 neu - Ortsumfahrung Dibbersen“ liegt als eigenständiger Teil dieser Begründung an („Umweltbericht zum Bebauungsplan B 75 neu - Ortsumfahrung Dibbersen“, Planungsgruppe Grün, Bremen, April 2006)

¹⁴ Diese als anzupflanzende Einzelbäume festgesetzten Bäume entsprechen der Maßnahme „A 05“ im landschaftspflegerischen Begleitplan.

Nenndorf der Gemeinde Rosengarten¹⁵. Hierfür werden ergänzend zu zwei vorhandenen Bäume zwei neu anzupflanzende Einzelbäume festgesetzt.

3.2 Flächen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft und sonstige Festsetzungen nach § 9 Abs. 1 Nr. 20 BauGB

Die Flächen- und sonstigen Festsetzung nach § 9 Abs. 1 Nr. 20 BauGB, die zur Minimierung von Eingriffen bzw. deren Ausgleich erforderlich sind, betreffen nach Maßgabe des landschaftspflegerischen Begleitplanes¹⁶

- die Straßenneubaufflächen,
- die straßenbegleitenden Grünflächen („Verkehrsgrün“)
- landwirtschaftliche Flächen,
- die Grünflächen der Zweckbestimmung „Entwicklung von Natur und Landschaft“ und
- Waldflächen.

3.2.1 Festsetzungen für Straßenverkehrsflächen

Zur Minimierung der mit dem Straßenneubau verbundenen Eingriffe soll nach Maßgabe des landschaftspflegerischen Begleitplanes innerhalb der Straßenneubaufflächen auf unversiegelten Banketten und eventuell vorhandenen Mittelstreifen Landschaftsrasen angelegt werden¹⁷.

Diese Maßnahme wird bindend für alle Neubaumaßnahmen innerhalb der im Bebauungsplan festgesetzten Straßenverkehrsflächen vorgeschrieben (siehe textliche Festsetzungen § 1).

3.2.2 Festsetzungen für Grünflächen der Zweckbestimmung „Verkehrsgrün“

Die straßenbegleitenden Grünflächen, die im Bebauungsplan als „Verkehrsgrün“ festgesetzt sind, können einen nicht unwesentlichen Anteil der für den Ausgleich der mit dem Straßenneubau verbundenen Eingriffe übernehmen. Zur Erfüllung dieser Funktion werden die Anpflanz- und Gestaltungsregelungen des landschaftspflegerischen Begleitplanes (Anlage naturnaher Gehölzflächen, halbruderaler Gras- und Staudenfluren und Landschaftsrasen mit hohem Kräuteranteil) für die als „Verkehrsgrün“ festgesetzten Flächen übernommen¹⁸ (siehe textliche Festsetzungen § 2).

¹⁵ Im Bereich dieses Knotens soll eine Zu- und Ausfahrt in die bzw. von der B 75 alt nur von und in die K 85 ermöglicht werden (ohne die Zulässigkeit von Abbiegevorgängen von der B 75 neu [Richtung Dibbersen] oder in die B 75 neu [aus Richtung Dibbersen]).

¹⁶ Landschaftspflegerischer Begleitplan für die Bundesstraße 75n Ortsumgehung Dibbersen, Planungsgruppe Grün, Bremen, April 2006

¹⁷ Diese Regelung entspricht der Maßnahme „G 03“ im landschaftspflegerischen Begleitplan.

¹⁸ Diese Regelungen entsprechen den Maßnahmen „A 06“ und „A 07“ im landschaftspflegerischen Begleitplan.

Da diese Anpflanz- und Gestaltungsregelungen für **alle** Grünflächen der Zweckbestimmung „Verkehrsgrün“ gelten, kann auf eine Festsetzung einzelner Flächen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft verzichtet werden und diese Vorschrift wird durch entsprechende textliche Festsetzung zum Bestandteil dieses „Grünflächentyps“ gemacht.

3.2.3 Landwirtschaftliche Flächen überlagernde Flächen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft

Bei der Festsetzung von Flächen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft gem. § 9 Abs. 1 Nr. 20 BauGB, die überlagernd über landwirtschaftlichen Flächen festgesetzt sind, handelt es sich um reine Entsiegelungsmaßnahmen, die im Zuge des Rückbaus der vorher dort vorhandenen befestigten Verkehrsflächen durchgeführt werden¹⁹.

Die Flächen werden im Zuge der Realisierung dieses Bebauungsplanes ohne zusätzliche Aufwertungsmaßnahmen in landwirtschaftliche Flächen umgewandelt. Der Aufwertungseffekt ergibt sich ausschließlich durch die Entsiegelung (siehe textliche Festsetzungen § 3 Abs. 1).

Hierbei handelt es sich um die Rückbauflächen

- der B 75 alt südlich von Dibbersen – soweit diese nicht als Grünflächen festgesetzt sind,
- des aufzuhebenden Teilabschnittes des Wirtschaftsweges zwischen K 13 und dem Gewerbegebiet II,
- des aufzuhebenden Teilabschnittes des Wirtschaftsweges „Am Heidland“ und
- die im Bereich der alten Anschlussstelle Dibbersen frei werden Flächen – soweit diese nicht als Grünflächen festgesetzt sind.

3.2.4 Grünflächen der Zweckbestimmung „Entwicklung von Natur und Landschaft“ überlagernde Flächen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft

Im Gegensatz zu den Regelungen für die Grünflächen der Zweckbestimmung „Verkehrsgrün“ (vgl. Abschnitt 3.2.2) sind hier nach Maßgabe des landschaftspflegerischen Begleitplanes sehr unterschiedliche Maßnahmen vorgesehen. Daher kann hier keine summarische Festsetzung erfolgen, sondern es werden unterschiedliche Festsetzungen für einzelne – im Bebauungsplan als solche gekennzeichnete - Teilflächen getroffen.

a) Ruderalfluren und –gebüsche

Innerhalb der auf der aufzuhebenden B 75 alt südlich von Dibbersen und der östlich angrenzenden Fläche bis zur B 75 neu festgesetzten Grünfläche der Zweckbestimmung „Entwicklung von Natur und Landschaft“ wird nach Maßgabe des landschaftspflegerischen Begleitplanes die Anlage von Ruderalfluren und –gebüsch festgesetzt. Der innerhalb dieser Fläche verlaufende Abschnitt

