STADT PARCHIM

BEBAUUNGSPLAN NR. 19

- FLUGHAFENZUBRINGER -

STAND: DEZEMBER 1998

Begründung zum Bebauungsplan Nr. 19 der Stadt Parchim - Flughafenzubringer - Umverlegung der Landesstraße 09 und Ausbau des Schwarzen Weges

Inhaltsverzeichnis

1. Rechtsgrundlagen

2. Lage im Raum / Strukturdaten

3. Erfordernis der Planaufstellung

4. Planungsstand

5. Planungsgrundlagen
5.1. Landesplanerische Vorgaben
5.2. Entwicklung des Bebauungsplanes aus dem Flächennutzungsplan

6. Angaben zum Bestand
6.1. Lage und Größe des Plangebietes
6.2. Technische Infrastruktur
6.3. Baugrund

7. Planinhalt
7.1. Öffentliche Verkehrsflächen
7.2. Öffentliche Grünflächen
7.3. Flächen für Wald
7.4. Flächen für den Luftverkehr

8. Landschaftspflegerischer Begleitplan - Textteil -
8.1. Planungsanlaß
8.2. Darstellung und Bewertung des Eingriffes
8.3. Kompensationsmaßnahmen
8.4. Kostenschätzung
8.5. Durchführung der Ausgleichsmaßnahmen

9. Entwässerung

10. Umweltschutz
10.1. Immissionen, Immissionsschutz
10.2. Altlasten

11. Flächen und Kosten

12. Maßnahmen zur Bodenordnung

1. Rechtsgrundlagen

Als Rechtsgrundlagen für den Bebauungsplan gelten:

a) Das Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 08.12.1986 (BGBl. I S. 2253), zuletzt geändert durch das Gesetz zur Änderung des BauGB vom 30. Juli 1996 (BGBl. I S. 1189).

b) Die Baunutzungsverordnung (BauNVO) in der Bekanntmachung der Neufassung vom 23. Januar 1989 (BGBl. I S. 132), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes zur Erleichterung von Investitionen und der Ausweisung und Bereitstellung von Wohnbauland vom 22. April 1993 (BGBl. I S. 466).

c) Die Verordnung über die Ausarbeitung der Bauleitpläne und die Darstellung des Planinhaltes (Planzeichenverordnung 1990 - PlanzV 90) vom 18. Dezember 1990 (BGBl. I 1991, S. 58).

d) Das Straßen- und Wegegesetz des Landes Mecklenburg-Vorpommern (StrWG M-V) vom 13. Januar 1993 (GS Meckl.-Vorp. Gl. Nr. 90-1).

Die Grundlage der Planunterlagen wurde durch amtliche Kartenunterlagen sowie örtliche Vermessungen der Ing.-Gesellschaft Stüvel mbH Bauwesen und Vermessungstechnik VBI - IHS - Ludwigslust erstellt.

Als Karte dient die Vermessung vom November 1996 im M 1 : 2.000. Die Planunterlage entspricht dem Inhalt des Liegenschaftskatasters und weist die vorhandenen städtebaulich bedeutsamen Anlagen, Straßen, Wege sowie die Gebäudehöhen aus.

2. Lage im Raum / Strukturdaten

Die Kreisstadt Parchim gehört zur Region Westmecklenburg und liegt ca. 40 km südöstlich der Landeshauptstadt Schwerin.

Mit Stand September 1995 hat die Stadt Parchim 20.937 Einwohner. Zur Stadt gehören folgende Ortsteile: Dargelütz, Kiekindemark, Neu Klockow, Neuhof und Slate.

Zwei Bundesstraßen führen durch das Stadtgebiet - die B 191 Celle - Ludwigslust - Plau und die B 321 Pritzier - Schwerin - Pritzwalk. Die Stadt ist über drei Anschlußstellen an die südlich das Kreisgebiet querende Autobahn A 24 Hamburg - Berlin angebunden.

Zwei Eisenbahnstrecken (Schwerin - Parchim und Ludwigslust - Karow) führen durch das Stadtgebiet und bieten den Bahnanschluß für den Personen- und Güterverkehr.

Die Stadt liegt an der Elde, damit ist auch der Anschluß an die Müritz-Elde-Wasserstraße gegeben.

3. Erfordernis der Planaufstellung

Für den im Nordwesten der Stadt Parchim gelegenen, ehemals militärisch genutzten Flugplatz ist ein weiterer Ausbau zum „Regionalflughafen Schwerin - Parchim" vorgesehen. Für dieses Vorhaben ist ein städtebaulicher Rahmenplan erarbeitet worden. Anhand dieses Rahmenplanes wird deutlich, daß die bestehende Landesstraße L 09 den Anflugsektor der Start- und Landebahn quert.

Auf einer Länge von ca. 180 m durchschneidet die Landesstraße den östlichen Anflugsektor vor der Start- und Landebahn (Schwelle 24). Mit Instrumentenlandesystemen (ILS) ausgerüstete Flughäfen dürfen aus flugsicherheitstechnischen Erfordernissen, hier Reflexionsfreiheit, ein Durchfahren des Anflugsektors nicht zulassen.

Aus diesem Grunde ist für eine Übergangszeit bis zum Bau bzw. Fertigstellung der Umverlegungstrasse der L 09 eine Lichtsignalanlage installiert worden. Diese Signalanlage wird vom Tower des Flughafens geschaltet und unterbindet den Fahrzeugverkehr im Anflugsektor bei Landevorgängen mit dem ILS.

Diese Unterbrechungen des fließenden Verkehrs auf der L 09 beeinträchtigen den Verkehrsfluß erheblich und sind mit steigendem Flugverkehr als enorm störend anzusehen. Außerdem verbleibt ein erheblicher Unsicherheitsfaktor, daß der Straßenabschnitt trotz Ampelschaltung (Rot) dennoch befahren wird und somit die Signalgestaltung für den Flugverkehr soweit gestört wird, daß es hierdurch zur Gefährdung des Luftverkehrs kommt.

Mit der beabsichtigten Erhöhung der Signalkategorie des Flughafens von CAT I auf CAT II / III wird diese Problematik noch erheblich verschärft. Der störungsfreie Anflugsektor wird stark aufgeweitet. Signalbeeinträchtigungen sind absolut auszuschließen.

Mit Ausbau des Flughafens in CAT II / III würde die Landesstraße auf ca. 88,0 m im von jeglichen Hindernissen freizuhaltenden Bereich liegen, auf weiteren 420 m steigt der vertikale Anflugsektor von 0,0 auf 5,0 m.

Das bedeutet, daß die Querung des Anflugsektors durch die L 09 schon derzeit modernen Anforderungen an die Flugsicherung nicht entspricht; ein Ausbau des Flughafens ist ohne Verlegung der L 09 gar unmöglich.

Im einzelnen wird in der Stellungnahme der Luftfahrtbehörde des Wirtschaftsministeriums Mecklenburg-Vorpommern vom März 1997 auf diesen Umstand in folgender Weise eingegangen: *„Bedingt durch die sich in 225 m vor der Schwelle 24 befindlichen Straße wird die 'Richtlinie über den Abstand von Straßen und Flugplätzen' des Bundesministeriums für Verkehr (BMV) nicht erfüllt. Um den Erfordernissen dieser Richtlinie Rechnung zu tragen, wurde die zeitweilige Sperrung der Straße mit einer Ampelregelung bei Instrumentenanflügen (ca. 5 Minuten je Anflug) als Übergangslösung installiert.*

Durch das Landesamt für Straßenbau und Verkehr Rostock und das Straßenverkehrsamt des Landkreises Parchim wird die Ampelregelung nur als zeitlich begrenzte Übergangslösung akzeptiert (siehe Anlage), weil mit der Zunahme des Instrumentenflugverkehrs (gegenwärtig Trainingsflüge) die Leichtigkeit des Straßenverkehrs erheblich beeinträchtigt wird. Es ist zu befürchten, daß eine längere Sperrung bei mehreren aufeinanderfolgenden Instrumentenanflügen von einigen Verkehrsteilnehmern nicht mehr hingenommen wird. Das Befahren des gesperrten Abschnitts bei Instrumentenanflügen würde nicht nur die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer beeinträchtigen, sondern auch zu Fehlfunktionen der Navigationsanlagen und somit zu Fehlanzeigen im Flugzeug führen, die erheblich die Flugsicherheit beeinträchtigen können (Fehlanflüge). Die Umverlegung der L 09 ist unter dem Gesichtspunkt der öffentlichen Sicherheit notwendig."

