

Umweltbericht zum Bebauungsplan „B 75 neu – Ortsumfahrung Dibbersen“

12.07.2006

**Auftraggeber:
Stadt Buchholz i. d. Nordheide**

planungsgruppe



johann köhler
martin sprötge
gotthard storz

Umweltbericht zum Bebauungsplan „B 75 neu – Ortsumfahrung Dibbersen“

Auftraggeber:
Stadt Buchholz i. d. N.
Rathausplatz 1
21234 Buchholz i. d. N.

Projektnummer:
P 1605
Projektleitung:
Dipl.-Ing. Gotthard Storz
Bearbeitung:
Dipl.-Ing. Cornelia Apel
Dipl.-Landschaftsökol. Cordula Hentschke

planungsgruppe



johann köhler
martin sprötge
gotthard storz

landschaftsarchitekten stadtplaner ingenieure

Rembertstraße 29 / 30, 28203 Bremen

Tel.: 0421 / 33 75 2-0, Fax: 0421 / 33 75 2-33

Klein-Zetel 22, 26939 Ovelgönne-Frieschenmoor

Tel.: 04737 / 8113-0, Fax: 04737 / 8113-29

bremen@pgg.de / frieschenmoor@pgg.de

www.pgg.de

1	Einleitung	1
2	Beschreibung der Festsetzungen für das Vorhaben mit Angaben über Standort, Art und Umfang sowie Bedarf an Grund und Boden	2
3	Beschreibung der Umwelt und ihrer Bestandteile im Einwirkungsbereich des Vorhabens unter Berücksichtigung des allgemeinen Kenntnisstandes und der allgemein anerkannten Prüfungsmethoden sowie Angaben zur Bevölkerung in diesem Bereich	4
3.1	Naturraum	4
3.2	Nutzungen.....	4
3.3	Tiere und Pflanzen	4
3.3.1	Biotoptypen	4
3.3.2	Avifauna	5
3.3.3	Amphibien	5
3.4	Wasser	5
3.4.1	Oberflächengewässer	5
3.4.2	Grundwasser.....	6
3.5	Böden.....	6
3.6	Klima / Luft	6
3.7	Landschaftsbild	7
3.8	Angaben zur Bevölkerung.....	8
4	Übersicht über die wichtigsten geprüften anderweitigen Lösungsmöglichkeiten und Angabe der wesentlichen Auswahlgründe im Hinblick auf die Umweltauswirkungen der Festsetzungen für das Vorhaben	9
5	Beschreibung von Art und Umfang der zu erwartenden Emissionen, der Abfälle, des Anfalls von Abwasser, der Nutzung und Gestaltung von Wasser, Boden, Natur und Landschaft sowie Angaben zu sonstigen Folgen der Festsetzungen für das Vorhaben, die zu erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen führen können	11
5.1	Verkehrsprognose.....	11
5.2	Emissionen.....	11
5.3	Anfall von Abwasser.....	13
5.4	Nutzung und Gestaltung von Wasser	13
5.5	Nutzung und Gestaltung von Boden	13
5.6	Nutzung und Gestaltung von Natur und Landschaft	14

6	Beschreibung der Maßnahmen, mit denen erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen der Festsetzungen für das Vorhaben vermieden bzw. vermindert werden sollen.....	15
7	Beschreibung der zu erwartenden erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen der Festsetzungen für das Vorhaben unter Berücksichtigung des allgemeinen Kenntnisstandes und der allgemein anerkannten Prüfungsmethoden sowie der Kompensationsmaßnahmen	16
7.1	Mensch.....	16
7.2	Tiere und Pflanzen	17
7.3	Boden.....	18
7.4	Wasser	19
7.5	Luft / Klima	19
7.6	Landschaft.....	20
7.7	Kultur- und sonstige Sachgüter.....	20
7.8	Kompensationsmaßnahmen	20
8	Hinweise auf Schwierigkeiten, die bei der Zusammenstellung der Angaben aufgetreten sind, zum Beispiel technische Lücken oder fehlende Kenntnisse	22
9	Zusammenfassung des Umweltberichtes	23

1 EINLEITUNG

Nach § 2a BauGB ist die Stadt Buchholz verpflichtet, bei Bebauungsplänen für Vorhaben, für die nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist, bereits für das Aufstellungsverfahren in die Begründung einen Umweltbericht aufzunehmen, der die für die UVP erforderlichen Angaben enthält.

Für die geplante B 75 n - Ortsumfahrung Dibbersen ist nach Anlage 1 Nr. 14.6 UVPG eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalles nach § 3c UVPG erforderlich. Kommt diese Vorprüfung zu dem Ergebnis, dass erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen durch das Vorhaben entstehen können, ist für das Vorhaben eine UVP durchzuführen. Die Stadt Buchholz hält eine Umweltverträglichkeitsprüfung für erforderlich. Diese wird im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens durchgeführt.

Die UVP ist eine in das Planverfahren integrierte unselbständige Prüfung der umweltrelevanten Auswirkungen der Planung. Die Auswirkungen sind in einer Zusammenstellung (Umweltbericht) zu erfassen. Dieser Umweltbericht muss Dritten die Beurteilung ermöglichen ob und in welchem Umfang sie von den Umweltauswirkungen der Festsetzungen für das Vorhaben betroffen werden können.

Im Rahmen der öffentlichen Auslegung sowie der Trägerbeteiligung des Planentwurfs (§ 3 (2) und § 4 (1) BauGB) wird der Umweltbericht Dritten zugänglich gemacht. In der Bauleitplanung erfolgt die Berücksichtigung der im Rahmen der Beteiligungsverfahren gewonnenen Erkenntnisse im Rahmen der planerischen Abwägung nach § 1 (6) BauGB.

Die Inhalte des Umweltberichts sind in § 2a BauGB definiert. Nachfolgend sind die für die UVP erforderlichen Angaben zum Bebauungsplan „B 75 neu – Ortsumfahrung Dibbersen“ dargestellt.

2 BESCHREIBUNG DER FESTSETZUNGEN FÜR DAS VORHABEN MIT ANGABEN ÜBER STANDORT, ART UND UMFANG SOWIE BEDARF AN GRUND UND BODEN

Die geplante Straße schwenkt ca. 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 ehemaligen Deponien begrenzt wird, in einem Abstand von etwa 100 bis 150 m um die Ortslage Dibbersen geführt. Sie wird ca. 250 m östlich der vorhandenen Anschlussstelle Dibbersen weiter über die 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 geplante Umgehungsstraße hat eine Länge von etwa 2,7 km und gliedert sich in drei Abschnitte. Vom Bauanfang bis zum planfreien Knoten mit der K 13 ist ein einbahniger zweistreifiger Querschnitt (RQ 11) vorgesehen. Von der K 13 bis südlich der Autobahn erhält die Straße den zweibahnigen vierstreifigen Querschnitt RQ 20. Im weiteren Verlauf bis zum Bauende wird wieder der RQ 11 angewendet. Die Verbindungsrampen der Anschlussstelle Dibbersen und die B 75alt werden über plangleiche Knoten mit der B 75n verknüpft.

Weitere Details sind in der Begründung zum Bebauungsplan enthalten.

Die Abgrenzung des B-Plangebietes orientiert sich am straßentechnischen Entwurf und dessen Flächenbedarf sowie an den damit zusammenhängenden Rückbauflächen und sonstigen von der Straßenplanung betroffenen Flächen.

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

Der räumliche Geltungsbereich des Bebauungsplanes „B 75 neu – Ortsumfahrung Dibbersen“ umfasst insgesamt ca. 43,1 ha; seine genaue Abgrenzung ergibt sich aus der Planzeichnung des Bebauungsplanes.

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 betroffen sind und daher in ihrer bisherigen Größe und/oder in ihrem bisherigen Zuschnitt verändert werden und deswegen in das Plangebiet einzubeziehen sind.

Das sind

- landwirtschaftliche Flächen,
- Grünflächen und
- Straßen- und Wegeflächen,

die im Zuge des Neubaus der Ortsumgehung neu zu ordnen sind.

Nachfolgende Tabelle verdeutlicht den Bedarf an Grund und Boden, der entsprechend dem straßentechnischen Entwurf für die Fahrbahnen und Nebenanlagen in Anspruch genommen wird. Im Bebauungsplan sind diese Flächen in den Maßnahmenflächen und teilweise in den Flächen für Folgemaßnahmen enthalten.

Tabelle 1: Bedarf an Grund und Boden.

Versiegelte / teilversiegelte Flächen	
1. Versiegelte Fläche Fahrbahn	5,28 ha
2. Schotterflächen Wirtschaftsweg	0,74 ha
3. Versiegelte Fläche Radweg	0,35 ha
4. Versiegelte Fläche Parkplatz	0,08 ha
Summe Flächenversiegelung	6,45 ha
Nebenanlagen	
5. Böschungsflächen Dammlage mit Lärmschutzwall	4,90 ha
6. Böschungsflächen Einschnittlage	2,95 ha
7. Mittelstreifen, Bankette, Landschaftsrasen, Gehölzflächen	3,81 ha
8. Entwässerungsmulden	1,73 ha
9. Absetzbecken	0,48 ha
Summe Nebenanlagen	13,87 ha
Gesamtfläche	20,32 ha

Die weiteren Flächen, die im Zuge des Neubaus der B 75n – Ortsumfahrung Dibbersen verändert werden (Flächen für die landwirtschaftliche Neuordnung, Rückbauflächen und Flächen für Ausgleichsmaßnahmen) werden im LBP ausführlich dargestellt.