¹⁹ Diese Regelung entspricht der Maßnahme „A 15“ im landschaftspflegerischen Begleitplan.

der B 75 alt ist zur Anlage solcher Ruderalfluren und –gebüschse zu entsiegeln. Die innerhalb der Fläche vorhandenen Gehölzbestände sind zu erhalten²⁰ (siehe textliche Festsetzungen § 3 Abs. 2).

b) *Feldgehölze mit Ackerrandstreifen*

Für die vor dem Ortsrand von Dibbersen und im Bereich der umzubauenden alten Autobahnanschlussstelle „Dibbersen“ sowie im Anschluss an den neuen Parkplatz und entlang der neu anzulegenden Wirtschaftswege festgesetzten Grünflächen der Zweckbestimmung „Entwicklung von Natur und Landschaft“ wird nach Maßgabe des landschaftspflegerischen Begleitplanes die Anlage naturnaher Feldgehölze und artenreicher Ackerrandstreifen entlang der angrenzenden landwirtschaftlichen Flächen²¹ festgesetzt (siehe textliche Festsetzungen § 3 Abs. 3).

Auch für diese Flächen gilt, dass die innerhalb dieser Flächen verlaufenden Abschnitte der B 75 alt zu entsiegeln und die vorhandenen Gehölzbestände über die im Bebauungsplan festgesetzten Einzelstandorte zu erhaltender Bäume zu erhalten sind.

c) *Streuobstwiesen*

Ausgenommen von diesen Anpflanz- und Entwicklungsvorschriften sind die beiden vor dem östlichen Ortsrand von Dibbersen gelegenen „Dreiecksflächen“, die nicht direkt an die Flächen der B 75 neu angrenzen und die entsprechend der vorhandenen und weiter zu entwickelnden dörflichen Raumstruktur als Streuobstwiesen zu entwickeln sind²² (siehe textliche Festsetzungen § 3 Abs. 4).

d) *Magerrasen*

Für die von der B 75 neu abgeschnittenen „Dreiecksfläche“ auf der Ostseite der B 75 neu wird entsprechend ihrer Standortbedingungen die Entwicklung eines Magerrasens festgesetzt²³ (siehe textliche Festsetzungen § 3 Abs. 5).

e) *Ackerrandstreifen mit Kleingewässern*

Die als Grünflächen der Zweckbestimmung „Entwicklung von Natur und Landschaft“ entlang des vorhandenen Weges zwischen Dibbersen und der Kernstadt Buchholz festgesetzten Flächen beinhalten auch zwei vorhandene Stillgewässer. Entsprechend ihrer Lage und dem sich aus dem Ausgleichsbedarf ergebenden Erfordernis, diese beiden vorhandenen Stillgewässer durch weitere zu ergänzen, wird nach Maßgabe des landschaftspflegerischen Begleitplanes für diese wege-

²⁰ Diese Regelungen entsprechen den Maßnahmen „S 02“, „A 12“ und „A 16“ im landschaftspflegerischen Begleitplan.

²¹ Diese Regelungen entsprechen den Maßnahmen „A 08“ und „A 14“ im landschaftspflegerischen Begleitplan.

²² Diese Regelung entspricht der Maßnahme „A 11“ im landschaftspflegerischen Begleitplan.

²³ Diese Regelung entspricht der Maßnahme „A 09“ im landschaftspflegerischen Begleitplan.

begleitende Flächen festgesetzt, einen artenreichen Ackerrandstreifen zu entwickeln und weitere Stillgewässer anzulegen²⁴ (siehe textliche Festsetzungen § 3 Abs. 6).

3.2.5 Wald überlagernde Flächen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft

Die im Bebauungsplan festgesetzte Waldfläche wird zur Ergänzung des vorhandenen und weiter zu entwickelnden Waldes in drei Randbereichen überlagernd als Fläche zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft festgesetzt. Dort soll nach Maßgabe des landschaftspflegerischen Begleitplanes ein Eichenmischwald und insbesondere ein Waldrand zur Straße (neue B 75) ausgebildet werden²⁵ (siehe textliche Festsetzungen § 3 Abs. 7).

3.2.6 Artenliste, Umfang und Größe der Pflanzen

Für die festgesetzten „naturnahen Feldgehölze“ und die „Streuobstwiesen“ wird nach Maßgabe des landschaftspflegerischen Begleitplanes eine Artenliste vorgegeben und ergänzende Vorschriften zum Umfang der Bepflanzung und den erforderlichen Pflanzengrößen festgesetzt (siehe textliche Festsetzungen § 4).

Für die übrigen Entwicklungsmaßnahmen, für die im Rahmen dieses Bebauungsplanes keine entsprechenden Vorschriften erlassen sind, gelten die Ausführungen des landschaftspflegerischen Begleitplanes.

4. Ver- und Entsorgung

4.1 Oberflächenwasserabführung

Zur Oberflächenentwässerung der B 75 neu wurde eine entwässerungstechnische Vorplanung²⁶ erarbeitet, deren Anforderungen in den straßentechnischen Entwurf eingeflossen sind.

Die Oberflächenwasserabführung erfolgt durch straßenbegleitende Entwässerungsrinnen und -mulden. Das abfließende Wasser wird an zwei Standorten östlich der Trasse (auf der Südseite des Dibberser Kirchweges und auf der Südseite der A 1) gesammelt und Absink- und Versickerungsbecken zugeführt.

Die hierfür erforderlichen Flächen sind durch entsprechende Flächenfestsetzungen des Bebauungsplanes gesichert (die straßenbegleitenden Entwässerungsrin-

²⁴ Diese Regelungen entsprechen den Maßnahmen „A 13“ und „A 14“ im landschaftspflegerischen Begleitplan.

²⁵ Diese Regelung entspricht der Maßnahme „A 10“ im landschaftspflegerischen Begleitplan.

²⁶ Bundesstraße 75n Ortsumgehung Dibbersen, Wassertechnische Untersuchung, Ing. Ges. Odermann-Krause, Buchholz, August 2004

nen und -mulden innerhalb der als „Verkehrsgrün“ festgesetzten Flächen, die Flächen der Absink- und Versickerungsbecken in den Grünflächen der Zweckbestimmung „Regenwasserrückhaltung“).