Der Städtebauliche Rahmenplan für den Flughafen Parchim - Mecklenburg hat sich mit diesem Problem auseinandergesetzt und sieht daher die Umverlegung der Landesstraße 09 vor. Der Rahmenplan ist von der Stadtverordnetenversammlung der Stadt Parchim im Februar 1995 zur Beteiligung der Träger öffentlicher Belange beschlossen worden.

Auf der Grundlage des Rahmenplanes wurde eine technische Vorplanung vom Ing.-Büro Stüvel erarbeitet. Diese bildet die Grundlage für den vorliegenden Bebauungsplan.

Die Möglichkeit, die Umverlegung der Landesstraße mittels Bauleitplanung vorzubereiten und die verbindlichen planungsrechtlichen Grundlagen hierfür zu schaffen, eröffnet § 45 Abs. 7 des Straßen- und Wegegesetzes des Landes Mecklenburg-Vorpommern (StrWG - M-V) vom 13. Januar 1993. Hier wird verbindlich geregelt, daß Bebauungspläne nach § 9 des Baugesetzbuches die sonst erforderliche Planfeststellung für Landesstraßen ersetzen.

Die Kosten für die Errichtung der Landesstraße und den Ausbau des Schwarzen Weges übernehmen der Träger der Straßenbaulast, das Land Mecklenburg-Vorpommern und die Stadt Parchim.

4. Planungsstand

Der vorliegende Entwurf des Bebauungsplanes Nr. 19 der Stadt Parchim für die Umverlegung der Landesstraße 09 und den Ausbau des Schwarzen Weges ist Grundlage für die Beschlußfassung der Stadtvertretung der Stadt Parchim bzw. für die Auslegung im Verfahren nach § 3 Abs. 2 des BauGB.

Der Vorentwurf des Bebauungsplanes wurde bereits im Februar 1996 im Rahmen einer vorgezogenen Behördenbeteiligung mit ausgewählten Trägern öffentlicher Belange, so z. B. dem Straßenbauamt Schwerin, dem Staatlichen Amt für Umwelt und Natur Lübz und dem Wirtschaftsministerium vorgestellt. Einvernehmlich mit diesen Trägern sind Variantenuntersuchungen in Auftrag gegeben worden.

In der Zeit bis Januar 1997 wurden insgesamt vier Varianten untersucht.

<table>
<tr><td>Variante 1</td><td>nördliche Umverlegung L 09
mit Unterführung der geplanten Ortsumgehung</td><td rowspan="2">Durchquerung und Zerschneidung der Trockenbiotope § 2.1 NatG Mecklenburg-Vorpommern des ehemaligen Militärgeländes nördlich der L 09</td></tr>
<tr><td>Variante 2</td><td>nördliche Umverlegung L 09
mit Überführung der geplanten Ortsumgehung</td></tr>
<tr><td>Variante 3</td><td>vorhandener Verlauf L 09
mit Einschnittböschung</td><td rowspan="2">Beibehaltung vorhandener Straßenführung;
Trassenraum durch anlage-, betriebs- und unterhaltsbedingte Beeinträchtigungen, hervorgerufen durch die alte Verkehrsanlage, vorbelastet</td></tr>
<tr><td>Variante 4</td><td>vorhandener Verlauf L 09 mit beidseitiger Anlage einer Spundwand</td></tr>
</table>

Im Rahmen der Variantenuntersuchungen sind sowohl die Kosten für den Straßenbau als auch die mit der jeweiligen Variante verbundenen Eingriffe in Natur und Landschaft einer zusammenfassenden Bewertung unterzogen worden.

Im Ergebnis wurde festgestellt, daß die Kosten für den Straßenbau zwischen ca. 5,6 Mio DM (Variante 1) und ca. 21 Mio. DM (Variante 4) variieren. Die Kosten für die aufgrund der Eingriffe in Natur und Landschaft erforderlichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen differieren in den einzelnen Varianten jedoch weit weniger.

Eine weitergehende Untersuchung der Variante 4 mußte entfallen, da die technischen und finanziellen Aufwendungen zum Bau dieser Variante (Spundwandlösung) in keinem Verhältnis zu den anderen Trassenvarianten stehen. Eine Zerschneidung ökologisch sensibler Bereiche könnte auch durch die Variante 3 verhindert werden, auch wenn die landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahmen der Variante 3 gegenüber Variante 4 aufgrund der größeren Trassenbreite (infolge der beidseitigen Böschungsflächen) höher ausfallen würden.

Die Variante 3 wird jedoch aufgrund flugsicherungstechnischer Bedenken von der Luftfahrtbehörde des Wirtschaftsministeriums M-V abgelehnt.

Die Stadt Parchim hat sich daher dafür entschieden, die Variante 2 als Grundlage für die nachfolgenden Planungsschritte zu nutzen.

Zur Wahl der Variante 2 (Lage im Einschnitt) gegenüber der Variante 1 (Lage im Auftrag) trugen folgende Faktoren bei:

- Der Kreuzungsbereich mit der geplanten Ortsumgehung der Bundesstraße 191 / 321 ist bei Realisierung der Variante 2 konstruktiv besser zu lösen. Die spätere Herstellung der Ortsumgehung gestaltet sich problemloser.
- Aufgrund der Lage im Einschnitt können der Flächenbedarf der Trasse sowie die erforderlichen Bodenmengen reduziert werden. Dieses ist auch im Sinne des Natur- und Landschaftsschutzes positiv zu werten.
- Die Lage der L 09 im Einschnitt anstelle einer Dammlage ist aus Sicht der Beeinträchtigung des Landschaftsbildes als die günstigere Variante anzusehen.
- Für die Flugsicherung ist bei Realisierung der Variante 2 mit keinen Beeinträchtigungen zu rechnen. Das Ergebnis der Prüfung der zuständigen Luftfahrbehörde ist noch ausstehend.
- Eine Lösung der Entwässerungsproblematik ist auch für Variante 2 möglich, allerdings technisch aufwendiger.
- Insgesamt sind die Herstellungskosten der Variante 2 (Einschnitt) um ca. 920.000,-DM geringer als bei Variante 1 (Damm).

Somit wählten die Stadt Parchim und das Straßenbauamt Schwerin zur Umsetzung des geplanten Bauvorhabens die Variante 2.

Der Entwurf des Bebauungsplanes wurde im April 1997 im Rahmen einer vorgezogenen Beteiligung und im Mai 1997 in einer förmlichen Anhörung der Träger öffentlicher Belange vorgestellt. Die gegebenen Anregungen bzw. Hinweise wurden in den Entwurf des Bebauungsplanes Nr. 19 eingearbeitet.

Im August 1997 wurde der Entwurf des Bebauungsplanes Nr. 19 „Flughafenzubringer" durch die Stadtvertretung gebilligt und zur Auslegung bestimmt.

5. Planungsgrundlagen

5.1. Landesplanerische Vorgaben

Entsprechend dem ***Regionalen Raumordnungsprogramm Westmecklenburg (Stand 01/96)*** ist die Stadt Parchim als Mittelzentrum eingestuft.

Parchim liegt an der überregionalen Achse [Hamburg] - Boizenburg / Hagenow / Ludwigslust / Parchim - [Waren] - [Neubrandenburg]. Mit der Ausweisung der Achse soll auf die Siedlungsentwicklung Einfluß genommen werden, d. h. Konzentration der Siedlungsentwicklung entlang dieser überregionalen Achse.