3 BESCHREIBUNG DER UMWELT UND IHRER BESTANDTEILE IM EINWIRKUNGSBEREICH DES VORHABENS UNTER BERÜCKSICHTIGUNG DES ALLGEMEINEN KENNTNISSTANDES UND DER ALLGEMEIN ANERKANNTEN PRÜFUNGMETHODEN SOWIE ANGABEN ZUR BEVÖLKERUNG IN DIESEM BEREICH.

3.1 NATURRAUM

Der in nord-südlicher Richtung verlaufende Endmoränenrücken der Schwarzen Berge weist Höhen von über 100 m sowie ein lebhaftes Relief auf. Die vorherrschend sandigen Böden stellen das natürliche Wuchsgebiet der Eichen-Birkenwälder dar. Lange Zeit war auch die Heide verbreitet. Nur auf einigen Flottlehm- bzw. Geschiebelehminseln ist der Boden lehmiger und der hier natürliche Buchen-Eichenwald ist in gutwüchsigen Laubholzbeständen häufig zwischen das Nadelholz eingestreut. Hier finden sich auch die wenigen historischen Ackerflächen im Gebiet.

Das nach Osten angrenzende Harburger Hügelland ist durch eine bewegte Grundmoränenlandschaft mit großflächigen äolischen Sandablagerungen, auf denen überwiegend Ackerbau betrieben wird, gekennzeichnet. Die höchsten Erhebungen liegen mit 80 bis 90 m ca. 40 bis 50 m unter denen der westlich angrenzenden Schwarzen Berge.

An Bodentypen kommen im Untersuchungsraum Braunerde, Plaggenesch und Pseudogley-Plaggenesch vor (Landschaftsplan Buchholz).

Die potentiell natürliche Vegetation im Untersuchungsgebiet ist Trockener Eichen-Buchenwald, teilweise im Übergang zum Flattergras-Buchenwald (Landschaftsplan Buchholz).

3.2 NUTZUNGEN

Der größte Teil der durch die Trasse in Anspruch genommenen Fläche wird landwirtschaftlich als Acker genutzt.

Im Bereich der Kreisstraße K13 finden sich größere Baum-Strauch-Hecken und Alleebäume entlang der Straße. Nördlich des Dibberser Kirchweges werden vorhandene Baumbestände als Teile eines Eichen-Mischwaldes und einer Baumhecke in Anspruch genommen. Direkt südlich angrenzend an die Autobahn führt die Trasse über einen Teil eines Kiefernforstes und über Ruderalfluren mit z. T. gut entwickeltem Baumbestand. Die Ruderalflur im Bereich des Anschlusses nördlich der Autobahn ist ebenso zum Teil bereits mit Bäumen und Sträuchern bewachsen.

Das nächstgelegene Wohngebäude an der Straße „Am Heidland“ liegt etwa 100 m von der geplanten Straße entfernt. Die nächstgelegenen Wohngebäude an der Harburger Straße (B 75) und am Dibberser Kirchweg liegen in ca. 140 bis 200 m Entfernung. Die Gewerbegebäude im südlichen Teil der Harburger Straße liegen etwa 110 m entfernt. Das im Bereich der Schuttdeponie gelegene Gebäude östlich der geplanten Umgehungsstraße ist etwa 110 m entfernt und wird zu Wohnzwecken genutzt.

Die geplante Trasse quert die Autobahn A1 und die Kreisstraße K13, für die jeweils Anschlussbauwerke vorgesehen sind. Des Weiteren werden vier Straßen bzw. Wirtschaftswege („Dibberser Kirchweg“, „Am Heidland“ sowie hiervon abzweigende Wirtschaftswege) gequert.

3.3 TIERE UND PFLANZEN

3.3.1 BIOTOPTYPEN

Die Trasse der Ortsumgehung führt überwiegend über Ackerflächen, wobei die Lage der Trasse durch östlich angrenzende Wald- und Gehölzflächen sowie Ruderalflächen im Bereich der Schutt- und Mülldeponie und westlich angrenzende Siedlungsstrukturen von Dibbersen gekennzeichnet ist. Die Biotoptypen im Trassenrandbereich wechseln sich entsprechend kleinräumig ab (Acker-, Wald-, Gehölz-, Ruderal- und Siedlungsflächen). Der Trassenbereich

nördlich der Autobahn ist durch Ruderalfluren mit hohem Gehölzanteil und durch Baumbestände geprägt.

3.3.2 AVIFAUNA

Insgesamt konnten innerhalb des ca. 136 ha großen Untersuchungsgebietes (siehe Landschaftspflegerischer Begleitplan) 320 Reviere bzw. Brutpaare von 40 verschiedenen Arten ermittelt werden, was einer Gesamtsiedlungsdichte von knapp 23,6 Revieren/10 ha entspricht.

Als einzige Rote Liste-Art neben der mit 14 Revieren in mäßig hoher Dichte vertretenen Feldlerche wurde im Rahmen dieser Untersuchung der Neuntöter mit drei Revieren im Gebiet festgestellt. Zwei dieser Reviere befinden sich im Böschungsbereich bzw. auf der anschließenden Ruderalfläche zwischen der A 1 und der B 75. Auf dieser Fläche befindet sich auch ein kleiner Feuchtbereich, in dem die Rohammer ein Revier besetzt.

Mit einem Paar Flussregenpfeifer findet sich ein weiteres interessantes Brutvorkommen des Untersuchungsgebietes in der (ehemaligen) „Schuttdeponie Aaskuhlen“. Die Art besiedelt hier ein typisches Habitat mit offenen, gestörten Flächen im Bereich einer permanenten Wasserfläche.

Neben überwiegend intensiv landwirtschaftlich genutzten Flächen und Siedlungsrandbereichen beinhaltet das Untersuchungsgebiet im nördlichen und mittleren Teil auch einige kleinere, überwiegend von Nadelgehölzen dominierte Waldstücke, die zwar dicht, aber überwiegend von allgemein weit verbreiteten Arten besiedelt sind. Unter den weniger häufigen Arten brüten hier u. a. Sommergoldhähnchen und Misteldrossel.

Unter den Arten der offenen Feldflur weisen Goldammer und Dorngrasmücke vergleichsweise hohe Siedlungsdichten auf, was sich auch durch das Vorhandensein zahlreicher Grenzstrukturen v. a. in den Böschungsbereichen erklärt. Die Feldlerche ist dagegen ebenso wie die Schafstelze in eher unterdurchschnittlicher Dichte vertreten.

Insgesamt ist das Untersuchungsgebiet durch zahlreiche Landschaftseingriffe, zu denen u. a. die stark befahrenen A 1, B 75 und K 13, eine 220 kV-Leitung im Norden, Müll- und Schuttdeponie sowie die intensive Landwirtschaft zu zählen sind, bereits stark vorbelastet.

An Nahrungsgästen und Durchzüglern konnten Mäusebussard, Turmfalke, Habicht, Sturmmöwen, Hohltauben, Rauchschwalben und Mehlschwalben beobachtet werden.

3.3.3 AMPHIBIEN

In den Stillgewässern im weiteren Umfeld (siehe Landschaftspflegerischer Begleitplan) wurden im Zeitraum März bis Juni 2003 folgende Amphibienarten festgestellt:

- Erdkröte (*Bufo bufo*)
- Teichfrosch (*Rana esculenta*)
- Grasfrosch (*Rana temporaria*)
- Teichmolch (*Triturus vulgaris*)

3.4 WASSER

3.4.1 OBERFLÄCHENGEWÄSSER

Innerhalb des Einwirkungsbereiches des Vorhabens befinden sich keine Fließgewässer. Das einzige im Einflussbereich der Trasse gelegene Oberflächengewässer ist das naturferne Stillgewässer südlich der Autobahn, direkt angrenzend an die geplante Auffahrt zur A 1. Dieses Gewässer hat eine geringe Bedeutung für Amphibien, d. h. es kommen keine gefährdeten Amphibienarten vor und es sind auch keine zu erwarten.

3.4.2 GRUNDWASSER

Im Raum Dibbersen liegen bedeutende Grundwasservorkommen, die als sehr ergiebig einzustufen sind. Der Grundwasserflurabstand liegt im gesamten Untersuchungsraum bei über 20 m, im größten Teil der Fläche sogar über 30 m. Das Grundwasser wird somit im gesamten Untersuchungsgebiet von einer mächtigen Bodenschicht bedeckt.

Fast das gesamte Untersuchungsgebiet, abgesehen vom äußersten südlichen Teil, wird vom Wasserschutzgebiet Woxdorf (Schutzzone III B) eingenommen.