Im übrigen ist innerhalb des Plangebietes zu beachten, dass die Ortslage Dibbersen keinen Anschluss an das natürliche Gewässersystem hat. D. h. dass das dort das anfallende Oberflächenwasser vollständig örtlich zurückzuhalten und zu versickern ist. Dies geschieht innerhalb der nördlich des Dibberser Kirchweges festgesetzten Flächen zur Regenwasserrückhaltung.

Im „Flächennutzungsplan 2020“ der Stadt Buchholz sind für Ortslagen ohne Anschluss an natürliche Gewässersysteme die natürlichen Abflüsse in angrenzende Trockentäler entsprechend des Generalentwässerungsplanes der Stadt Buchholz dargestellt und dazu ergänzend ausgeführt, dass diese Darstellung ausschließlich der Aufnahme von Notüberläufen und dem Nachweis der schadlosen Regenwasserabführung, d. h. ohne Beeinträchtigungen anderer Flächennutzungen, dient.

Das von der B 75 neu gequerte Dibberser Trockental ist im Flächennutzungsplan als solches dargestellt („natürliche Abflussrichtung“). Dies ist für die B 75 neu insofern von Bedeutung, als nachzuweisen ist, dass die Funktion des Dibberser Trockentales als Notüberlauf durch die Überbauung des Dibberser Kirchweges durch ein Damm-/Brückenaufwerk im Zuge der B 75 neu nicht beeinträchtigt wird. Nach der für die B 75 neu erarbeiteten entwässerungstechnischen Vorplanung²⁷ ist deswegen im Zuge der Überbauung des Dibberser Kirchweges zur Sicherung des Oberflächenwasserabflusses eine Verbreiterung des straßenbegleitenden Grabens innerhalb der vorhandenen Straßenparzelle vorgesehen.

Die für die Entwässerung der A 1 relevanten bestehenden und - im Zuge der Planfeststellung für den 6-streifigen Ausbau der A 1 - planfestgestellten Anlagen auf der Südseite der A 1, die innerhalb des Plangebietes liegen, sind ebenfalls durch die Festsetzung von Grünflächen der Zweckbestimmung „Regenwasserrückhaltung“ flächig berücksichtigt. Der unmittelbar östlich dieser Regenwasserrückhaltungsflächen im Zuge der Wege Vaenser Grund/Königsgrund verlaufende Durchlass unter der A 1 liegt außerhalb des Plangebietes und wird von den Maßnahmen innerhalb des Plangebietes nicht berührt.²⁸

4.2 Sonstige Ver- und Entsorgung

Da von den im Plangebiet zulässigen Nutzungen keine sonstigen planungsrechtlich relevanten Ver- und Entsorgungsanforderungen ausgehen, beschränkt sich

²⁷ Bundesstraße 75n Ortsumgehung Dibbersen, Wassertechnische Untersuchung, Ing. Ges. Odermann-Krause, Buchholz, August 2004

²⁸ Ein Zusammenhang mit dieser Planung ergibt sich nur insofern, als der Durchlass unter der A 1 über einen Graben in das südlich der A 1 gelegene Rückhaltebecken mündet. Der Notüberlauf dieses regelmäßig wasserführenden Beckens erfolgt - wie bisher - in das Trockental des Königsgrundes. Auswirkungen auf den Oberflächenwasserabfluss nördlich der A 1 ergeben sich daher nicht.

die Berücksichtigung dieses Aspektes auf im Plangebiet vorhanden oder geplante Anlagen, die von der Planung ggf. betroffen sein können.

Eine - private - Abwasserleitung schließt derzeit eine Einzelnutzung in Dibbersen an das Kanalsystem der Kernstadt Buchholz an. Diese Leitung, die in der Straßenfläche der K 13 bzw. der Trasse des Wirtschaftsweges zwischen der K 13 und dem Gewerbegebiet II verläuft, muss im Zuge der Verlegung dieser beiden Verkehrsflächen ebenfalls verlegt werden.

Dies gilt auch für sonstige Leitungen, die innerhalb der zu verlegenden Trassen verlaufen.²⁹

Im Plangebiet verläuft ferner eine oberirdische Elt-Leitung und die unterirdisch verlaufende Produkten-Pipeline der DOW-Chemie. Beide Leitungen sind in den Bebauungsplan übernommen.

Die Elt-Leitung wird von den Neubaumaßnahmen nicht weiter berührt, da sie - wie bisher - über Hauptverkehrsstraßen geführt wird. Nach Angabe des Leitungsträgers (E.ON Netz GmbH, Regionalzentrum Nord, Eisenbahnlängsweg 2 a, 31275 Lehrte) sind jedoch folgende Schutzvorschriften zu beachten:

Die Breite des Freileitungsschutzbereiches für die 110-KV-Leitung beträgt 25 m nach beiden Seiten der Leitungsachse (= Verbindungslinie der Mastmitten)³⁰. Abgrabungen an den Maststandorten dürfen nicht vorgenommen werden. Sollten innerhalb eines Sicherheitsabstandes von 10 m um einen Maststandort Abgrabungsarbeiten erforderlich werden, sind diese im Detail mit dem Leitungsträger abzustimmen. Aufschüttungen, Dämme, Erdwälle etc. oder Zwischenlagerungen dürfen innerhalb des Schutzbereiches der Hochspannungsfreileitungen nur bis zur zugelassenen Niveauhöhe vorgenommen werden, da anderenfalls Lebensgefahr besteht. Die Maststandorte müssen für Unterhaltungsmaßnahmen ständig - auch mit schwerem Gerät wie z. B. Lastkraftwagen oder Kran - zugänglich sein. Hochwüchsige Bäume dürfen innerhalb des Leitungsschutzbereiches nicht angepflanzt werden, weil die Einhaltung der Sicherheitsabstände in kürzester Zeit nicht mehr gewährleistet ist. Empfehlenswert sind standortgerechte Wildgehölze wie Büsche und Sträucher bis zur Kategorie Großsträucher, die mit geringen Wuchshöhen einen ausreichenden dauerhaften Abstand zu den Leiterseilen einhalten.