Die allgemeinen Entwicklungsziele in der Wirtschaft orientieren sich auf die Stärkung der Leistungskraft der Gemeinden, auf eine ausgewogene Entwicklung von Industrie, Gewerbe, Handwerk und des Dienstleistungssektors.

Zur Neuansiedlung bzw. Verlagerung von Betrieben sind bedarfsorientierte Industrie- und Gewerbestandorte bereitzustellen. Zur Stärkung des strukturschwachen Raumes ist insbesondere der Standort Parchim in Verbindung mit dem Flughafen zu fördern.

5.2. Entwicklung des Bebauungsplanes aus dem Flächennutzungsplan

Die Stadt Parchim verfügt über keinen rechtswirksamen Flächennutzungsplan - der Flächennutzungsplan der Stadt Parchim befindet sich derzeit in der Phase des Entwurfs. Es ist ein Bebauungsplan aufzustellen, da er zur Sicherung der infrastrukturellen Entwicklung des Regionalflughafens Parchim - Schwerin und der geplanten Gewerbeflächen im Bereich des Flughafens erforderlich wird.

Das Verfahren wird als Parallelverfahren gemäß § 8 Abs. 3 BauGB durchgeführt.

Es ist eine Übereinstimmung dieser Planung mit dem Entwurf des Flächennutzungsplanes zu verzeichnen. Der B-Plan ist aus den Darstellungen des in Aufstellung befindlichen F-Planes entwickelt.

Der Bebauungsplan Nr. 19 steht der Entwicklung der Stadt Parchim nicht entgegen; er entspricht den Zielen und Zwecken der städtebaulichen Entwicklungsplanung der Stadt.

Parallel zum Bauleitplanverfahren wurde ein landschaftspflegerischer Begleitplan erarbeitet (siehe Punkt 8.).

6. Angaben zum Bestand

6.1. Lage und Größe des Plangebietes

Das Bebauungsplangebiet Nr. 19 befindet sich an der westlichen Stadteinfahrt von Damm im Bereich zwischen der alten Flugplatzeinfahrt - der Sandbahn - und der Schwarzen Brücke.

Das Gebiet des Bebauungsplanes umfaßt eine Plangebietsfläche von ca. 33,8 ha.

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 19 ist gemäß dem Baugesetzbuch (BauGB) 1993 und der Planzeichenverordnung (PlanzV) 1990 in der Planzeichnung zeichnerisch dargestellt.

Die nördliche Seite des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes ist durch den Bereich der Eldeniederung geprägt. In nordöstlicher Richtung grenzt das Plangebiet an die Sandbahn und an kleinteilige Wohnbebauung entlang des Dammer Weges.

Südlich des alten Verlaufs der L 09 befindet sich ein Gebiet mit Kleingärten und vereinzelter Wohnnutzung. Im Westen grenzt das Gelände des Flughafens Schwerin - Parchim an das Plangebiet.

6.2. Technische Infrastruktur

Verkehr

Die Landesstraße 09 stellt die Verbindung zwischen der Bundesstraße 104 (Sternberg - Schwerin) und Parchim dar. Die L 09 beginnt im Südosten bei Redlin an der Landesgrenze zu Brandenburg und verläuft in nordwestlicher Richtung durch die Ortschaften Siggelkow, Parchim, Raduhn, Crivitz und endet im Norden an der Bundesstraße 104 zwischen Schwerin und Brüel.

Seit der Herstellung der deutschen Einheit ist der Verkehr auf der L 09 stetig gestiegen. Hierdurch sind unter den gegebenen Verhältnissen erhebliche Schäden gerade durch den Schwerlastverkehr entstanden. Die Landesstraße nimmt zur Zeit den Umgehungs- und Ausweichverkehr der Bundesstraße 321 zwischen Crivitz und Parchim auf.

Nach einer entsprechenden Anfrage der Stadt Parchim an das Straßenbauamt Schwerin wurde das Verkehrsaufkommen auf der L 09 ermittelt. Aufgrund der zu erwartenden Strukturveränderung im nordwestlichen Raum der Stadt Parchim ist für das Jahr 2010 mit einer Verkehrsstärke von ca. 5.000 Kfz/24 h zu rechnen.

Wegen der Einrichtung des Regionalflughafens von Parchim ist auch hierdurch mit einer Zunahme des Verkehrs zu rechnen. Die Straßenführung zum Flughafen ist stark verbesserungsbedürftig. Der Flughafen wird zur Zeit über die L 09 erreicht. Es liegen keine Aussagen über das durch den Regionalflughafen bedingte tägliche Verkehrsaufkommen vor, da dieser erst im Jahr 1998 mit dem Charterflugverkehr begann.

Auf der Grundlage der vorgelegten Prognose 2010 durch das Straßenbauamt Schwerin wurde in Abstimmung mit dem Auftraggeber die Bauklasse III gemäß RStO 86/89 dem Oberbau der Straße zugeordnet.

Die Stadtstraße Schwarzer Weg stellt die Verbindung zwischen der Landesstraße 09 im Norden und der Bundesstraße 191 (Schwarze Brücke) im Süden dar. Der Schwarze Weg ist Bestandteil einer geplanten westlichen Ortskernentlastungsstraße (Hauptverkehrs-straßenzug) für Parchim. Der südliche Anschluß des Schwarzen Weges wurde bereits im Zuge der Baumaßnahme Juri-Gagarin-Ring bis zum Anschluß an die Bundesstraße 191/321 (Südring) in den vorangegangenen Jahren realisiert. Der Ausbau des Knotens Ziegendorfer Chaussee / Juri-Gagarin-Ring wurde im September 1994 realisiert. Der nördliche Anschluß des Juri-Gagarin-Ringes an die B 191 (Knoten Schwarze Brücke) wurde ebenfalls im Jahr 1994 ausgeführt.

Der im Zuge der Landesstraße 09 westlich der Stadt Parchim gelegene Straßenabschnitt im Ort Damm ist bereits ausgebaut. Die freien Strecken zwischen den Ortslagen sind zur Zeit nicht ausgebaut. Charakteristisch für den Streckenabschnitt sind die angrenzenden Waldflächen bzw. die vorhandenen Baumalleen. Die Ortslage Damm befindet sich ca. 6 km westlich der Stadt Parchim.

Leitungen

Durch das Ing.-Büro Furmanite GmbH wurde eine Rohstoffpipeline von Rostock nach Böhlen verlegt. Die Baumaßnahme zur Verlegung der Pipeline ist abgeschlossen. In die Planzeichnung wurde die Trasse der RRB übernommen. Die Leitung kreuzt die geplante Landesstraße L 09 bei ca. Station 2+800.

In der unmittelbaren Nähe des geplanten Straßenbaus verläuft eine Ferngasleitung (FGL). Die tatsächliche Lage der Gasleitung muß in der Örtlichkeit durch den Betreiber festgestellt werden. Die VNG-Anlagen liegen mittig in einem Schutzstreifen. Dieser beträgt für die Ferngasleitung 111 - 10,0 m.

Im Schutzstreifen dürfen für die Dauer des Bestehens der Anlage keine Gebäude oder baulichen Anlagen errichtet oder sonstige Einwirkungen vorgenommen werden, die den Bestand oder Betrieb der Anlage beeinträchtigen oder gefährden.

Vor Baubeginn muß in einer örtlichen Begehung die Annäherung an die FGL geprüft, die Anlagen eventuell ausgepflockt und die Einzelheiten des Bauvorhabens besprochen werden.

Anlagen der VEAG Güstrow und der HEVAG Rostock sind im Ausbaubereich des Schwarzen Weges nicht vorhanden.

Es befinden sich jedoch Anlagen der Hanse Gas GmbH, Deutschen Telekom, WEMAG und Stadtwerke Parchim im Planbereich. Diese Anlagen - unterirdische Leitungen - wurden, soweit die Lage bekannt, in die Planzeichnung übernommen.