3.5 BÖDEN

Im Untersuchungsgebiet kommen Plaggenesch, Braunerde und Pseudogley-Plaggenesch als Bodentypen vor. Die Bodenarten sind überwiegend mittel- bis feinsandig mit Übergängen zu lehmigen Sanden. Die Böden im Bereich der Siedlungen sind auf Grund anthropogener Eingriffe stark verändert, z. T. versiegelt, so dass hier eine Typisierung entsprechend den Böden im Außenbereich entfällt. Gleiches gilt für die im Untersuchungsgebiet vorhandenen Bodenabbaugelände, wo der natürlich anstehende Boden abgetragen wurde.

ALTLASTEN

Der räumliche Geltungsbereich des Bebauungsplans berührt zwei im Altlastenkataster des Landkreises Harburg geführte Altablagerungen. Dies sind:

- 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 Planungsgebiet hinein. Hierbei handelt es sich um ein bis 1985 betriebenes Sandabbaugebiet, das seit 1991 vollständig verfüllt und rekultiviert ist und 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 (vgl. Begründung zum Bebauungsplan).
Diese Altablagerung wird durch die in Dammlage verlaufende Trasse der B 75 neu überbaut.
- 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 aufgegebenen alte Ortsmülldeponie 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**.

Außerhalb des Plangebietes befinden sich die

- 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 weder durch die Straßenbaumaßnahme der B 75 neu noch durch sonstige im Zuge des Straßenbaus durchzuführende Baumaßnahmen berührt.

3.6 KLIMA / LUFT

Das Untersuchungsgebiet im Raum Buchholz liegt im maritim beeinflussten küstennahen Hinterland. Das Klima wird im wesentlichen durch atlantische Luftmassen bestimmt. Die höchsten Tagestemperaturen werden in den Monaten Juli und August erreicht. An etwa 22

Tagen im Jahr wird eine Temperatur von 25°C oder mehr erreicht. Die tiefsten Tagestemperaturen treten in den Monaten Januar und Februar auf. Es kommen etwa 94 Frosttage im Jahr vor. Hervorgerufen durch die erhöhte Ausstrahlung liegen die Tiefsttemperaturen am Erdboden unter denen der Lufttemperatur, so dass durchschnittlich mit Bodenfrost an etwa 122 Tagen im Jahr gerechnet werden muss. Die bisher gemessenen Extremtemperaturen liegen im Untersuchungsgebiet zwischen plus 33°C und minus 21°C.

Im langjährigen Jahresmittel fallen in Buchholz ungefähr 700 – 800 mm Niederschlag.

Die Hauptwindrichtung im Raum Buchholz ist West bis Südwest. Im Untersuchungsgebiet dominieren die großräumig bedingten Windverhältnisse, da sich auf Grund der gegebenen Topographie kein lokales, tagesperiodisches Windsystem ausbilden kann.

Die Waldgebiete östlich der geplanten Trasse haben die größte Bedeutung für das Klima im Untersuchungsgebiet. Sie zeichnen sich durch einen gedämpften Tagesgang von Temperatur und Luftfeuchte aus. Die Tagestemperatur liegt niedriger als im Freiland. Innerhalb der Bestände wird Kaltluft gebildet. Die Waldflächen haben darüber hinaus eine wichtige lufthygienische Funktionen durch ihre Luftfilterwirkung.

Die offeneren Bereiche, in der Regel Ackerflächen, sind insbesondere nachts für die Kaltluftproduktion von Bedeutung.

3.7 LANDSCHAFTSBILD

Innerhalb des Einwirkungsbereiches des Vorhabens sind folgende Landschaftsbildtypen vorhanden:

- Die ackerbaulichen Flächen im Trassenbereich selber sowie im größten Teil des Einwirkungsbereiches. Mehrere Wirtschaftswege, die auch als Fuß- und Radwege genutzt werden, queren die Ackerflächen. Die naturräumliche Ausstattung mit strukturgebenden Elementen wie Hecken, Gebüsch und Baumreihen ist im Trassenbereich vergleichsweise hoch. Dies ist auch durch die Lage im Randbereich der Ortlage Dibbersen mit differenzierteren Nutzungen und Strukturen begründet.
- Die zusammenhängenden Waldflächen innerhalb bzw. angrenzend an den Einwirkungsbereich sind Nadelwaldforste, teilweise auch Eichenmischwälder im Bereich Stucksberg südwestlich von Dibbersen sowie nördlich der Autobahn. Ein Großteil dieser Flächen sind ehemalige Heidestandorte, die im Laufe der letzten hundert Jahre aufgeforstet wurden.
- Flächen mit gemischter Nutzung sind geprägt durch differenzierte Nutzung und kleinräumige Ausstattung mit verschiedenen Landschaftselementen. Hier handelt es sich um die stärker strukturierten Bereiche, die einen hohen ästhetischen Eigenwert aufweisen. Innerhalb des Einwirkungsbereiches ist dieser Landschaftsbildtyp nur im nordöstlichen Bereich, südlich der Autobahn und nordöstlich der Mülldeponie Dibbersen zu finden.
- Zu den stark veränderten, intensiv genutzten Landschaftsbereichen gehören v. a. die durch die Anlage und den Betrieb negativ beeinflussten Straßenräume entlang der A 1 sowie der B 75. Diese Straßenbereiche sind durch die Verkehrsanlagen sowie Baumreihen, Hecken und Ruderalfluren der Böschungflächen geprägt und durch Straßenverkehrslärm vorbelastet. Weiterhin gehören auch die großen ehemaligen Sandabbaugebiete (Mülldeponie Dibbersen, Bauschuttdeponie Dibbersen) sowie die aktuellen Sandabbaugebiete nördlich der A 1 und südlich von Emsen zu diesem Landschaftsbildtyp.
- Struktureiche Siedlungsflächen sind in der Ortschaft Dibbersen anzutreffen. Hier handelt es sich meistens um alte Höfe mit großen Grundstücken. Der Struktureichtum wird von alten Bäumen (Eiche, Rotbuche), die hier im Siedlungsbereich in besonders schöner Ausprägung anzutreffen sind sowie großen Gehölzgruppen und alten Gebäudeteilen gebildet.
- Siedlungsbereiche die aufgrund neuerer Siedlungsformen ärmer an Strukturen sind, finden sich im südlichen Teil der Ortschaft Dibbersen, westlich und östlich der B 75.

3.8 ANGABEN ZUR BEVÖLKERUNG

Der Stadtteil Dibbersen der Stadt Buchholz hat 1.040 Einwohner (Stand 31.12.2003). Die Einwohnerzahlen von Dibbersen sind in den letzten sechs Jahren konstant geblieben, während die Einwohnerzahlen im Gesamtgebiet der Stadt Buchholz jährlich um etwa 1% gestiegen sind. Seit dem Jahr 1972 (Gebietsreform) hat sich die Einwohnerzahl in Dibbersen um ca. 42% erhöht.

Die Stadt Buchholz hat insgesamt 38.626 Einwohner (Stand 31.12.2003).

4 ÜBERSICHT ÜBER DIE WICHTIGSTEN GEPRÜFTEN ANDERWEITIGEN LÖSUNGSMÖGLICHKEITEN UND ANGABE DER WESENTLICHEN AUSWAHLGRÜNDE IM HINBLICK AUF DIE UMWELTAUSWIRKUNGEN DER FESTSETZUNGEN FÜR DAS VORHABEN

Eine detaillierte Übersicht über die wichtigsten geprüften anderweitigen Lösungsmöglichkeiten mit Angabe der wesentlichen Auswahlgründe ist in der Begründung zum Bebauungsplan enthalten.

Im Auftrag des Niedersächsischen Landesamtes für Straßenbau wurde im Dezember 1995 eine UVS zum Neubau der B 75n im Raum Dibbersen erstellt (Planungsgruppe Grün 1995). Diese war eine der Grundlagen für die vom Straßenbauamt Lüneburg durchgeführte Variantenuntersuchung zur Lösung der Verkehrsprobleme auf der Bundesstraße B 75 im Gebiet der Stadt Buchholz, Ortsteil Dibbersen (Straßenbauamt Lüneburg 1996).

Gegenstand der UVS waren unterschiedliche Umgehungsvarianten im Westen und im Osten der Ortschaft Dibbersen sowie der 4-streifige Ausbau und die Untertunnelung der Ortsdurchfahrt.

Im Ergebnis der UVS wurde festgestellt, dass die Westvarianten bei den geringsten Entlastungswirkungen im Bereich der Ortsdurchfahrt zu den vergleichbar höchsten Risiken für die Schutzgüter nach UVPG führen, die Ostvarianten dagegen bei wesentlich geringeren Eingriffen in den Naturhaushalt und das Landschaftsbild eine stärkere Entlastung im Bereich der Ortsdurchfahrt bringen. Der 4-streifige Ausbau der Ortsdurchfahrt verursacht bei geringen Eingriffen in den Naturhaushalt eine weitere Verfestigung des städtebaulichen Missstandes, während die Untertunnelung bei geringen Neubelastungen der Schutzgüter im Außenbereich zu einer deutlichen Verbesserung im Ortskern führt.