Die Produkten-Pipeline der DOW-Chemie wird von der B 75 neu gekreuzt. Hier sind im Zuge der Überbauung die vom Leitungsträger (DOW Olefinverbund GmbH, Werk Böhlen, Werkstr. 1, 04564 Böhlen) genannten Schutzanforderungen an diese Leitung zu beachten:

²⁹ Eine Ausnahme bildet die in der Trasse der B 75 südlich von Dibbersen verlaufende Wasserleitung des Wasserbeschaffungsverbandes Harburg, die im Rahmen der Umgestaltung der vorhandenen Straßenverkehrsflächen nur insofern zu berücksichtigen ist, als über der Leitung keine Bäume gepflanzt werden dürfen und keine Erdüberdeckung von mehr als 3 m erfolgen darf.

³⁰ In konkreten Fall beträgt der maximale Abstand zwischen den Masten Nr. 230 und 232 - d. h. im Leitungsbereich, der das Plangebiet überquert - insgesamt maximal $2 \times 18,7 \text{ m} = 37,4 \text{ m}$.

Bei der Seitenraumgestaltung ist zu beachten, dass keine Verringerung der Pipelineüberdeckung (z. B. durch An- bzw. Tieferlegung von Entwässerungsgräben) eintritt und der Schutzstreifen von tiefwurzelnden Pflanzen frei zu halten ist. Für Bauarbeiten im Schutzstreifen (3 m beidseitig der Trassenachse) ist drei Wochen vor Baubeginn ein Erlaubnisschein mit Angabe des Auftraggebers, der bauausführenden Firma, des verantwortlichen Bauleiters mit Telefonnummer, des Vorhabens, der Örtlichkeit sowie des Ausführungszeitraumes beim Leitungsträger zu beantragen.

5. Umwelt

5.1 Natur und Landschaft

Die durch diesen Bebauungsplan zulässigen Eingriffe in Natur und Landschaft und die zu deren vollständigen Ausgleich erforderlichen Maßnahmen sind in dem zur Straßenplanung erarbeiteten landschaftspflegerischen Begleitplan³¹ detailliert dargestellt und im Umweltbericht i. S. d. § 2 a BauGB zusammengefasst.

Hiernach sind insgesamt 20,32 ha Eingriffsflächen für den Straßenbau und die damit zusammenhängenden Maßnahmen ermittelt, unterteilt in Flächenversiegelungen (bedingt im Wesentlichen durch den neuen Straßenbaukörper) und Nebenanlagen (unversiegelte Flächen des Straßenbaukörpers wie Böschungen, Bankette etc. sowie Entwässerungsanlagen). Entsprechend der unterschiedlichen Wertigkeit der auf diesen 20,32 ha Fläche betroffenen Biotoptypen ergibt sich ein bewertetes Flächenäquivalent von 42,72 ha. Daneben sind auch 2,22 ha sonstige Eingriffsflächen ermittelt worden, die sich im Plangebiet durch die Neuordnung von Flächen für die Landwirtschaft ergeben. Hier ergibt sich entsprechend der unterschiedlichen Wertigkeit der betroffenen Biotoptypen ein Flächenäquivalent von 4,72 ha. Insgesamt ergibt sich ein durch Eingriffe betroffenes Flächenäquivalent von insgesamt 47,44 ha.

Durch Maßnahmen auf den Eingriffsflächen wie die Gestaltung und Entwicklung der unversiegelten, begrünter Teile der Straßenverkehrsflächen und der Böschungen etc. sowie Entsiegelungsmaßnahmen ergibt sich nach Durchführung der Maßnahme ein Flächenäquivalent von insgesamt 39,60 ha und somit ein Ausgleichsbedarf von noch 7,84 ha Flächenäquivalenten.

Die innerhalb des Plangebietes festgesetzten 7,54 ha Ausgleichsflächen weisen entsprechend der anzutreffenden Biotoptypen vor der Planung eine Wertigkeit von 15,31 ha Flächenäquivalenten auf. Durch die für diese Flächen vorgesehenen Entwicklungsmaßnahmen ergeben sich 23,58 ha Flächenäquivalente. Die Aufwertung („Ausgleichswert“) umfasst damit insgesamt 8,27 ha Flächenäqui-

³¹ Landespflegerischer Begleitplan für die Bundesstraße 75n Ortsumgehung Dibbersen, Planungsgruppe Grün, Bremen, April 2006

valente, wodurch die vorgenannten Eingriffe rechnerisch ausgeglichen und sogar leicht „überkompensiert“ werden.

„Der Gesamtumfang der Ausgleichsmaßnahmen ist aber erforderlich, um die beeinträchtigten faunistischen Funktionen (Vögel, Amphibien) außerhalb des Einwirkungsbereiches der geplanten Ortsumgehung und die Eingriffswirkungen in den Boden und den Grundwasserhaushalt auszugleichen bzw. zu ersetzen.“³²

5.2 Immissionssituation

Auf der Grundlage der prognostizierten Verkehrsstärken und Verkehrsverteilung und der Lage der Trasse im Gelände sind die von der B 75 neu ausgehenden Emissionen und die auf die angrenzenden Nutzungen einwirkenden Immissionen in einem schalltechnischen Gutachten³³ und einer luftschadstofftechnischen Untersuchung³⁴ ermittelt worden.

Nach dem **schalltechnischen Gutachten** ergibt sich, dass ohne zusätzliche Abschirmwirkungen schutzwürdige Nutzungen am Ortsrand von Dibbersen von Schalleinwirkungen betroffen würden, die sowohl über den schalltechnischen Orientierungswerten der DIN 18 005 „Schallschutz im Städtebau“ als auch über den Immissionsgrenzwerten der „Verkehrslärmschutzverordnung“ (16. Verordnung zum Bundesimmissionsschutzgesetz [16. BImSchV]) liegen.

Im schalltechnischen Gutachten sind daraufhin die zur Einhaltung der gesetzlich vorgeschriebenen und **nicht** der Abwägung unterliegenden Grenzwerte nach der 16. BImSchV erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen ermittelt worden und im Zuge des straßentechnischen Entwurfes konkret geplant worden.