Die vorhandene Leitung der Hanse Gas GmbH - Hochdruckleitung DN 300 PN 25 - ist aus dem Jahre 1967 und dient der Versorgung der Stadt Parchim. Die technischen Bedingungen sollen mit dem Rechtsträger abgestimmt werden.

Das Bestandsleitungssystem der Stadtwerke Parchim und des Entsorgungsbetriebes der Stadt Parchim - die Trinkwasserleitung 300 Guß und die Abwasser-Druckrohrleitung PE 90 - queren die geplante Zubringerstraße.

Der Ausführungsplan für den Teilabschnitt Knotenpunkt L 09 ist den Stadtwerken Parchim vorzulegen, da aufgrund der zu erwartenden Ab- und Auftragung von Erdreich in diesem Bereich die höhenmäßige Neueinmaßung der Leitungssysteme vorgenommen werden muß.

6.3. Baugrund

Um Aussagen zur Frostsicherheit des Untergrundes, zum bestehenden Straßenaufbau und zur Versickerung des anfallenden Regenwassers zu erhalten, wurden Aufträge zur Baugrunduntersuchung durch die Stadt Parchim erteilt.

Im Zuge des Schwarzen Weges wurden 6 Kernbohrungen durch den befestigten Straßenoberbau gebohrt. Dabei wurde festgestellt, daß unter einer 3 bis 4 cm dicken Schwarzdecke eine 25 bis 40 cm mächtige ungebundene Schotterschicht liegt. Der natürliche Untergrund besteht aus rolligen Böden. Die Sande sind überwiegend feinkornarm. Die Lagerungsdichte liegt zwischen locker und mitteldicht. Grundwasser wurde im Zuge der Bohrarbeiten am Schwarzen Weg nicht angetroffen. Der Grundwasserspiegel wird ca. 13 m unter Fahrbahnoberfläche liegen. Der Untergrund der Straße besteht überwiegend aus mitteldicht gelagerten, nicht frostempfindlichen Sanden. Der natürliche Untergrund ist gut durchlässig und deshalb auch für eine Versickerung von Regenwasser geeignet.
Die Lage der Gradiente (L 09) verläuft hauptsächlich im Einschnitt.
Weitere Einzelheiten zu den Baugrundverhältnissen sind dem Baugrundgutachten zu entnehmen.

7. Planinhalt

7.1. Verkehrsflächen

Trassenbeschreibung

Die vorgesehene neue Trasse der Landesstraße wird mit einem Radius von R = 675 mit einer maximalen Entfernung zum derzeitigen Verlauf der Landesstraße von ca. 320 m um den Anflugsektor des Flughafens herangeführt.

Die gewählte Trasse beginnt von Damm aus kommend in Richtung Parchim im Abschnitt 100 bei km 1,715 der Landesstraße 09. In diesem Bereich schwenkt die geplante Umverlegung der Landesstraße in Richtung Norden, um den Hindernisfreiheitskorridor nördlich zu umgehen. Nach Umgehung des Hindernisfreiheitskorridors tangiert die Landesstraße die Sandrennbahn und verläuft weiter in südliche Richtung bis zum Ausbauende am Anschluß zur Schwarzen Brücke. Bei Station 2 + 480 kreuzt die Trasse die Befeuerungsanlage des Flughafens. Bei Station 2 + 915 befindet sich der neue Anschluß zur Stadtstraße in Richtung Zentrum von Parchim. Das Ausbauende befindet sich bei Station 3 + 463. Die Ausbaulänge beträgt 2.429 m.

Südlich der vorhandenen Landesstraße befindet sich ein Gebiet mit Kleingärten und vereinzelter Wohnnutzung. Die derzeit vorhandene Zuwegung zur Landesstraße muß im Zuge des Neubaus der Landesstraße / Schwarzer Weg aufgegeben werden. Ein neuer Anschluß in östlicher Richtung an den Schwarzen Weg für dieses Gebiet ist herzustellen. Der Einmündungsbereich befindet sich bei Station 3 + 230. Eine Veränderung der Erschließung zur vorhandenen Sandrennbahn ist ebenfalls notwendig. Der neue Anschluß wird über den Dammer Weg realisiert (Grundstückszufahrt).

Der unter Denkmalschutz stehende Gefangenenfriedhof liegt mitten im Hindernisfreiheitskorridor des Flughafens. Der Anschluß findet zur Zeit über die vorhandene Landesstraße statt. Eine Umverlegung der Zufahrt in nordwestlicher Richtung mit Anschluß an die verlegte Landes-straße ist notwendig. Der Anschluß findet bei Station 1 + 700 statt.

Die Vorzugsvariante der geplanten Trasse der Ortsumgehung Parchim kreuzt bei Station 2 + 630 den neuen Verlauf der Landesstraße. Der Entwurf sieht keine Überführung der geplanten Ortsumgehung vor.

Die Gradiente verläuft vom Beginn der Baustrecke bis Station 2 + 400 in Geländeniveau. Ab hier fällt die Gradiente bis zur Querung der Ortsumgehung ab. Die Landesstraße liegt im Bereich der Querung in einem ca. 2,00 m tiefen Einschnitt. Eine niveaufreie Querung der Ortsumgehung wird angestrebt. Nach der Querung mit der Ortsumgehung steigt die Gradiente bis zur Station 2 + 850 und verläuft im weiteren Verlauf bis zum Ausbauende bei 3 + 463 auf Geländeniveau des vorhandenen Schwarzen Weges.

In dem Gesamtabschnitt sind zwei Straßenkategorien zu unterscheiden. Der erste Abschnitt im Bereich der freien Strecke vom Ausbauanfang beginnend bis zum Knoten mit der Stadtstraße Dammer Weg wurde in die Straßenkategorie B III eingestuft. Die Entwurfsgeschwindigkeit beträgt 70 km/h. Der zweite Abschnitt beginnt am Einmündungsbereich des Dammer Weges und endet mit Anschluß zur Schwarzen Brücke. Er wurde in die Straßenkategorie C III eingestuft. Die Entwurfsgeschwindigkeit beträgt hier 50 km/h.

Die Aufteilung der gesamten Baustrecke in mehrere Bauabschnitte erscheint nicht sinnvoll, da die Verkehrsabschnitte nur eingeschränkt nutzbar sind. Ein Mengenausgleich der Erdmassen wird angestrebt.

Aufgrund der Einschnittstiefe und des anstehenden Bodens wird eine Böschungsneigung von 1 : 2 vorgesehen. Die Einschnittslänge beträgt ca. 350 m.

Straßenquerschnitt

Die Bemessung und die Abmessungen des Querschnitts für die geplante Baumaßnahme erfolgt nach den Richtlinien für die Anlage von Straßen - Teil: Querschnitte (RAS-Q 96).

Die prognostizierten Verkehrsbelastungen für die Landesstraße im Jahr 2010 weisen Fahrzeugmengen auf, für die der Querschnitt RQ 9,5 ausgelegt ist (siehe Tabelle 4 der RAS-Q). Der gewählte Querschnitt teilt sich wie folgt auf:

Versickerungsmulde	2,00 m
Bankett	1,50 m
Radweg	2,00 m
Trennstreifen	2,00 m
Randstreifen	0,25 m
Fahrstreifen	3,00 m
Fahrstreifen	3,00 m
Randstreifen	0,25 m
Bankett	1,50 m
Versickerungsmulde	2,00 m
Pflanzstreifen	2,00 m

Die neue Fahrbahnbreite der Landesstraße 09 beträgt 6,50 m.

Auf eine Fahrbahnverbreiterung in den Kurvenbereichen kann verzichtet werden. Parallel zur Landesstraße verläuft in einem Abstand von 2,00 m ein einseitig geführter, 2,00 m breiter Radweg.

Kreuzungen und Einmündungen, Änderungen im Wegenetz

Die Gestaltung des Knotenpunktes zwischen Dammer Weg und Landesstraße 09 erfolgt nach RAS/K 1. Die Landesstraße erhält eine Linksabbiegespur.