Unter Berücksichtigung der Ergebnisse der UVS sowie der verkehrlichen, wirtschaftlichen und raumplanerischen Belange wurde die Ostvariante II 5B als Vorzugsvariante ausgewählt. Diese liegt der geplanten Ortsumgehung zu Grunde. Die planerische Absicherung erfolgte über das RROP für den Landkreis Harburg (2000) und den Flächennutzungsplan 2020 der Stadt Buchholz i.d.N. aus dem Jahre 2001.

In der diesem Bebauungsplanverfahren vorhergehenden detaillierten Straßenplanung wurde versucht, die Planung zu optimieren. Es 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 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
- höhengleichem Anschluss der B 75 alt / K 85 nördlich der A 1

als vermeintlich günstigste Lösung entwickelt.

Aufgrund der höhengleichen Anschlüsse 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 sowohl eine kostenoptimierte Lösung als auch aufgrund der höhenungleichen Verknüpfung mit der K 13 (B 75 neu im Einschnitt) 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 blieben wie in der Planungsvariante 6 B.

5 BESCHREIBUNG VON ART UND UMFANG DER ZU ERWARTENDEN EMISSIONEN, DER ABFÄLLE, DES ANFALLS VON ABWASSER, DER NUTZUNG UND GESTALTUNG VON WASSER, BODEN, NATUR UND LANDSCHAFT SOWIE ANGABEN ZU SONSTIGEN FOLGEN DER FESTSETZUNGEN FÜR DAS VORHABEN, DIE ZU ERHEBLICHEN NACHTEILIGEN UMWELTAUSWIRKUNGEN FÜHREN KÖNNEN

5.1 VERKEHRSPROGNOSE

Die Anschlussstelle Dibbersen liegt nördlich der Ortschaft Dibbersen. Daher kommt es auf der B 75 in der Ortsdurchfahrt zu einer enormen Bündelung der Verkehrsströme. Bei der Verkehrszählung im Jahr 2002 wurde in der Ortsdurchfahrt eine Belastung von mehr als 24.000 Kfz/24h mit einem Lkw-Anteil von rd. 8% ermittelt. Für das Prognosejahr 2015 wird ohne den Bau der Ortsumgehung ein Anstieg des Verkehrs auf rund 26.000 Kfz/24h erwartet.

Durch den Bau der Ortsumgehung verbleibt in der Ortsdurchfahrt eine Belastung von 2.100 Kfz/24h, das entspricht einer Entlastung um rund 24.000 Kfz/24h. Für das Prognosejahr 2015 wird erwartet, dass die B 75n 27.100 Kfz/24h anziehen wird.

5.2 EMISSIONEN

LUFTSCHADTSTOFFE

Die Schadstoffemissionen des Kfz-Verkehrs haben negative Auswirkungen, welche die Luftqualität in Straßennähe verschlechtern. Besonders bei den Schadstoffen Kohlenmonoxid (CO), Stickstoffmonoxid (NO), Stickstoffdioxid (NO₂), Stickoxide (NO_x), Blei (Pb), Schwefeldioxid (SO₂), Ruß, Benzol und PM 10 (Feinstaub) ist der straßenverkehrsbedingte Anteil an der Gesamtemission groß. Die Schadstoffkonzentration verringert sich mit zunehmendem Abstand von der Straße, wobei für Primärprodukte wie CO und NO eine andere Abklingfunktion als für Folgeprodukte (NO₂) gilt.

Durch die Verlagerung des Verkehrs von der B 75 alt auf die B 75 neu kommt es an der geplanten Straße zu einer Beeinträchtigung der Luftqualität, im Bereich der Ortsdurchfahrt Dibbersen und im Bereich des Rückbaus der B 75n zu einer Verbesserung der Luftqualität.

Aufgrund der luftklimatischen Situationen ist nicht davon auszugehen, dass sich die emittierten Schadstoffe in bestimmten Bereichen konzentrieren, sondern großräumig verteilt werden, so dass insgesamt davon ausgegangen werden kann, dass die zulässigen Höchstwerte im Außenbereich nicht überschritten werden.

Im innerörtlichen Bereich wird die luftklimatische Situation durch die Abnahme des Verkehrs um rund 24.000 KFZ/24 h auf rund 2.100 KFZ/24 h stark entlastet, so dass auf die Wohnnutzung bezogen eine deutliche Verbesserung der Luftschadstoffsituation prognostiziert werden kann.

LÄRM

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 Gutachten ermittelt worden. Hiernach 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 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 Lärmschutzwand 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 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 Mischgebiete (64 dB[A] tags und 54 dB[A] nachts) eingehalten bzw. mehr oder weniger deutlich unterschritten.

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

Zur Ermittlung einer mehr als nur geringfügigen Überschreitung der schalltechnischen Orientierungswerte (Überschreitung ≥ 1 dB[A]) verbunden mit einer Schall**zunahme** um mindestens 1 dB[A], wurde eine weitere schalltechnische Untersuchung durchgeführt. Hiernach 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*	Überschreitung der schalltechnischen Orientierungswerte nachts (45 dB[A] für WA- und 50 dB[A] für MI-Gebiete)	Schallzunahme gegenüber dem Planungsnullfall
Am Heidland 16 A	+ 2 dB(A)	+ 3 dB(A)
Am Heidland 18	+ 1 dB(A)	+ 3 dB(A)
Am Heidland 20	+ 2 dB(A)	+ 3 dB(A)
Am Heidland 21	+ 2 dB(A)	+ 2 dB(A)
Am Heidland 25	+ 2 dB(A)	+ 2 dB(A)
Am Heidland 26	+ 3 dB(A)	+ 6 dB(A)
Dibberser Kirchweg 7 B	+ 1 dB(A)	+ 1 dB(A)
Dibberser Kirchweg 8	+ 3 dB(A)	+ 2 dB(A)
Dibberser Kirchweg 8 A	+ 4 dB(A)	+ 14 dB(A)
Dibberser Kirchweg 9	+ 2 dB(A)	+ 2 dB(A)
Dibberser Kirchweg 23	+ 2 dB(A)	+ 6 dB(A)

* jeweils am stärksten belastete Gebäudeseite bzw. am stärksten belastetes Geschoss

Dabei ist zu beachten, dass diese mehr als nur geringfügige Überschreitung ausschließlich die **nächtlichen** Orientierungswerte betrifft.

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 m ... keine Lärminderung in der Größe, dass die Orientierungswerte am allen Gebäuden eingehalten werden“ bewirken würde, scheidet eine „Verbesserung“ der aktiven Lärmschutzmaßnahmen aus.

Die Stadt Buchholz wird daher diejenigen Gebäude, die durch von der B 75 neu einwirkende Schallimmissionen von einer mehr als nur geringfügigen Überschreitung der schalltechnischen Orientierungswerte (Überschreitung ≥ 1 dB[A]) in Verbindung mit einer Schall**zunahme** von mehr als 1 dB (A) betroffen sind, mit Schallschutzfenstern ausstatten.

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.

5.3 ANFALL VON ABWASSER

Die Planung der Entwässerungsanlagen erfolgte mit den Vorgaben der RAS-Ew (Ausgabe 1987), RAS-Ew -Tabellenwerk- (Ausgabe 1987) und RiStWag Ausgabe 2002 und des Arbeitsblattes A 138 des ATV-Regelwerkes für den „Bau und Bemessung von Anlagen zur dezentralen Versickerung von nicht schädlich verunreinigtem Niederschlagswasser“.

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

5.4 NUTZUNG UND GESTALTUNG VON WASSER

Innerhalb des Plangebietes befinden sich aufgrund der geologischen Verhältnisse keine natürlichen Oberflächengewässer.

Der südlich der A 1 vorhandene Teich, in dem das Niederschlagswasser der A 1 behandelt wird, wird durch die hier zu errichtende Rampe etwas verkleinert.

Südlich des Dibberser Kirchweges sowie südlich der Autobahnauffahrt zur A 1 Richtung Hamburg sind Versickerungs-, Absetz- und Sandfangbecken zum Auffangen und versickern des anfallenden Niederschlagswassers vorgesehen. Diese Becken werden in Erdbauweise naturnah hergestellt.

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

Als Ausgleichsmaßnahmen (siehe Kap. 7.8 und LBP) ist die Anlage von zwei naturnahen Laichgewässern vorgesehen. Diese liegen außerhalb eines von Straßen beeinflussten Bereiches und haben angrenzend geeignete Biotopstrukturen als Sommer- und Winterlebensraum der Amphibien.

5.5 NUTZUNG UND GESTALTUNG VON BODEN

Bevor die Aushub- und Dammschütтарbeiten beginnen, muss der anstehende Oberboden abgetragen werden. Ein Teil des Oberbodens soll auf den Böschungen wieder angedeckt werden, trotzdem wird ein erheblicher Überschuss entstehen. Es ist vorgesehen, ihn soweit wie möglich in den Lärmschutzwällen und zur Geländegestaltung wieder einzubauen. Die nicht mehr verwendbaren Überschussmassen müssen in genehmigte Deponien verbracht werden. Die „Altablagerung 05/23, ehemalige Gemeindegippe Dibbersen“ auf der Ostseite des aufzuhebenden Abschnittes der B 75 alt südlich von Dibbersen wird durch die Neubaumaßnahmen der B 75 neu nicht berührt. Die „Altablagerung 05/3, Bodenabbau Fa. Einhaus“ ragt nördlich der A 1 – zwischen der A 1 und der B 75/K 85 – in das Plangebiet hinein. Diese Altablagerung wird durch die in Dammlage verlaufende Trasse der B 75 neu überbaut.