Es handelt sich hierbei südlich des Dibberser Kirchweges um einen Lärmschutzwall mit einer Kronenhöhe von 3,5 m über Straßenniveau und nördlich des Dibberser Kirchweges um einen Lärmschutzwall mit einer Kronenhöhe von 5,5 m über Straßenniveau, der in einen zwischen 3 und 7 m hohen Landschaftswall übergeht, der parallel zur Rampe der Auffahrt aus Richtung Bremen zur B 75 neu vorgesehen und festgesetzt ist.

Die Lärmschutzwälle werden im Zuge der Überführung der B 75 neu über den Dibberser Kirchweg durch eine 3,5 m hohe Lärmschutzwand verbunden.

Durch diese aktiven Lärmschutzmaßnahmen werden nicht nur an allen Gebäuden im Einwirkungsbereich der B 75 neu die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für Wohngebiete (59 dB[A] tags und 49 dB[A] nachts) und Mischge-

³² ebd. S. 65

³³ Bundesstraße 75n Ortsumgehung Dibbersen, Schalltechnische Untersuchung, Ing. Ges. Odermann-Krause, Buchholz, August 2004

³⁴ Bundesstraße 75n Ortsumgehung Dibbersen, Luftschadstofftechnische Untersuchung, Ing. Ges. Odermann-Krause, Buchholz, August 2004 (aktualisiert April 2006)

biete (64 dB[A] tags und 54 dB[A] nachts) eingehalten bzw. mehr oder weniger deutlich unterschritten, sondern in den meisten Fällen auch die etwas tiefer liegenden schalltechnischen Orientierungswerte der DIN 18005 „Schallschutz im Städtebau“ (55 dB[A] tags und 45 dB[A] nachts für Allgemeine Wohngebiete und 60 dB[A] tags und 50 dB[A] nachts für Mischgebiete), die zwar keine verbindlichen Grenzwerte sind, die aber – soweit möglich – eingehalten werden sollen.

Bei der Beurteilung der Schallbelastung nach DIN 18005 ist - im Gegensatz zu den ausschließlich maßnahmenbezogenen Grenzwerten der 16. BImSchV - jedoch auch die ohne den geplanten Straßenneubau im sog. „Planungsnullfall“ zu erwartende Schallbelastung als Vorbelastung zu berücksichtigen.

Zur Ermittlung einer Überschreitung der schalltechnischen Orientierungswerte ≥ 1 dB(A) verbunden mit einer Schall**zunahme** um mindestens 1 dB (A), wurde eine weitere schalltechnische Untersuchung³⁵ durchgeführt. Nach dieser „Schalltechnische Untersuchung nach DIN 18005“ ergibt sich an folgenden 11 Gebäuden in den zulässigen Geschossen **bei Einhaltung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV** sowohl eine Überschreitung der schalltechnischen Orientierungswerte als auch eine Schallzunahme um jeweils mindestens 1 dB(A):

Gebäude (jeweils am stärksten belastete Gebäudeseite bzw. am stärksten belastetes Geschoss)		Überschreitung der schalltechnischen Orientierungswerte nachts (45 für WA- und 50 dB[A] für MI-Gebiete)	Schallzunahme gegenüber dem Planungsnullfall
1	Am Heidland 16 A	+ 2 dB(A)	+ 3 dB(A)
2	Am Heidland 18	+ 1 dB(A)	+ 3 dB(A)
3	Am Heidland 20	+ 2 dB(A)	+ 3 dB(A)
4	Am Heidland 21	+ 2 dB(A)	+ 2 dB(A)
5	Am Heidland 25	+ 2 dB(A)	+ 2 dB(A)
6	Am Heidland 26	+ 3 dB(A)	+ 6 dB(A)
7	Dibberser Kirchweg 7 B	+ 1 dB(A)	+ 1 dB(A)
8	Dibberser Kirchweg 8	+ 3 dB(A)	+ 2 dB(A)
9	Dibberser Kirchweg 8 A	+ 4 dB(A)	+ 14 dB(A)
10	Dibberser Kirchweg 9	+ 2 dB(A)	+ 2 dB(A)
11	Dibberser Kirchweg 25	+ 2 dB(A)	+ 6 dB(A)

Dabei ist zu beachten, dass diese Überschreitung ausschließlich die nächtlichen **nächtlichen** Orientierungswerte betrifft.

Grundsätzlich gilt für alle Nutzungen, die am Rande eines Baugebietes liegen, dass sie im Falle angrenzender weniger schutzbedürftiger Nutzungen nicht den vollen Schutz eines Baugebietes beanspruchen können, sondern nach dem Grundsatz gegenseitiger Rücksichtnahme ggf. auch höhere Belastungen hinneh-

³⁵ Bundesstraße 75n Ortsumgebung Dibbersen, Schalltechnische Untersuchung nach DIN 18005, Ing. Ges. Odermann-Krause, Buchholz, November 2004

men müssen. Dies gilt insbesondere auch für Grenzlagen von Baugebieten zum Außenbereich, der nicht von vorn herein als besonders „ruhig“ einzustufen ist, sondern in dem auch emittierende Nutzungen allgemein zulässig sind.

Da die Berechnungen für die Bemessung der aktiven Lärmschutzmaßnahmen ergeben haben, dass auch eine Verdoppelung der in diesem Bereich vorgesehenen Lärmschutzwälle bzw. die über den Dibberser Kirchweg führende Lärmschutzwand von 3,5 m auf 7 m, ja selbst „eine Erhöhung der Wälle auf bis zu 10 Meter ... keine Lärminderung in der Größe, dass die Orientierungswerte an allen Gebäuden eingehalten werden“³⁶ bewirken würde, scheidet eine „Verbesserung“ der aktiven Lärmschutzmaßnahmen aus.

Die Stadt Buchholz i. d. N. verpflichtet sich daher im Rahmen einer Selbstbindung, bei Gebäuden, die durch Schalleinwirkungen der B 75 neu von einer Überschreitung der gebietsspezifischen Orientierungswerte der DIN 18005 um mindestens 1 dB(A) in Verbindung mit einer Schallzunahme um mindestens 1 dB(A) betroffen sind, auf Antrag die Kosten für die Ausstattung mit Schallschutzfenstern zu übernehmen.³⁷

Hierbei ist auch zu beachten, dass die Bebauung Am Heidland, soweit sie derzeit im Einwirkungsbereich der A 1 liegt, durch die im Zuge der B 75 neu errichteten Lärmschutzmaßnahmen an allen der A 1 zugewandten Gebäudeseiten entlastet wird.