Die Einmündung zum westlich des Schwarzen Weges gelegenen Gelände erhält ebenfalls eine Linksabbiegespur.

Die Einmündung zum Gefangenenfriedhof erhält keine Linksabbiegespur.

Die Trasse der Zuwegung zum Gefangenenfriedhof erhält eine Fahrbahnbreite von 3,50 m und zusätzlich einen 2,00 m breiten Sommerweg aus Schotter.

Besondere Anlagen

Besondere Anlagen, wie Rast- und Parkplätze sind nicht vorgesehen.

Öffentliche Verkehrsanlagen

Nahverkehrseinrichtungen sind auf der Landesstraße 09 nicht vorgesehen.

Nach Realisierung des Neubaus der L 09 wird der nicht mehr für den Verkehr benötigte und zugelassene Straßenabschnitt auf ca. 1.600 m Länge komplett entfernt. Der Bebauungsplan sieht hier die Herstellung von Grünflächen sowie als Maßnahme zur Entwicklung von Natur und Landschaft die Beseitigung des Straßenkörpers vor.

7.2. Öffentliche Grünflächen

Im Plangeltungsbereich befindet sich ein ca. 1 ha großer Gefangenenfriedhof (Flur 48, Flurstück 1/1 und 37). Dieses Objekt wurde im Januar 1995 in die Denkmalliste aufgenommen und untersteht dem Gräbergesetz vom 29. 01. 1993.

Bei allen weiteren Maßnahmen am o. g. Denkmal sind die §§ 6, 7, 8 und 9 DSchG M-V zu beachten. Das Gelände des Gefangenenfriedhofes wurde als öffentliche Grünfläche mit der Zweckbestimmung „Friedhof" in der Planzeichnung festgesetzt. Das Denkmal ist nachrichtlich in die Planzeichnung übernommen worden.

Weiterhin sind im Plangeltungsbereich weitere fünf öffentliche Grünflächen festgesetzt:

Ö 1	ca. 14.150 m²	- Flächen für Maßnahmen, zum Schutz, zur Pflege
Ö 2	ca. 6.800 m²	und zur Entwicklung von Natur und Landschaft
Ö 3	ca. 18.200 m²	- Trockenrasenbiotop gemäß § 2 Abs. 1 LNatSchG -
Ö 4	ca. 2.880 m²	- Flächen für Maßnahmen, zum Schutz, zur Pflege
Ö 5	ca. 3.200 m²	und zur Entwicklung von Natur und Landschaft

Die öffentlichen Grünflächen - Ö 1 und Ö 2 - werden auf der Fläche der alten Dammer Chaussee nach Abbau und Beräumung des Straßenkörpers der alten Dammer Chaussee sowie eines Teils des Schwarzen Weges im ehemaligen Kreuzungsbereich mit der Dammer Chaussee hergestellt. Die Entsiegelung der Straßenverkehrsflächen und die Herstellung der öffentlichen Grünflächen dient dem Ausgleich für die aufgrund der Neutrassierung erforderlichen Eingriffe in Natur und Landschaft. Nördlich der alten Trasse der Dammer Chaussee und östlich der Fläche für den Flugverkehr befindet sich ein Trockenrasen. Im östlichen Randbereich dieses nach § 2 Abs. 1 des Ersten Gesetzes zum Naturschutz im Land Mecklenburg-Vorpommern geschützten Biotops wird eine Fläche für die Herstellung der neuen Trasse der L 09 in Anspruch genommen. Der weit überwiegende Teil des Trockenrasens bleibt jedoch erhalten und wird im Bebauungsplan als öffentliche Grünfläche - Ö 3 - festgesetzt. Diese Fläche ist zusätzlich als Schutzobjekt im Sinne des Naturschutzrechts - geschütztes Biotop - im Bebauungsplan umgrenzt.

Mit Bescheid vom 16. 06. 1997 ist die erforderliche Ausnahmegenehmigung von der Unteren Naturschutzbehörde erteilt worden.

Die öffentlichen Grünflächen - Ö 1, Ö 2, Ö 4 und Ö 5 - sind als „Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft nach § 9 Abs. 1 Nr. 20 BauGB festgesetzt worden. Die auf diesen Flächen auszuführenden Maßnahmen wurden im Zusammenhang mit dem Landschaftspflegerischen Begleitplan festgelegt.

7.3. Waldflächen

Die vorhandene Landesstraße 09 ist von unterschiedlich großen Waldflächen umgeben. Im Geltungsbereich des Bebauungsplanes sind drei zusammenhängende Waldflächen festgesetzt.

W1	57.600 m²
W 2	85.800 m²
W 3	30.600 m²

Es handelt sich dabei um unterschiedliche Bestände. So sind für das Gebiet der Dammer Tannen forstwirtschaftlich genutzte Bereiche mit Kiefernbeständen kennzeichnend, aber auch Laubholzbestände mit Eichen und Birken sind im Plangeltungsbereich vorhanden. Im Zuge der Umverlegung der Landesstraße 09 ist die Rodung von ca. 26.500 m² Waldfläche erforderlich.

Für die Inanspruchnahme der Waldflächen wurde im Zuge des Bebauungsplanverfahrens die Umwidmung nach § 15 des Landeswaldgesetzes (LWaG M-V) durch die zuständige Forstbehörde veranlaßt. Die in diesem Zusammenhang von der Forstbehörde anzuordnenden Ersatzmaßnahmen werden innerhalb des Gemeindegebietes durchgeführt (sh. Pkt. 8.5.).

7.4. Flächen für den Luftverkehr

In der Planzeichnung wurde eine Fläche mit einer Größe von ca. 4,6 ha als „Fläche für den Luftverkehr" nachrichtlich übernommen.

Diese Fläche ist Bestandteil des Flughafens Schwerin - Parchim.

8. Landschaftspflegerische Begleitplanung

8.1. Planungsanlaß

Durch die Verwirklichung der o.g. Straßenbaumaßnahme sind gemäß Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) vom 12.03.1987 § 8 (1) und im Sinne des Ersten Gesetzes zum Naturschutz im Land Mecklenburg-Vorpommern (1. NatG M-V) vom 10.01.1992 § 1 (1) Eingriffe in Natur und Landschaft zu erwarten. Diese Eingriffe in Natur und Landschaft beinhalten unvermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft, die im Sinne der o.g. Gesetze durch den Verursacher minimiert bzw. kompensiert werden müssen. Als geeignete Verfahren sind dabei Schutz- und Gestaltungs- sowie Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen durchzuführen.

Aufgabe dieser landschaftspflegerischen Begleitplanung soll es sein, einen Überblick über den Planungsraum zu vermitteln, die geplanten Eingriffe mit den daraus resultierenden Beeinträchtigungen für Natur und Landschaft aufzuzeigen und Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung und Kompensation darzustellen. Die landschaftspflegerischen Einschätzungen erfolgen dabei überwiegend verbal und werden in Text- und Kartenteilen dargestellt. In der Begründung zum Bebauungsplan wurde nur der Textteil übernommen.

Die gewählten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind als Festsetzung nach § 9 Abs. 1 Nr. 20 und 25 BauGB in den Bebauungsplan übernommen.

Da ein Ausgleich der zu erwartenden Eingriffe innerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes nicht möglich ist, sind weitere Flächen und die auf ihnen auszuführenden Maßnahmen festgelegt worden. Im Hinblick auf die Realisierung dieser Maßnahmen sind dann entsprechende Vereinbarungen mit dem Vorhabenträger in Form eines Städtebaulichen Vertrages über die Realisierung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen getroffen weden.

Naturräumliche Zuordnung

Der betrachtete Planungsraum befindet sich entsprechend der naturräumlichen Gliederung nach HURTIG, KLAFS und STÜBS in der Landschaftszone des südwestlichen Vorlandes der Seenplatte und läßt sich der Großlandschaft des mittleren Eldegebietes mit westlicher Prignitz zuordnen. Als Landschaftseinheit sind die Parchim-Meyenburger Sand- und Lehmflächen kennzeichnend.