Bei der Bodenbilanz wird davon ausgegangen, dass nur etwa die Hälfte des Erdabtrages aus den Einschnittsstrecken als Dammbaumaterial geeignet ist. Der übrige Aushub soll in den Lärmschutzwällen eingebaut bzw. deponiert werden.

5.6 NUTZUNG UND GESTALTUNG VON NATUR UND LANDSCHAFT

Der Bereich der geplanten Trasse B 75n wird derzeit überwiegend landwirtschaftlich genutzt. Die landwirtschaftlichen Flächen liegen zwischen den Ortsrändern der Ortschaft Dibbersen und den östlich davon gelegenen Gehölz-, Wald- und Deponieflächen.

Die geplante Trasse quert die Autobahn A 1 und die Kreisstraße K 13, für die jeweils Anschlussbauwerke vorgesehen sind. Des Weiteren werden vier Straßen bzw. Wirtschaftswege („Dibberser Kirchweg“, „Am Heidland“ sowie hiervon abzweigende Wirtschaftswege) gequert.

Neben den geplanten vollversiegelten Flächen (Fahrbahnen, Wirtschaftswege, Rad- und Fußwege sowie Parkplätze) und den geschotterten Wirtschaftswegen werden auf den übrigen Flächen innerhalb des Trassenbereiches folgende Gestaltungsmaßnahmen durchgeführt:

G 03 Anlage von Landschaftsrasen

G 04 Gehölzpflanzungen

Diese Maßnahmen dienen vorrangig der Eingliederung der geplanten Ortsumgehung in die Landschaft und haben Funktionen bezüglich des Sicht-, Staub- und Immissionsschutzes. Nähere Einzelheiten zu den Maßnahmen sind dem Landschaftspflegerischen Begleitplan zu entnehmen.

6 BESCHREIBUNG DER MAßNAHMEN, MIT DENEN ERHEBLICHE NACHTEILIGE UMWELTAUSWIRKUNGEN DER FESTSETZUNGEN FÜR DAS VORHABEN VERMIEDEN BZW. VERMINDERT WERDEN SOLLEN

Folgende Maßnahmen, die bei der vorliegenden Planung berücksichtigt wurden, führen zu einer Vermeidung von Beeinträchtigungen des mit dem Straßenneubau verbundenen Eingriffs:

- Auf der Ebene der Linienfindung wurde unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsstudie (PLANUNGSGRUPPE GRÜN 1995) eine konfliktarme Trassenführung entwickelt, durch die die Eingriffswirkungen in den Naturhaushalt und das Landschaftsbild minimiert werden.
- Aktive Schallschutzmaßnahmen durch die Anlage von Lärmschutzwällen.
Geplant sind südlich des Dibberser Kirchweges ein Lärmschutzwall mit einer Kronenhöhe von 3,5 m über Straßenniveau und nördlich des Dibberser Kirchweges ein 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 und Mischgebiete 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“, die zwar keine verbindlichen Grenzwerte sind, die aber – soweit möglich – eingehalten werden sollen.
- Reinigung des anfallenden Oberflächenwassers und Versickerung
Zur Oberflächenentwässerung der B 75 neu wurde eine entwässerungstechnische Vorplanung 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.
- Beschränkung der Baustelleneinrichtungsflächen auf den unmittelbaren Trassenbereich im Bereich empfindlicher Biotope.
Im Bereich vorhandener Ackerflächen ist ein Arbeitsstreifen von 15 m um die Trasse vorgesehen, während im Bereich von wertvolleren Biotopen dieser Arbeitsstreifen entfällt und die Biotope durch entsprechende Schutzmaßnahmen während des Baubetriebes nach RAS-LP4 zu sichern sind.
- Schutz von Gehölzen nach RAS-LP 4
Zum Schutz von Gehölzbeständen werden die Bestimmungen der RAS-LP4 in die Ausschreibung für die Baumaßnahme übernommen und eingehalten. Durch gezielte Schutzmaßnahmen im Bereich der Alleebäume an der B 75 alt südlich von Dibbersen (Einzelbaumschutz) und an den Waldbeständen nördlich des Dibberser Kirchweges (Abzäunung) werden Schädigungen von erhaltenswerten Gehölzen vermieden.

7 BESCHREIBUNG DER ZU ERWARTENDEN ERHEBLICHEN NACHTEILIGEN UMWELTAUSWIRKUNGEN DER FESTSETZUNGEN FÜR DAS VORHABEN UNTER BERÜCKSICHTIGUNG DES ALLGEMEINEN KENNTNISSTANDES UND DER ALLGEMEIN ANERKANNTEN PRÜFUNGMETHODEN SOWIE DER KOMPENSATIONSMAßNAHMEN

Trotz der o. g. Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen verbleiben nachteilige Umweltauswirkungen durch das Vorhaben. Diese Auswirkungen sollen im Folgenden bezogen auf die Schutzgüter des UVPG (§ 2 UVPG) erläutert werden.

7.1 MENSCH

Durch den Neubau der B 75n nimmt der Verkehr in der Ortsmitte von Dibbersen erheblich ab. Statt der derzeitigen Fahrzeugdichte von mehr als 24.000 Kfz/24h wird nach Bau der Ortsumfahrung nur noch mit ca. 2.000 Kfz/24 h auf der alten B 75 gerechnet. Gleichzeitig wird der Fahrzeugverkehr auf der Ortsumgehungsstraße B 75n mit ca. 27.100 Kfz/24 h für das Jahr 2015 prognostiziert. Bezüglich der Immissionen (Lärm und Luftschadstoffe) ergibt sich für den Ortskern eine Entlastung der heutigen Situation, während sich für Wohnhäuser am östlichen Ortsrand (Am Heidland, Dibberser Kirchweg) eine Erhöhung der Belastungen ergibt (siehe Kap. 5.2).

Durch aktive Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzwälle und -wände) werden an allen Gebäuden im Einwirkungsbereich der B 75 neu die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für Wohngebiete und Mischgebiete eingehalten bzw. mehr oder weniger deutlich unterschritten.

Dennoch können an einzelnen Gebäuden bezüglich der Lärmimmissionen höhere Schallwerte auftreten. Die Stadt Buchholz wird diejenigen Gebäude, die durch von der B 75 neu einwirkende Schallimmissionen von einer mehr als nur geringfügigen Überschreitung der schalltechnischen Orientierungswerte (Überschreitung 1 dB[A]) in Verbindung mit einer Schallzunahme von mehr als 1 dB (A) betroffen sind, mit Schallschutzfenstern ausstatten.

Nach Durchführung aller Maßnahmen werden die Beeinträchtigung durch Schallimmissionen minimiert. Die positiven Auswirkungen durch die Verkehrsentlastung im Ortskern überwiegen dabei die negativen Auswirkungen im Ortsrandbereich.

Aufgrund der Entfernung von mindestens 100 m zu den nächstgelegenen Wohngebäuden ist nicht mit einer signifikanten Erhöhung der Luftschadstoffe im Bereich der Wohnbebauung zu rechnen. Im innerörtlichen Bereich wird die luftklimatische Situation durch die Abnahme des Verkehrs um rund 24.000 KFZ/24 h auf rund 2.100 KFZ/24 h stark entlastet, so dass auf die Wohnnutzung bezogen eine deutliche Verbesserung der Luftschadstoffsituation prognostiziert werden kann.

Durch die geplante Ortsumgehung Dibbersen werden das Landschaftsbild und die Erholungseignung im zwischen den Waldflächen Eckeler Berg und Stucksberg gelegenen Raum erheblich beeinträchtigt. Dieser Raum weist überwiegend eine mittlere Empfindlichkeit hinsichtlich des Landschaftsbildes auf. Östlich angrenzend sind Räume mit hoher bis sehr Hoher Empfindlichkeit. Das Eingriffsgebiet wird vorwiegend von den Bewohnern Dibbersens als Naherholungsgebiet genutzt. Radfahren, Spazieren gehen und Wandern sind die Hauptaktivitäten. Durch die Umverlegung des Weges Am Heidland und durch die Verlärmung im Trassenumfeld wird zusätzlich zu den Landschaftsbildveränderungen die Erholungsnutzung beeinträchtigt.

Vorrangiges Ziel der Landschaftspflegerischen Begleitplanung war daher die landschaftsgerechte Einbindung der geplanten Ortsumgehung und die landschaftsgerechte Neugestaltung des betroffenen Umfeldes durch die entsprechenden Gestaltungs- und Ausgleichsmaßnahmen.

7.2 TIERE UND PFLANZEN

BIOTOPTYPEN

Durch den Straßenneubau sind auf Grund der Überbauung bzw. der Versiegelung Flächenverluste für die Lebensräume von Pflanzen und Tieren verbunden. Der Flächenverlust beträgt insgesamt und ohne Differenzierung nach Biotoptypen ca. 20,32 ha. Der Anteil der versiegelten/teilversiegelten Fläche beträgt hierbei ca. 6,45 ha.