Die **luftschadstofftechnische Untersuchung** wurde unter Berücksichtigung topographischen und meteorologischen Gegebenheiten durchgeführt. Die Bewertung erfolgte nach den für den Straßenverkehr maßgeblichen Werte der 22. Verordnung zum Bundesimmissionsschutzgesetz (22. BImSchV) in der aktuellen Fassung. Danach ergibt sich, dass die Beurteilungswerte für Luftschadstoffe nicht überschritten werden und keine besonderen Schutzmaßnahmen erforderlich sind.

5.3 Altlasten

Der räumliche Geltungsbereich dieses Bebauungsplanes berührt zwei im Altlastenkataster des Landkreises Harburg geführte Altablagerung.

a) *Altablagerung 05/3 „Bodenabbau Fa. Einhaus“*

Die im Altlastenkataster als „Altablagerung 05/3 ‚Bodenabbau Fa. Einhaus‘“ geführte Altablagerung ragt nördlich der A 1 - zwischen der A 1 und der B 75/K 85 - in das Plangebiet hinein. Hierbei handelt es sich um ein bis 1985 betriebenes Sandabbaugebiet, das seit 1991 vollständig verfüllt und rekultiviert ist und

³⁶ ebd., S. 11

³⁷ Diese Selbstbindung der Stadt Buchholz wird durch einen entsprechenden „Hinweis“ auch auf der Planzeichnung dokumentiert.

seither brach liegt. Die Rekultivierungsmaßnahmen sind Ende 1993 von den zuständigen Behörden abgenommen worden.

Die Einstufung als Altablagerung erfolgt im Wesentlichen aufgrund des bereits 1967 - fünf Jahre vor Inkrafttreten des Bodenabbaugesetzes - begonnenen genehmigungsfreien Abbaus und der teilweise bereits in diesen Jahren erfolgten unkontrollierten Verfüllung.³⁸

Diese Altablagerung wird durch die in Dammlage verlaufende Trasse der B 75 neu überbaut.

Die derzeit brachliegende Fläche wird - soweit im räumlichen Geltungsbereich des Bebauungsplan gelegen - als Straßenverkehrsfläche und als „Verkehrsgrün“ festgesetzt und diese Flächen überlagern als „Fläche, deren Boden mit erheblich umweltgefährdenden Stoffen belastet ist“ gem. § 9 Abs. 5 Nr. 3 BauGB gekennzeichnet.

Im Zuge dieses Planverfahrens wurde eine ergänzende Baugrunduntersuchung durchgeführt und ein Gutachten zu den Anforderungen der Gründung des Straßenaufbaus erarbeitet.³⁹ Aus diesen Untersuchungen ergibt sich, dass nach den durchgeführten Felduntersuchungen der Baugrund unmittelbar unter dem Straßendamm als nur gering tragfähig bezeichnet werden kann. Daher wird eine Untergrundverbesserung mittels Rüttelstopfdichtung oder eine Tiefgründung des Straßendamms durchgeführt. Ein Austausch der Auffüllung ist aufgrund der angetroffenen Mächtigkeit wegen zu hoher zu erwartender Kosten und demzufolge drohender Unwirtschaftlichkeit des Gesamtprojektes nicht in Betracht zu ziehen.

b) *Altablagerung 05/23 „ehemalige Gemeindegrippe Dibbersen“*

Bei der im Altlastenkataster als „Altablagerung 05/23 ‚ehemalige Gemeindegrippe Dibbersen‘“ geführten Altablagerung handelt es sich um die bereits in den 60er Jahren aufgegebene alte Ortsdeponie Dibbersen (nicht zu verwechseln mit der ehemaligen Kreismülldeponie Dibbersen östlich außerhalb des Plangebietes). Diese liegt auf der Ostseite des aufzuhebenden Abschnittes der B 75 alt südlich von Dibbersen innerhalb des Plangebietes und wird durch die Neubaumaßnahme der B 75 neu **nicht berührt**.

³⁸ Für diese Altablagerung wurde 2002 eine Aktenrecherche über die in der Vergangenheit erfolgte Verfüllung durchgeführt, aus der sich ergab, dass die Bodenentnahme in eine Tiefe von max. 15 m unter Geländeneiveau reicht und die Verfüllung überwiegend aus Abraumboden vermischt mit Bauschutt, Straßenaufbruch, Grünabfällen und sonstigen Abfällen besteht. Der Abstand des Grundwasserspiegels beträgt 15 m zur Sohle der Altablagerung („B 75 n - Ortsumgehung Dibbersen, Aktenrecherche bezüglich der Verfüllung der Altablagerung 05/3 ‚Bodenabbau Fa. Einhaus‘“, BaugrundLabor Lüneburg, Brietlingen, Dezember 2002).

³⁹ „Neubau der Ortsumgehung Dibbersen im Zuge der B 75n, Baugrunduntersuchung und Gründungsgutachten für die Dammgründung des Straßendamms der Ortsumgehung Dibbersen Bau-km 3+300 bis 3+400“, BaugrundLabor Lüneburg, Brietlingen, August 2005

Die derzeit landwirtschaftlich genutzte Fläche ist im Bebauungsplan als Grünfläche der Zweckbestimmung „Natur und Landschaft“ festgesetzt und diese Flächen überlagernd als „Fläche, deren Boden mit erheblich umweltgefährdenden Stoffen belastet ist“ gem. § 9 Abs. 5 Nr. 3 BauGB gekennzeichnet.

c) *Ehemalige Kreismülldeponie Dibbersen und ehemalige Bauschuttdeponie Aaskuhlen*

Die östlich des Plangebietes liegende ehemalige Kreismülldeponie Dibbersen und die nördlich des Dibberser Kirchweges anschließende ehemalige Bauschuttdeponie Aaskuhlen werden dagegen weder durch die Straßenbaumaßnahme der B 75 neu, noch durch sonstige im Zuge des Straßenbaus durchzuführende Baumaßnahmen berührt.