Landschaftsgestalterische Situation

Potentielle natürliche Vegetation

Unter dem Begriff potentielle natürliche Vegetaton soll die Vegetation verstanden werden, die sich unter den heute vorherrschenden ökologischen Verhältnissen entwickeln würde, wenn alle anthropogenen Beeinflussungen wegfielen. Damit entspricht dieser Begriff der Leistungsfähigkeit des betreffenden Standortes und kann als Ausdruck für das biotische Wuchspotential des jeweiligen Raumes gewertet werden.

Bei SCHULTZE ist für den Untersuchungsraum folgendes zu finden:
Natürliche Waldgesellschaften:

- Kiefern-Mischwald und Eichen-Birkenwald

Im Vorläufigen Gutachtlichen Landschaftsprogramm Mecklenburg-Vorpommern ist nach KNAPP folgendes ausgewiesen:

- (Stieleichen) - Buchenwald bzw.
- Birken-Stieleichen-/Buchenwald

Für die vorzunehmenden Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind vorrangig o.g. Laubbaumsorten bei der Gehölzartenwahl zu berücksichtigen.

Schutzwürdige Räume

Aus Sicht des Naturschutzes läßt sich der betrachtete Standort als schutzwürdig einordnen. Der Untersuchungsstandort befindet sich nicht in einem ausgewiesenen Schutzgebiet, jedoch sind im weiteren Umfeld Räume mit internationaler und nationaler Deklaration sowie weitere Schutzgebiete auszumachen (z.B. Teichgebiet Lewitz, Abschnitte der Müritz-Elde-Wasserstraße, Wockersee und -tal). Im Vorhabenbereich sind gemäß des Ersten Gesetzes zum Naturschutz im Land Mecklenburg-Vorpommern vom 10. Januar 1992 § 2 (1) und § 4 zu schützende Biotope vorhanden (Trockenbiotope, Wald, Alleen).

Zustand von Natur und Landschaft

Der Untersuchungsstandort befindet sich entsprechend den Angaben des Vorläufigen Gutachtlichen Landschaftsprogramms des Landes Mecklenburg-Vorpommern in einem unzerschnittenen Landschaftsraum > 100 km² und < 500 km², d.h. in einem Raum, der nicht von Hauptverkehrsachsen wie Autobahnen, Bundesstraße und Eisenbahnen zerschnitten ist. Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft erfährt der Untersuchungsstandort durch die nahe Lage des Flughafens und das Vorhandensein eines ehemaligen sowjetischen Militärgebietes mit Altlastverdachtsflächen.
Die an das Untersuchungsgebiet angrenzenden Feuchträume weisen einen mittleren Verbauungs- und Nutzungsgrad einschließlich der Ufer auf (Müritz-Elde-Wasserstraße).
Das Stadtgebiet Parchim selbst besitzt Bedeutung für die anlagengebundene Erholung.

Natur- und Landschaftspflegerische Planung

Aus Sicht des Naturschutzes und der Landschaftspflege ist anzumerken, daß sich in dem betrachteten Standort ein Entwicklungsraum für Trocken- und Magerbiotope befindet. Im weiteren Umfeld sind Entwicklungsräume für Feuchtbiotope vorhanden (Müritz-Elde-Wasserstraße, Teichgebiet Lewitz, Wockertal).

Arten und Lebensgemeinschaften

Zu den im Untersuchungsgebiet vorzufindenden bzw. angrenzenden Biotoptypen gehören:
- Wälder (W),
- Feldgehölze, Alleen und Baumreihen (B),
- Fließgewässer (F),
- waldfreie Biotope der eutrophen Moore, Sümpfe und Ufer (V),
- Trocken- und Magerrasen, Zwergstrauchheiden (T),
- Grünland und Grünlandbrachen (G),
- Staudensäume, Ruderalfluren und Trittrasen (R)
- Acker- und Erwerbsgartenbau - Biotope (A),
- Grünanlagen der Siedlungsbereiche (P),
- Siedlungs-, Verkehrs- und Industrieflächen (O).

Bei der Kartierung* der besonders geschützten Biotope wurden insgesamt 112 Biotope angesprochen.

* Eine detaillierte Beschreibung der Biotope einschließlich der lagemäßigen Darstellung im Maßstab 1 : 5.000 ist in der Planung zu finden.

Tierwelt

In Abstimmung mit den zuständigen Naturschutzbehörden wurde der Mindestaufwand für eine faunistische Kartierung festgelegt. Aussagen über die Brutvogel- und Fledermausvorkommen sind zu erbringen.

Aufgrund des zur Verfügung stehenden Untersuchungszeitraumes war es nicht möglich, die avifaunistischen Untersuchungen im Rahmen der landschaftspflegerischen Begleitplanung durchzuführen. Es wurde deshalb auf den „Bericht über das Vorkommen von Vogelarten in den Bleicher Tannen und Umgebung sowie Aussagen zu einigen Biotopansprüchen der seltenen Arten" des Landkreises Parchim zurückgegriffen. Im untersuchten Abschnitt des ehemaligen Übungsgeländes der Armee westlich der Sandrennbahn wurden mehrere Brutvogelarten angetroffen.

In den Erläuterungen zu den ornithologischen Beobachtungen heißt es in dem o.g. Bericht: „Das Gebiet bietet in seinem derzeitigen Zustand mit seinen abwechslungsreichen Strukturen zahlreichen Arten Brut- und Lebensmöglichkeiten sowohl den z.B. Bewohnern der freien Feldflur (Feldlerche) als auch den typischen Hecken- und Waldrandbewohnern, wie Goldammer und Baumpieper sowie Heidelerche, aber auch Gebüschbrütern, wie Bluthäufling, Dorngrasmücke und auch schon typischen Waldvögeln, wie Buchfink, Lebensraum.
Dominant sind im Gebiet derzeit die Bewohner von offenen Lebensräumen und Waldrandbewohner, wie Goldammer, Baumpieper und Heidelerche.
Als empfindliche und auf Störungen reagierende Art ist die Turteltaube anzusehen. Vom Biotop her wäre das Gebiet gut geeignet, als Lebensraum für die Nachtschwalbe, die hier jedoch nicht nachgewiesen werden konnte.
Mögliche Gründe: Seltenheit der Art und Intensität der militärischen Übungen im Gebiet.
Das Gebiet sollte von der Struktur her nach Abzug des Militärs erhalten bleiben, da es einen wertvollen Lebensraum für zahlreiche Vogelarten darstellt."

Die Fledermauskartierung wurde im Juni / Juli 1997 durchgeführt.

Zusammenfassend läßt sich als Ergebnis der Fledermauskartierung feststellen, daß 5 der 12 in Mecklenburg-Vorpommern nachgewiesenen Arten vorgefunden wurden. Diese Arten sind im Überblick:

Pipistrellus nathusii	Rauhautfledermaus
Plecotus auritus	Braunes Langohr
Nyctalus noctula	Abendsegler
Eptesicus serotinus	Breitflügelfledermaus
Pipistrellus pipistrellus	Zwergfledermaus

Insgesamt wurden 30 Tiere in 4 Nächten beobachtet. Die jeweiligen Arten sind der Gefährdungskategorie 3 bzw. 4 der Roten Listen Mecklenburg-Vorpommern zuzuordnen.

0 = Ausgestorben oder verschollen
1 = Vom Aussterben bedroht
2 = Stark gefährdet
3 = Gefährdet
4 = Potentiell gefährdet

Bodenverhältnisse

Die Bodenverhältnisse im Untersuchungsraum gestalten sich vielschichtig. Es sind nichtbindige und z.T. auch bindige Substrate vorhanden. So weist SCHULTZE für den Raum, in dem sich der untersuchte Standort befindet, lehmige Feinsande und lokal sandige Lehme aus.