Beeinträchtigungen durch das geplante Vorhaben bestehen durch die Flächen- und Biotopverluste, ausgelöst durch Versiegelung und Überbauung (Fahrbahn und Gesamtstraßenkörper mit Nebenanlagen wie Lärmschutzwällen und Einschnittböschungen und Entwässerungseinrichtungen).

Das Ergebnis der Bewertung der durch Versiegelung und Überbauung beeinträchtigten Biotop-typen führt zu einem Biotopwertverlust von 42,72 Flächenäquivalenten.

In drei Teilbereichen des Bebauungsplanes kommt es durch die Neuordnung von Flächen für die Landwirtschaft zu zusätzlichen Eingriffswirkungen, die auf einer Fläche von 2,22 ha zu einem Biotopwertverlust von 4,72 FÄ führen.

Hierbei wird davon ausgegangen, dass sämtliche vorhandenen Biotoptypen innerhalb des Trassenbereiches zerstört werden. Es wird zunächst von einem vollständigen Verlust des Wertes ausgegangen. (Nähere Einzelheiten zur Berechnung sind im Landschaftspflegerischen Begleitplan enthalten.)

Aus der Differenz der Flächenäquivalente vor und nach dem geplanten Bauvorhaben ergeben sich die erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen.

Auf der von der Straße und Nebenanlagen zerstörten Fläche werden durch die im Landschaftspflegerischen Begleitplan vorgesehenen Gestaltungsmaßnahmen neue Biotoptypen geschaffen, durch die auf der 20,32 ha großen Fläche ein Biotopwert von 39,60 FÄ erreicht wird. Dies bedeutet, dass nach Abschluss der Baumaßnahmen mit den Gestaltungsmaßnahmen noch ein Verlust von $42,72 - 39,60 = 3,12$ FÄ übrigbleibt, der nicht auf der unmittelbar vom Eingriff beeinträchtigten trassennahen Fläche ausgeglichen werden kann.

Auf der Flächen für die Neuordnung von Flächen für die Landwirtschaft sollen Ackerflächen entstehen. Berücksichtigt man die Wertstufe 2 für den entstehenden Biotoptyp Acker, so ergibt sich nach Durchführung der landwirtschaftlichen Neuordnung für die Gesamtfläche von 2,22 ha ein Flächenäquivalent von 4,44. Dies ergibt nach Abschluss der Baumaßnahmen ein Biotopwertverlust von $4,72 - 4,44 = 0,28$ Flächenäquivalenten.

Zusammen mit dem Ausgleichsbedarf durch den Straßenneubau von 3,11 FÄ ergeben sich erheblich nachteilige Umweltauswirkungen von $3,11 + 0,28 = 3,39$ FÄ.

VÖGEL

Durch den geplanten Trassenverlauf ist ein Teil des Ruderalflächen-Komplexes zwischen der B 75 und der A 1 mit einem Neuntöter-Revier und dem kleinen Feuchtbereich mit dem Rohrammer-Vorkommen direkt betroffen. Für den Neuntöter als im Gebiet gut vertretene und daher für Habitatverbesserungsmaßnahmen geeignete Zielart der Roten Liste sind Ausgleichsmaßnahmen v. a. in Form von Dornbuschpflanzungen in Böschungs- und Heckenkomplexen zu empfehlen. Dies ist bei der Konzeption der Gestaltungs- und Ausgleichsmaßnahmen zu berücksichtigen.

Zur Habitatverbesserung der direkt betroffenen Rohrammer sind Feuchtbereiche bzw. Kleingewässer geeignet.

Der weitere Trassenverlauf führt überwiegend durch landwirtschaftlich genutzte Flächen, wobei ca. sechs Reviere der Feldlerche zumindest teilweise berührt würden. Die besiedelbare Fläche wird sich für die Art auf jeden Fall verringern. Durch den vorgesehenen Rückbau der B 75

südlich Dibbersen wird dies teilweise kompensiert. Eine Verbesserung der Habitatqualität kann durch verbreiterte Ackerrandstreifen oder Erhöhung des Brachflächenanteils kompensiert werden.

Als Nahrungsgäste und Durchzügler wurden Mäusebussard, Turmfalke, Habicht (indirekt), Sturmmöwe, Hohltaube, Ringeltaube, Rauch- und Mehlschwalbe jeweils in geringer Anzahl beobachtet. Eine erhebliche Beeinträchtigung hinsichtlich dieser Arten durch die geplante Straße ist nicht zu erwarten (vgl. LBP Kap. 5.3.2.1).

AMPHIBIEN

Die im Umfeld der geplanten Trasse vorhandenen Laichgewässer wurden hinsichtlich der Amphibienvorkommen vorhabenbezogen kartiert (vgl. LBP).

Von den 6 kartierten Gewässern ist lediglich bei einem Gewässer mit erheblichen Auswirkungen durch das Straßenbauvorhaben zu rechnen. Es handelt sich um das Gewässer Nr. 3, in dem Erdkröte (*Bufo bufo*), Teichfrosch (*Rana esculenta*), Grasfrosch (*Rana temporaria*) und Teichmolch (*Triturus vulgaris*) festgestellt wurden. Die Sommer- und Winterlebensräume der kartierten Arten liegen im direkten Gewässerumfeld und im Gewässer selbst. Durch das Straßenbauvorhaben kommt es zu einer Reduzierung des Sommer- und Winterlebensraumes vorrangig von Erdkröte (*Bufo bufo*) und Grasfrosch (*Rana temporaria*).

Als Kompensationsmaßnahme wird vorgeschlagen, in einem durch Straßen möglichst unbeeinflussten Bereich ein naturnahes Kleingewässer mit angrenzendem Sommer- und Winterlebensraum in der Nähe bereits bestehender Populationen anzulegen.

7.3 BODEN

Der Gefahr der Bodenverdichtung in der Bauphase kann durch den Verzicht auf Bauarbeiten während Zeiten hoher Bodenfeuchtesituation entgegengewirkt werden. Auf Grund der örtlichen Bodenverhältnisse, die vergleichsweise trocken und günstig einzustufen sind, ist nicht mit erheblichen Beeinträchtigungen zu rechnen.

Die stärkste Beeinträchtigung der Böden liegt in der Versiegelung/Teilversiegelung von 6,45 ha durch die Fahrbahnen der neuen Straße, Wirtschaftswege, Geh- und Radwege sowie den Parkplatz an der K 13. In diesen Bereichen gehen die natürlichen Bodenfunktionen vollständig verloren. Auch die geplanten geschotterten Wirtschaftswege werden zu dieser Kategorie gerechnet, da aufgrund der Verdichtung auch hier mit einem nahezu vollständigen Verlust der natürlichen Bodenfunktionen gerechnet werden muss.

Durch die Entsiegelung von Fahrbahnflächen der B 75 alt sowie im Bereich der Anschlussstelle Dibbersen und von Wirtschaftswegen wird auf einer Fläche von 1,80 ha die Bodenfunktion wieder hergestellt. Es verbleibt ein Ausgleichserfordernis von $6,45 - 1,80 = 4,65$ ha für die Versiegelung.

Im Bereich der Trasse werden 13,87 ha Boden für Lärmschutzwälle, Dämme, Bankettflächen, sonstige Grünflächen sowie Entwässerungseinrichtungen verändert. Durch die Veränderung des Geländeniveaus durch Aufschüttungen für Dammlagen und Lärmschutzwälle sowie für Einschnittlagen werden zwar nicht die natürlichen Bodenfunktionen zerstört, eine Beeinträchtigung ist jedoch in der Veränderung der gewachsenen Bodenstrukturen zu sehen.

Bei den Arbeiten wird die „Altablagerung 05/23, ehemalige Gemeindegippe Dibbersen“ auf der Ostseite des aufzuhebenden Abschnittes der B 75 alt südlich von Dibbersen nicht berührt. Die „Altablagerung 05/3, Bodenabbau Fa. Einhaus“ ragt nördlich der A 1 – zwischen der A 1 und der B 75/K 85 – in das Plangebiet hinein. Diese Altablagerung wird durch die in Dammlage verlaufende Trasse der B 75 neu überbaut. Im Zuge dieses Planverfahrens wurde eine ergänzende Baugrunduntersuchung durchgeführt und ein Gutachten zu den Anforderungen der Gründung des Straßenbaukörpers erarbeitet. 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

rung mittels Rüttelstopfdichtung oder eine Tiefengründung des Straßendamms durchgeführt. Ein Austausch der Auffüllung ist aufgrund der angetroffenen Mächtigkeit wegen zu hoher zu erwartender Kosten nicht in Betracht zu ziehen.