Dies ist eine der im Raumordnungsverfahrens festgelegten konstituierenden Voraussetzungen für die Trassenführung einer B 75 neu als Ostumgehung von Dibbersen (vgl. Abschnitt 1.2.2).

An der äußeren westlichen Spitze der ehemaligen Deponie Dibbersen (im Bereich der geplanten Überführung über den Dibberser Kirchweg) befinden sich jedoch Grundwasserbeobachtungsbrunnen, deren Funktionsfähigkeit im Zuge der Baumaßnahmen gewährleistet werden muss.

d) *Kriegseinwirkungen*

Das Kampfmittelbeseitigungsdezernat der Bezirksregierung Hannover hat im Planverfahren mitgeteilt, dass die Luftbilddauswertung mit Ausnahme des Bereiches nordwestlich der Anschlussstelle Dibbersen zwischen der A 1 und der K 85 und der K 13 im Kurvenbereich südlich der Kreuzung mit der B 75 keine Bombardierung innerhalb des Plangebietes zeige.

Für die Gebiete nordwestlich der Anschlussstelle Dibbersen zwischen der A 1 und der K 85 und der K 13 im Kurvenbereich südlich der Kreuzung mit der B 75 wird eine Oberflächensondierung empfohlen.

5.4 Wasser- und Gewässerschutz

Innerhalb des Plangebietes befinden sich keine Fließgewässer. Lediglich am „Knick“ des Wirtschaftsweges zwischen der K 13 und dem Gewerbegebiet II liegt ein kleiner Teich, der als geschütztes Biotop gem. § 28 a N NatG einzustufen ist. Er ist im Bebauungsplan nicht gesondert als Wasserfläche, sondern als Teil einer Grünfläche der Zweckbestimmung „Entwicklung von Natur und Landschaft“ und überlagernd als „Fläche für Maßnahmen zu Schutz, zur Pflege von Boden, Natur und Landschaft“ festgesetzt.

Das Plangebiet liegt größtenteils innerhalb der Schutzzone III A des Wasserschutzgebietes Woxdorf, dessen äußere Abgrenzung in den Bebauungsplan

nachrichtlich übernommen worden sind. Die Schutzvorschriften für dieses Wasserschutzgebiet sind im Zuge des Straßenbaus zu beachten.

6. Denkmalschutz

Nach Mitteilung der zuständigen Denkmalschutzbehörde besteht für das Plangebiet der Verdacht auf Plätze mit ur- und frühgeschichtlichen Kulturresten, weswegen Bau- und sonstige Maßnahmen im Plangebiet einer denkmalrechtlichen Genehmigung gem. § 13 Niedersächsisches Denkmalschutzgesetz (NDenkmalSchG) unterliegen.

Danach unterliegen Erdarbeiten an Stellen, von denen bekannt oder zu vermuten ist, dass sich dort Kulturdenkmale befinden, einem Genehmigungsvorbehalt. Eine Genehmigung wird erteilt, wenn

- die Trasse und alle Flächen, auf denen der Oberboden entfernt werden muss, von der Abzweigung der B 75 neu von der derzeitigen B 75 (südlich von Dibbersen) bis zum Dibberser Kirchweg und zwischen Am Heidland und BAB 1 so frühzeitig vom Oberboden befreit werden, dass die Abteilung Bodendenkmalpflege ausreichend Zeit für die sorgfältige Kontrolle der freigelegten Flächen sowie für etwaige wissenschaftliche Ausgrabungen erhält,
- je nach Zeitpunkt des Baubeginns und der dann aktuellen Bewirtschaftungsweise der Äcker eine vorherige Prospektion durchgeführt werden kann und
- die Kosten für Prospektion, Kontrolle, Ausgrabungen und Erdarbeiten der Verursacher übernimmt.

Für den gesamten Planbereich gilt zusätzlich § 14 NDenkmalSchG⁴⁰.

7. Flächenbilanz

Flächenaufteilung nach planungsrechtlichen Flächentypen:

Verkehrsflächen		10,05 ha (23,30 %)
davon	Straßenverkehrsflächen	8,24 ha
	Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung	1,81 ha
Grünflächen		22,11 ha (51,27 %)
davon	Verkehrsgrün	11,81 ha
	Grünflächen zur Entwicklung von Natur und Landschaft	6,93 ha
	Regenwasserrückhalteanlagen	3,14 ha
	Private Grünflächen (Gartenland)	0,24 ha

⁴⁰ § 14 NDenkmalSchG regelt die Anzeigepflicht von Bodenfunden, die befristete Unberührtheit von Funden sowie das Bergungs- und Sicherungsrecht der Denkmalschutzbehörden.

Flächen für die Landwirtschaft	10,34 ha (23,97 %)
Wald	0,63 ha (1,44 %)
Gesamtfläche des Plangebietes	43,13 ha (100,0 %)

Flächenaufteilung nach Maßnahmenflächen, Flächen für Folgemaßnahmen und Ergänzungsflächen (Gesamtfläche 43,13 ha):

Maßnahmenflächen für den Straßenbau der B 75 neu (ca. 19,94 ha)

- Straßenverkehrsfläche der B 75 neu (einschließlich K 13)	7,90 ha
- Fuß- und Radweg entlang der B 75 neu (Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung)	0,23 ha
- Verkehrsgrün	11,81 ha

Flächen für Folgemaßnahmen (ca. 11,84 ha)

- Fuß- und Radwege und Wirtschaftswege für den landwirtschaftlichen Verkehr (Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung)	1,40 ha
- Verkehrsfläche Parkplatz (Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung)	0,18 ha
- Flächen für die Regenwasserrückhaltung (Grünflächen)	3,14 ha
- Grünflächen zur Entwicklung von Natur und Landschaft	6,93 ha
- Waldflächen mit Ausgleichsmaßnahmen	0,19 ha

Ergänzungsflächen (ca. 11,35 ha)

- Flächen für die Landwirtschaft	10,34 ha
- Wald	0,44 ha
- Private Grünflächen (Gartenland)	0,24 ha
- Straßenverkehrsfläche „Dibberser Kirchweg“ ⁴¹	0,34 ha

8. Beschluss- und Bekanntmachungsdaten

- Aufstellungsbeschluss gefasst von der Stadt Buchholz in der Nordheide am 26. 06. 2003 und ortsüblich bekannt gemacht am 14. 07. 2003.
- Der Entwurf des Bebauungsplanes „B 75 neu - Ortsumgehung Dibbersen“ wurde ausgearbeitet von der PLANERWERKSTATT 1, Hannover, am 12. 04. 2006
- Auslegungsbeschluss gefasst von der Stadt Buchholz i. d. N. am 11. 05. 2006 und ortsüblich bekannt gemacht am 12. 05. 2006. Der Entwurf des Bebauungsplanes „B 75 neu - Ortsumgehung Dibbersen“ lag in der Zeit vom 22. 05. 2006 bis zum 21. 06. 2006 öffentlich aus.
- Beschluss über die Behandlung der Anregungen und Satzungsbeschluss gefasst vom Rat der Stadt Buchholz am ~~18. 07. 2007~~ und ortsüblich bekannt gemacht am ~~19. 07. 2007~~.