Im Atlas der Bezirke Rostock, Schwerin und Neubrandenburg waren folgende Bodentypen bestimmbar:

- schwach bis mäßig gebleichte rostfarbene Waldböden (Podsol-Braunerde), teilweise auch
- schwach bis mäßig gebleichte braune Waldböden (Braunerde mit podsoligem oder Lessivè-Charakter)
- Organische Naßböden

Zur Anfälligkeit der Flächen gegenüber Bodenerosion läßt sich feststellen, daß für erhebliche Teile der Fläche mäßige Wasser- und Winderosionsanfälligkeiten bestehen. Im unmittelbaren Bereich der Straßen und der ehemaligen Truppenübungswege ist eine Anreicherung von Schadstoffen im Boden zu erwarten. Als mögliche Verunreinigungen können folgende Stoffe angenommen werden:

- polyzyklische und aromatische Kohlenwasserstoffe
- Schwermetalle

Wasserhaushalt

Hydrologisch ist für den Raum kennzeichnend, in dem sich die geplante Ausbaustrecke befindet, daß ein Großteil der Vorflut durch die Müritz-Elde-Wasserstraße realisiert wird. Damit zählt dieser Standort zum Einzugsgebiet der Elbe.
Geohydrologisch ist anzumerken, daß im betrachteten Raum oft ein ungedecktes Obergrundwasser angetroffen werden kann. Das Hauptgrundwasser weist SCHULTZE in mäßiger Tiefe aus. Im Baugrundgutachten Nr. 95 264 der IGU Schwerin wird Grundwasser auf einer Kote von 42,3 bis 42,5 m HN festgestellt. Damit liegt der Grundwasserspiegel ca. 13 m unter der Fahrbahnoberkante des Schwarzen Weges.
Der Untersuchungsstandort befindet sich innerhalb eines Gebietes mit bestätigten Grundwasservorräten.

Landschaftsbild und Erholungspotential

Der Untersuchungsraum ist durch sein gering bewegtes Relief geprägt. Alleen, Feldgehölze, Gehölzstreifen sowie angrenzende Waldflächen beleben das Landschaftsbild. Eine großflächige Nutzung des Raumes ist kennzeichnend. Anlagengebundene Erholungsnutzungen im Stadtbereich Parchim sind ausgewiesen.

8.2. Darstellung und Bewertung der Eingriffe

Art und Umfang der Eingriffe

Durch die Realisierung des geplanten Straßenbauvorhabens wird es zu einer Reihe von projektbedingten Auswirkungen für Natur und Landschaft kommen. Diese sind im Überblick:

- Baubedingte Auswirkungen
- Anlagebedingte Auswirkungen
- Betriebs- und unterhaltsbedingte Auswirkungen.

Baubedingte Auswirkungen

Durch die geplante Bauausführung sind Risiken und Auswirkungen für Natur und Landschaft zu erwarten:

- Bodenverdichtung außerhalb der Trasse

- Gefährdung von Oberflächengewässern und Grundwasser
- Beschädigung von Gehölzen und sonstigen Vegetationsbeständen
- Bodenentnahme und -lagerung
- Vorübergehende Inanspruchnahme von Flächen
- Baulärm
- Erschütterungen.

Die baubedingten Auswirkungen und Risiken können durch die Einhaltung der gesetzlichen Vorschriften und Bestimmungen sowie durch eine geeignete Standortwahl der Baustelleneinrichtung gemindert werden. Bei der Baustelleneinrichtung ist vorrangig auf eine bereits anthropogen beeinträchtigte Fläche zurückzugreifen.

Anlagebedingte Auswirkungen

Als anlagebedingte Auswirkungen auf Natur und Landschaft, die durch den Straßenkörper selbst hervorgerufen werden, können folgende Punkte genannt werden:

- Flächeninanspruchnahme,
- Flächenversiegelung,
- Flächentangierung,
- Gehölzrodung.

Da diese Auswirkungen anlagebedingt sind, müssen sie als irreversibel eingeschätzt werden.

Betriebs- und unterhaltsbedingte Auswirkungen

Zu den betriebs- und unterhaltsbedingten Auswirkungen müssen folgende Faktoren gezählt werden:

- Verstärkung der Zerschneidungswirkung
- Tierverluste
- Schadstoffanreicherung in Luft, Boden und Wasser
- Verlärmung.

Die Faktoren sind als negativ wirkend einzuschätzen.

Bewertung der Eingriffe und Beeinträchtigungen

Die Eingriffsbewertung erfolgt in Form von graphischen und textlichen Ausarbeitungen. Dabei wird, ausgehend von der Biotoptypenerfassung und vom vorhandenen Datenmaterial versucht, eine treffende Bewertung der zu erwartenden Eingriffe zu erzielen. Hierbei wurden der Flächeninanspruchnahme, der Flächenversiegelung, der Flächentangierung und dem Verlust an Gehölzen und sonstiger Vegetation eine besondere Bedeutung beigemessen.
Die Bewertung der zu erwartenden Eingriffe in Natur und Landschaft erfolgt dabei für jedes Potential gesondert.

Arten- und Lebensgemeinschaften

Die Verlegung der L 09 einschließlich des Ausbaus des Schwarzen Weges im Zuge des Bebauungsplanes Nr. 19 lassen starke Beeinträchtigungen für das Biotoppotential des Untersuchungsstandortes erwarten. Die Eingriffe werden besonders in der Umverlegungsstrecke zum Tragen kommen, da hier ein Gebiet gequert wird, dessen biotisches Potential als hoch eingeschätzt werden kann.

So werden Silbergrasfluren und andere gemäß des 1. NatG M-V geschützte Biotope sowie als besonders wertvoll einzustufende Biotope (Vorwald - WVT) durch Direkteingriff zerstört bzw. gefährdet oder verinselt.

Als weiteren besonders hervorzuhebenden Eingriff ist das Fällen und Roden weiter Abschnitte der Obstbaumallee des Schwarzen Weges zu nennen.

Die im Bankett- und Böschungsbereich geplanten Eingriffe können durch die vorgesehene Behandlung der Seitenräume (Mutterbodenandeckung und Landschaftsrasenansaat) zumindest mittelfristig als kompensierbar eingeschätzt werden.

Mögliche Schädigungen der vorhandenen und zu erhaltenden Bäume und Sträucher während der Baudurchführung wären eine starke Beeinträchtigung von Natur und Landschaft und sind zu verhindern. Als geeignete Maßnahmen sind hierzu u.a. folgende Verfahren auszuführen:

- Schutz für Baumstämme der im Baubereich befindlichen Gehölze herstellen
- Ablagerungen im Kronentraufbereich vorhandener Bäume verhindern
- Bodenaushub im Bereich von Bäumen nur in Handschachtung
- Fachgerechte Wundbehandlung bei mechanischen Beschädigungen des Gehölzbestandes
- Auslichten der Baumkronen analog der Beschneidung des Wurzelwerkes
- Gehölze entsprechend den Erfordernissen des Lichtraumprofiles der Straße beschneiden

Bezüglich möglicher Wirkungen des Bauvorhabens auf das vorgefundene Fledermausvorkommen und deren Lebensräume läßt sich feststellen, daß keine wesentlichen Beeinflussungen bzw. Beeinträchtigungen für diese Individuengemeinschaft besteht. So heißt es in der Fledermauskartierung wie folgt: „Wegen der relativ geringen Bedeutung des Untersuchungsgebietes für die Fledermäuse wird es wahrscheinlich keine gravierenden Auswirkungen auf die Gesamtpopulation geben."

Der Eingriff in das Schutzgut Arten- und Lebensgemeinschaften wird insgesamt als stark bewertet. Kompensationsmaßnahmen werden erforderlich.

Bodenpotential

Die Bodennutzung im untersuchten Standort ist sehr unterschiedlich, was auch in der relativ hohen Anzahl von Biotopen zum Ausdruck kommt. So gibt es land- und forstwirtschaftlich genutzte Bereiche, Brachflächen, versiegelte Flächen u.a. Der Boden innerhalb der auszubauenden Straßentrasse des Schwarzen Weges ist in der Ausübung seiner ökologischen Funktion eingeschränkt und wird zumeist nur noch seiner infrastrukturellen Aufgabe als Verkehrsfläche gerecht. Als Ursachen sind hierfür die vorhandene Flächenversiegelung und das stark verdichtete Bodengefüge (auch im unversiegelten Trassenbereich) zu nennen.