Ein zusätzlicher Schadstoffeintrag in den Boden ist durch Reifenabrieb, Asbestabrieb (Bremsen) und Ölrückstände in den Randbereichen zu erwarten. Die stärksten Schadstoffeinträge in straßennahe Böden finden im Bereiche bis zu 3 m Abstand vom jeweiligen Straßenrand statt. Daher wird bei den Schutzgütern Boden und Wasser von einer straßen- bzw. verkehrsbedingten Beeinträchtigung durch Schadstoffeintrag im Abstandsbereich von 3 m zur Straße ausgegangen. Zu berücksichtigen ist, dass ein Teil der bestehenden B 75 rückgebaut wird und auf dem restlichen Abschnitt der B 75 alt die Verkehrsbelastung von ca. 25.000 KFZ/24 h auf ca. 2.000 KFZ/24 h sinkt. Hierdurch werden die Beeinträchtigungen des Bodens und des Grundwassers durch Schadstoffeintrag größtenteils ausgeglichen.

7.4 WASSER

Beeinträchtigungen von Oberflächengewässern sind im Bereich des Absetzbeckens an der A 1 gegeben, das im Böschungsbereich zur A 1 verändert wird.

Im Bereich der geplanten Straße werden Entwässerungsmulden, Seitengräben und Absetzbecken zur Aufnahme des Oberflächenwassers auf einer Fläche von 2,21 ha angelegt. Die Beeinträchtigungen der Oberflächengewässer werden durch die Neuanlage der Mulden, Gräben und Absetzbecken ausgeglichen.

Eine Beeinträchtigung des Grundwassers erfolgt durch die Versiegelung bzw. Teilversiegelung auf 6,45 ha. Diese Bereiche gehen für die Grundwasserneubildung verloren. Das auf der Straße anfallende Niederschlagswasser führt zu einer Erhöhung des Oberflächenabflusses, der aber nach entsprechender Reinigung durch Versickerung wieder dem Grundwasser zugeführt wird, so dass keine erhebliche Beeinträchtigung auf das Grundwasser verbleibt. Durch Entsiegelungsmaßnahmen wird außerdem auf einer Fläche von 1,80 ha wieder eine Grundwasserneubildungsmöglichkeit geschaffen.

Eine weitere mögliche Beeinträchtigung des Grundwassers besteht in der Kontamination durch Schadstoffeintrag. Die zu erwartenden Schadstoffeinträge durch den Verkehrsbetrieb in den Boden betreffen hinsichtlich der zu erwartenden Wirkzonen und Konzentrationsbereiche die Beeinträchtigungen des Grundwassers gleichermaßen. Wie beim Boden ist zu berücksichtigen, dass ein Teil der bestehenden B 75 rückgebaut wird und auf dem restlichen Abschnitt der B 75 alt die Verkehrsbelastung von ca. 25.000 KFZ/24 h auf ca. 2.000 KFZ/24 h sinkt. Hierdurch werden die Beeinträchtigungen des Bodens und des Grundwassers durch Schadstoffeintrag größtenteils ausgeglichen.

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

7.5 LUFT / KLIMA

Auf das Schutzgut Klima / Luft haben vor allem die Schadstoffemissionen des Kfz-Verkehrs negative Auswirkungen, welche die Luftqualität in Straßennähe verschlechtern. Besonders bei den Schadstoffen CO, NO und NO₂ ist der straßenverkehrsbedingte Anteil an der Gesamtemission groß. Die Schadstoffkonzentration verringert sich mit zunehmendem Abstand von der Straße, wobei für Primärprodukte wie CO und NO eine andere Abklingfunktion als für Folgeprodukte (NO₂) gilt.

Durch die Verlagerung des Verkehrs von der B 75 alt auf die B 75 neu kommt es an der geplanten Straße zu einer Beeinträchtigung der Luftqualität, im Bereich der Ortsdurchfahrt Dibbersen und im Bereich des Rückbaus der B 75 zu einer Verbesserung der Luftqualität.

Aufgrund der luftklimatischen Situationen (wenig Relief, starke Winde) ist nicht davon auszugehen, dass sich die emittierten Schadstoffe in bestimmten Bereichen konzentrieren, sondern großräumig verteilt werden, so dass insgesamt davon ausgegangen werden kann, dass die zulässigen Höchstwerte im Außenbereich nicht überschritten werden. Im innerörtlichen Bereich wird die luftklimatische Situation dagegen entlastet.

Abgesehen davon ist durch die Realisierung der Gestaltungs- und Ausgleichsmaßnahmen für die übrigen Schutzgüter mit einer Verbesserung des Kleinklimas in den Bereichen der Maßnahmen zu rechnen. Dies wird insbesondere auch im Eingriffsgebiet durch die Pflanzung von Gehölzbeständen erreicht.

7.6 LANDSCHAFT

Das Eingriffsgebiet wird vorwiegend von den Bewohnern Dibbersens als Naherholungsgebiet genutzt. Radfahren, Spazieren gehen und Wandern sind die Hauptaktivitäten.

Durch die:

- Zerschneidung von Wegen und optischen Bezügen
- der Überbauung einzelner Elemente der Landschaftsbildtypen, die deren Eigenart ausmachen und zu ihrer Vielfalt beitragen sowie
- der Verlärmung bisher nicht belasteter Landschaftsräume

wird das Landschaftsbild und die Erholungseignung im zwischen den Waldflächen Eckeler Berg und Stucksberg gelegenen Raum erheblich beeinträchtigt. Dieser Raum weist überwiegend eine mittlere Empfindlichkeit hinsichtlich des Landschaftsbildes auf. Östlich angrenzend sind Räume mit hoher bis sehr Hoher Empfindlichkeit.

Nach § 10 (1) des Niedersächsischen Naturschutzgesetzes kann „... Eine Beeinträchtigung des Landschaftsbildes auch durch eine landschaftsgerechte Neugestaltung ausgeglichen werden“.

Vorrangiges Ziel der vorliegenden Planung war daher die landschaftsgerechte Einbindung der geplanten Ortsumgehung und die landschaftsgerechte Neugestaltung des betroffenen Umfeldes durch die entsprechenden Gestaltungs- und Ausgleichsmaßnahmen.

7.7 KULTUR- UND SONSTIGE SACHGÜTER

Kultur- und Sachgüter werden durch die Ortsumgehung Dibbersen nicht erheblich beeinträchtigt.

7.8 KOMPENSATIONSMAßNAHMEN

Die vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen sind im Landschaftspflegerischen Begleitplan detailliert dargestellt. Sie sollen auf den vom Eingriff betroffenen Grundflächen durchgeführt werden und dienen dazu, die vom Vorhaben beeinträchtigten Werte und Funktionen im räumlichen Zusammenhang mit dem Eingriff zu kompensieren.

Die Maßnahmen sind im Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen des LBP dargestellt. Dieser unterteilt sich die Maßnahmen zum einen in Gestaltungsmaßnahmen, die auf den durch den Straßenbau betroffenen Grundflächen vorgesehen (siehe Kap. 5.6) sind und die nachfolgend aufgeführten Ausgleichsmaßnahmen in dem vom Eingriff betroffenen Raum:

- | | |
|------|--|
| A 05 | Baumpflanzungen |
| A 06 | Anlage von Straßenbegleitgrün mit naturnahen Gehölzflächen und halbruderalen Gras- und Staudenfluren trassenbegleitend auf Lärmschutzwällen und Dammböschungen |
| A 07 | Anlage von Straßenbegleitgrün mit halbruderalen Gras- und Staudenfluren trockener Standorte und Einzelbäume auf Einschnittböschungen |

- A 08(E) Anlage und Entwicklung naturnaher Feldgehölze
- A 09(E) Anlage und Entwicklung von Magerrasen
- A 10(E) Anlage und Entwicklung von Eichen-Mischwald armer trockener Standorte
- A 11(E) Anlage und Entwicklung von Streuobstwiesen
- A 12 Anlage und Entwicklung von Ruderalflur / Ruderalgebüsch mittlerer Standorte
- A 13 Anlage von naturnahen Kleingewässern (Laichgewässer, Vogellebensraum)
- A 14 Anlage und Entwicklung von artenreichen Ackerrandstreifen / Saumgesellschaften
- A 15 Entsiegelung von bestehenden Verkehrsflächen
- A 16 Anlage von Landschaftsrasen auf entsiegelten Flächen

Nähere Einzelheiten zu den Maßnahmen sowie eine Gegenüberstellung der Maßnahmen und der Konflikte sind dem Landschaftspflegerischen Begleitplan zu entnehmen.

Die erheblichen Eingriffe in Natur und Landschaft werden durch die dargestellten Maßnahmen ausgeglichen.

8 HINWEISE AUF SCHWIERIGKEITEN, DIE BEI DER ZUSAMMENSTELLUNG DER ANGABEN AUFGETRETEN SIND, ZUM BEISPIEL TECHNISCHE LÜCKEN ODER FEHLENDE KENNTHNISSE

Bei der Erstellung des Umweltberichtes traten keine Schwierigkeiten bei der Zusammenstellung der erforderlichen Angaben auf.

9 ZUSAMMENFASSUNG DES UMWELTBERICHTES

Die Belange der Umweltverträglichkeit des Vorhabens wurden bereits bei der Wahl der Lage der Trasse und später bei der straßentechnischen Planung berücksichtigt.