⁴¹ Ohne durch die B 75 neu überdeckte Fläche

- Der Bebauungsplan „B 75 neu - Ortsumgehung Dibbersen“ ist mit der Bekanntmachung am ~~19.07.2007~~ im Amtsblatt des Landkreises Harburg Nr. ~~29~~ **35** Jahrgang rechtswirksam geworden.

Anhang:

Textliche Festsetzungen zum Bebauungsplan „B 75 neu - Ortsumgehung Dibbersen“

§ 1 Straßenverkehrsfläche

Bei Neubaumaßnahmen innerhalb der festgesetzten Straßenverkehrsflächen ist auf unversiegelten Banketten und auf Mittelstreifen Landschaftsrasen anzulegen.

§ 2 Verkehrsgrün

Innerhalb der festgesetzten Grünfläche der Zweckbestimmung „Verkehrsgrün“ sind

- naturnahe Gehölzflächen mit differenziertem Aufbau,
- halbruderales Gras- und Staudenfluren und
- Landschaftsrasen mit hohem Kräuteranteil

anzulegen. Die Pflanzenarten und die Verteilung der Pflanzmaßnahmen ergibt sich nach Maßgabe des landschaftspflegerischen Begleitplanes.

§ 3 Flächen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft

(1) Die mit <1> gekennzeichneten Flächen sind vollständig zu entsiegeln und die Funktionen für den Boden- und Naturhaushalt sowie die Pflanzen- und Tierwelt wieder herzustellen.

(2) In den mit <2> gekennzeichneten Flächen sind Ruderalfluren und Ruderalgebüsche mittlerer Standorte anzulegen und durch natürliche Sukzession zu entwickeln. Innerhalb der Flächen vorhandene Gehölze sind zu erhalten. Vorhandene Versiegelungen sind aufzunehmen und zu entfernen.

(3) In der mit <3> gekennzeichneten Fläche sind naturnahe Feldgehölze anzulegen und zu entwickeln nach Maßgabe der Artenliste in § 4 Abs. 1. Innerhalb der Flächen vorhandene Gehölze sind zu erhalten. Vorhandene Versiegelungen sind aufzunehmen und zu entfernen. In den angrenzend an landwirtschaftliche Flächen gelegenen Randstreifen sind artenreiche Ackerrandstreifen anzulegen und Saumgesellschaften zu entwickeln.

(4) In den mit <4> gekennzeichneten Flächen sind Streuobstwiesen anzulegen nach Maßgabe der Artenliste in § 4 Abs. 2.

(5) In der mit <5> gekennzeichneten Fläche ist ein Magerrasen durch Ansaat einer entsprechenden Saatgutmischung anzulegen und durch maximal jährliche Mahd und Abfuhr des Mähgutes zu entwickeln.

(6) In der mit <6> gekennzeichneten Fläche sind artenreicher Ackerrandstreifen anzulegen und Saumgesellschaften zu entwickeln. Innerhalb dieser Flächen sind zwei naturnahe Kleingewässer als Laichgewässer anzulegen.

(7) In der mit <7> gekennzeichneten Fläche ist der vorhandene Gehölzbestand durch die Anpflanzung eines Eichen-Mischwaldes armer trockener Standorte zu ergänzen. Die an die festgesetzte Grünfläche der Zweckbestimmung „Verkehrsgrün“ angrenzenden Waldränder sind durch 3-4-reihige Strauchbepflanzungen zu gestalten.

§ 4 Artenliste, Umfang und Größe der Pflanzen

(1) Für die Anlage naturnaher Feldgehölze i. S. d. § 3 Abs. 3 sind folgende Arten vorzusehen:

1. Hochstämme: Stieleiche (*Quercus robur*), Traubeneiche (*Quercus petraea*), Hainbuche (*Carpinus betulus*), Hängebirke (*Betula pendula*), Traubenkirche (*Prunus padus*), Ahorn (*Acer platanoides*, *Acer pseudoplatanus*, *Acer campestre*)
2. Heister und Sträucher: Weißdorn (*Crataegus monogyne*, *Crataegus laevigata*), Hasel (*Corylus avellane*), Schlehe (*Prunus spinosa*), Heckenrose (*Rosa canina*), Gewöhnlicher Schneeball (*Viburnum opulus*).

Die Hochstämme, Heister und Sträucher sind zweimal verpflanzt, ohne Ballen mit einem Stammumfang von 10 bis 12 cm (Hochstämme) anzupflanzen. Der Pflanzabstand der Heister und Sträucher beträgt 1 bis 1,5 m. Im Abstand von 10 m ist jeweils ein Hochstamm zu pflanzen.

(2) Für die Anlage von Streuobstwiesen i. S. d. § 3 Abs. 4 sind folgende Sorten als Hochstämme mit mindestens 1,80 m Stammhöhe vorzusehen: Gelber Münsterländer, Grahams Jubiläumsapfel, Ingol, Roter Münsterländer, Konferenzbirne, Pastorenbirne, Gellert, Grüner Boskop, Roter Boskop, Walnuss, Hauszwetschge, Bohnapfel, Süßkirschen, Goldparmäne. Weitere alte lokaltypische Sorten von Apfel- und Birnenhochstämmen können zugelassen werden. Die Pflanzung ist als Lochpflanzung zu erstellen im Abstand von 8 m in einer Reihenbreite von 8 m.