Zunächst wurde die grundsätzliche Lage der Trasse durch die Untersuchung zahlreicher möglicher Varianten im Rahmen der UVS (Planungsgruppe Grün 1995) und der Variantenuntersuchung des SBA Lüneburg (Straßenbauamt Lüneburg 1996) bestimmt. Anschließend wurden verschiedene Varianten der straßentechnischen Ausführungsplanung untersucht und eine auch unter dem Gesichtspunkt der Umweltbelange optimierte Lösung gefunden (vgl. Kap. 4).

Die geplante Umgehungsstraße hat eine Länge von 2,7 km. Sie schwenkt südlich von Dibbersen aus der Trasse der vorhandenen B 75 aus und wird in einem Bogen nach Osten in einem Abstand von 100-150 m um die Ortslage Dibbersen geführt. Die Trasse quert die Autobahn A 1, die Kreisstraße K 13 sowie vier kleinere Straßen bzw. Wirtschaftswege. Die A 1 und die K 13 werden durch Anschlussbauwerke an die B 75n angeschlossen, der Dibberser Kirchweg wird ohne Anschluss überquert und die übrigen Straßen/Wege werden entsprechend veränderter Nutzungen so verlegt, dass die notwendige Zugänglichkeit aller weiterhin bewirtschafteten Flächen erhalten bleibt. Zwischen dem Anschluss an die K 13 und dem Kreisverkehrsplatz südlich der Autobahn ist ein vierstreifiger Ausbau der Strecke vorgesehen, auf den übrigen Abschnitten ist ein zweistreifiger Ausbau geplant. Zum Schutz der Wohnsiedlungen am Ortsrand von Dibbersen sind Lärmschutzwälle und -wände vorgesehen.

Der größte Teil der in Anspruch genommenen Fläche wird landwirtschaftlich als Acker genutzt. Die Ackerflächen liegen zwischen dem Ortsrand von Dibbersen und den weiter östlich gelegenen Gehölz-, Wald- und Deponieflächen.

Trotz der optimierten Lage der Trasse und trotz der Durchführung von Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen kommt es durch das Vorhaben zu verschiedenen nachfolgend dargestellten Beeinträchtigungen.

• Mensch

Bezüglich der Immissionen (Lärm und Luftschadstoffe) ergibt sich für den Ortskern eine Entlastung der heutigen Situation, während sich für Wohnhäuser am östlichen Ortsrand (Am Heidland, Dibberser Kirchweg) eine Erhöhung der Belastungen ergibt.

Aufgrund der Entfernung von mindestens 100 m zu den nächstgelegenen Wohngebäuden ist nicht mit einer signifikanten Erhöhung der Luftschadstoffe im Bereich der Wohnbebauung am Ortsrand zu rechnen. Durch Lärmschutzwälle und -wände sowie in Einzelfällen auch die Ausstattung mit Schallschutzfenstern werden die Beeinträchtigung durch Schallimmissionen im Ortsrandbereich minimiert. Die positiven Auswirkungen durch die Verkehrsentlastung im Ortskern überwiegen dabei die negativen Auswirkungen im Ortsrandbereich.

Durch die geplante Ortsumgehung Dibbersen werden das Landschaftsbild und die Erholungseignung im betroffenen Raum durch Verlärmung und Veränderung der Zugänglichkeit (z. B. Umverlegung des Weges Am Heidland) erheblich beeinträchtigt. Das Eingriffsgebiet wird derzeit vorwiegend von den Bewohnern Dibbersens als Naherholungsgebiet genutzt. Radfahren, Spazieren gehen und Wandern sind die Hauptaktivitäten.

• Tiere und Pflanzen

Die Beeinträchtigung der Biotoptypen wird über Wertstufen der Biotope vor und nach den Baumaßnahmen ermittelt. Im Bereich der Trasse sowie durch die landwirtschaftliche Neuordnung verbleibt nach Durchführung der Gestaltungsmaßnahmen im Trassenbereich ein Biotopwertverlust von 3,39 Flächenäquivalenten.

Bei den Brutvögeln wird mit Beeinträchtigungen je eines Revieres von Neuntöter und Rohrammer, sowie mit einer Verringerung der besiedelbaren Fläche für die Feldlerche gerechnet. Durch die Ausgleichsmaßnahmen können Habitatverbesserungen für diese Arten erreicht werden.

Für die Amphibien kommt am vorhandenen Gewässer im Bereich der geplanten Anschlussrampe direkt südlich der A 1 (Gewässer Nr. 3, vgl. Abb. 3 LBP) zu einer Reduzierung des Lebensraumes für Erdkröte, Teichfrosch, Grasfrosch und Teichmolch. Diese Beeinträchtigungen können durch die Anlage von durch Straßen unbeeinflussten naturnahen Kleingewässern mit angrenzenden Sommer- und Winterlebensraum im südlichen Bereich des Planungsgebietes ausgeglichen werden.

- **Boden**

Es kommt zu einer Versiegelung/Teilversiegelung auf einer Fläche von 6,45 ha, auf der die Funktionen des Bodens vollständig bzw. nahezu vollständig verloren gehen. Dagegen stehen Entsiegelungsmaßnahmen auf einer Fläche von 1,80 ha, auf der sich die natürlichen Funktionen des Bodens wieder entwickeln können.

Auf 13,87 ha wird der Boden durch Aufschüttungen und Abgrabungen für Dämme, Einschnitte, Lärmschutzwälle, Bankettflächen, sonstige Grünflächen sowie Entwässerungseinrichtungen im Bereich der Trasse stark verändert und in seinen natürlichen Funktionen beeinträchtigt.

Die „Altablagerung 05/23, ehemalige Gemeindegrippe Dibbersen“ auf der Ostseite des aufzuhebenden Abschnittes der B 75 alt südlich von Dibbersen wird durch die Neubau- maßnahmen der B 75 neu nicht berührt. Die „Altablagerung 05/3, Bodenabbau Fa. Einhaus“ ragt nördlich der A 1 – zwischen der A 1 und der B 75/K 85 – in das Plangebiet hinein. Diese Altablagerung wird durch die in Dammlage verlaufende Trasse der B 75 neu überbaut.

Beeinträchtigungen durch Schadstoffeintrag sind im Nahbereich der B 75 neu in einem Abstand bis zu 3 m von der Fahrbahn zu erwarten. Im Gegenzug ist im Bereich der B 75 alt mit einem Rückgang des Schadstoffeintrages in den Boden zu rechnen, wodurch die Beeinträchtigungen größtenteils ausgeglichen werden.

- **Wasser**

Die Beeinträchtigung des Oberflächengewässers im Bereich der geplanten Anschlussrampe direkt südlich der A 1 wird durch die naturnahe Anlage von Versickerungs- und Absetzbecken ausgeglichen.

Durch die Versiegelung wird die Grundwasserneubildung auf einer Fläche von 6,45 ha unterbunden. Das anfallende Regenwasser wird jedoch nach entsprechender Reinigung durch Versickerung wieder dem Grundwasser zugeführt, so dass keine erhebliche Beeinträchtigung verbleibt.

Beeinträchtigungen durch Schadstoffeintrag ins Grundwasser sind im Nahbereich der Straße möglich. Da das Verkehrsaufkommen nur verlagert, nicht aber insgesamt erhöht wird, ist auch nicht mit einer Erhöhung des Schadstoffeintrages in das Grundwasser zu rechnen.

- **Klima / Luft**

Durch die Verlagerung des Verkehrs von der B 75 alt auf die B 75 neu kommt es an der geplanten Ortsumgehungsstraße zu einer Beeinträchtigung der Luftqualität, im Bereich der Ortsdurchfahrt Dibbersen und im Bereich des Rückbaus der B 75 zu einer Verbesserung der Luftqualität.

Aufgrund der luftklimatischen Situationen (wenig Relief, starke Winde) ist nicht davon auszugehen, dass sich die emittierten Schadstoffe in bestimmten Bereichen konzentrieren, sondern großräumig verteilt werden, so dass insgesamt davon ausgegangen werden kann, dass die zulässigen Höchstwerte im Außenbereich nicht überschritten werden. Im innerörtlichen Bereich wird die luftklimatische Situation dagegen entlastet.

- **Landschaft**

Das Eingriffsgebiet wird vorwiegend von den Bewohnern Dibbersens als Naherholungsgebiet genutzt. Radfahren, Spazieren gehen und Wandern sind die Hauptaktivitäten.

Durch die:

- Zerschneidung von Wegen und optischen Bezügen
- der Überbauung einzelner Elemente der Landschaftsbildtypen, die deren Eigenart ausmachen und zu ihrer Vielfalt beitragen sowie
- der Verlärmung bisher nicht belasteter Landschaftsräume

wird das Landschaftsbild und die Erholungseignung im Raum erheblich beeinträchtigt.

Vorrangiges Ziel der vorliegenden Planung war daher die landschaftsgerechte Einbindung der geplanten Ortsumgehung und die landschaftsgerechte Neugestaltung des betroffenen Umfeldes durch die entsprechenden Gestaltungs- und Ausgleichsmaßnahmen.

Andere als die o. g. Beeinträchtigungen der Umwelt sind durch das geplante Vorhaben nicht zu erwarten. Sie können durch die vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen kompensiert werden.