Der Boden innerhalb der geplanten Umverlegungsstrecke hat solch eine starke Überprägung nicht erhalten, doch sind Vorbelastungen für den Bereich des ehemaligen Truppenübungsplatzes anzunehmen (Truppenübungswege, Geländemodellierungen, Betankung von Fahrzeugen, Munitionsreste etc.).

Das vermutliche Anwachsen des Verkehrsaufkommens läßt eine wachsende Gefährdung des Bodens durch die Infiltration von Treib- und Schmierstoffen erwarten. Diese wird jedoch durch die Flächenneuversiegelung gemindert.

Der Abbruch der durch die Umverlegung der L 09 nicht mehr genutzten Straßenbereiche mit anschließender Ansaat mit Landschaftsrasen wird sich förderlich für das Bodenpotential der betroffenen Abschnitte auswirken.

Temporäre Beeinträchtigungen des Bodens durch die Baudurchführung sind durch eine fachgerechte Baustelleneinrichtung und die Einhaltung der gültigen Normen und Vorschriften als nicht nachhaltig einzuschätzen.

Als zu bilanzierenden Eingriff ist die zusätzliche Versiegelung von Flächen zu nennen.

Der Eingriff in das Bodenpotential wird als mäßig bis stark bewertet. Kompensationsmaßnahmen werden erforderlich.

Wasserdargebotspotential

Durch die zusätzliche Versiegelung wird es zu einer Erhöung des Oberflächenabflußregimes (Regenwasser) im Bereich des versiegelten Straßenkörpers kommen. Einer Kontaminierung von Grund- und Oberflächenwaser durch das Eindringen von Treib- und Schmierstoffen in die Vorflut ist vorzubeugen.

Insgesamt kann die Beeinträchtigung des Wasserdargebotspotentials als mäßig bewertet werden.

Klimapotential

Für das Klimapotential des Untersuchungsgebietes ist mit keiner relevanten Beeinträchtigung zu rechnen. Zwar wird es im Bereich des Mikroklimas über der geplanten Asphaltschicht zu Veränderungen des vertikalen Luftschichtgefüges (z.B. durch Aufheizung) kommen, doch werden sich diese auf die Organismen in den angrenzenden Lebensräumen nicht nachhaltig auswirken.

Die geplante Ausbaumaßnahme stellt damit eine Beeinträchtigung des Klimapotentials im Untersuchungsraum dar, die als gering bezeichnet werden kann.

Landschaftsbild und Erholungspotential

Zur Realisierung des geplanten Bauvorhabens wird nur z.T. auf eine bereits in die Landschaft integrierte, vorhandene Trasse (Schwarzer Weg) zurückgegriffen. Eine zusätzliche Zerschneidung des Landschaftsbildes wird für den Bereich der Umverlegungsstrecke zu verzeichnen sein. Durch die Wahl der Variante 2 konnte der Eingriff in das Landschaftsbild gemindert werden, da im Gegensatz zur Variante 1 (Dammbauwerk) die Trasse im Einschnitt unter die geplante Ortsumgehung geführt werden soll.

Der Eingriff in das Landschaftsbild ist als mäßig bis stark zu werten und durch geeignete Maßnahmen zu kompensieren. Eine nachhaltige Beeinträchtigung des Erholungspotentials ist im wesentlichen nicht zu erwarten.

8.3. Kompensationsmaßnahmen

Vermeidungsstrategie

Durch die Zusammenarbeit aller Maßnahmeträger, insbesondere der Stadt Parchim, des Straßenbauamtes Schwerin, des StAUN Lübz, des Landkreises Parchim und Dritter kam es zu einer Optimierung der Trassenplanung.

Ermittlung der Kompensationsmaßnahmen

Flächenneuversiegelung

a) geplante Versiegelung (Neubau)

Fahrbahn	von Station 1 + 026.065	bis 3 + 463.436
	2.437,37 m x 6,50 m	= 15.842,91 m²
Verbreiterung:	70,00 m x 3,00 m x 0,5	= 105,00 m²
	80,00 m x 3,00 m	= 240,00 m²
	70,00 m x 3,00 m x 0,5	= 105,00 m²
Einmündung:	192,00 m x 6,50 m	= 1.248,00 m²
	9,00 m x 20,00 m x 0,5	= 90,00 m²
	9,00 m x 9,00 m x 0,5	= 40,50 m²
	6,00 m x 11,00 x 0,5	= 33,00 m²
	6,00 m x 6,00 x 0,5	= 18,00 m²
	gesamt	= 17.722,41 m²
Radweg	2.437,37 m x 2,00 m	= 4.874,74 m²
versiegelte Fläche	17.722,41 m² + 4,874,74 m²	= **22.597,15 m²**

b) vorhandene versiegelte Fläche (Abbruch)

5,70 m x 1.874,00 m	= 10.681,80 m²
6,05 m x 587,20 m	= 3.552,56 m²
gesamt	= **14.234,36 m²**

Flächenneuversiegelung (aus a und b)

22.597,15 m² - 14.234,36 m² = 8.362,79 m²

Durch die Verwirklichung der geplanten Straßenbaumaßnahme würden rd. 8.362,79 m² zu Boden neu versiegelt werden.

Ersatzbemessung

8.362,79 m² x 0,2 m = 1.672,56 m³ potentielles Grünvolumen

$$\frac{1.672{,}56\ \text{m}^3}{10\ \text{m}^3\ /\ \text{St. H., 3 x v., 14 - 16}} = 167{,}26 \approx 167\ \text{St. H., 3 x v., 14 - 16}$$

Somit wären 167 Stück einheimische Laubbäume H., 3 x v., 14 - 16 als Ersatz für die Flächenneuversiegelung zu pflanzen.

Zur Pflanzung sollen gemäß des gemeinsamen Erlasses des Umweltministeriums und des Wirtschaftsministeriums zur Neupflanzung von Alleen und einseitigen Baumreihen in Mecklenburg-Vorpommern vom 25.07.1994 qualitativ höherwertige Bäume verwendet werden.

Entsprechend kann die Qualität dadurch gesenkt werden:

167 St. (H., 3 x v., 14 - 16) x 0,68*1 = 113,56 ≈ 114 St. H., 3 x v., 16 - 18

Als landschaftspflegerische Kompensation für den Eingriff in Form der Flächenneuversiegelung sind somit **114 St. standortgerechte Laubbäume H., 3 x v., 16 - 18** zu pflanzen.

*1 Bemerkung: Abminderungsfaktor, der das preisliche Verhältnis zwischen Pflanzgut mit 14 bis 16 cm Stammumfang zu Pflanzgut mit 16 bis 18 cm Stammumfang widerspiegelt.

Baumrodung

Folgende Bäume sind von der Rodung betroffen:

Baumrodungen

lfd. Nr.	Station	Seite	Baumart	Umfang	Ausgleich (Stck.) H., 3 x v, 16-18
1	1+776,375	rechts	Ei. 0,1	0,31	-
2	1+781,468	rechts	Ei. 0,1	0,31	-
3	2+841,715	rechts A	Bi 0,7	2,20	6
4	2+848,453	rechts A	Bi 0,7	2,20	6
5	2+852,946	rechts A	Bi 0,45	1,41	4
6	2+855,784	links A	Bi 0,8	2,51	10
7	2+860,345	links A	Bi 0,6	1,88	6
8	2+866,817	rechts	P 0,05	0,16	-
9	2+867,528	links A	Bi 0,6	1,88	6
10	2+883,268	links	Bi 0,7	2,20	6
11	3+086,627	links A	O 0,3	0,94	4
12	3+104,406	links A	O 0,3	0,94	4
13	3+110,176	links A	O 0,3	0,94	4
14	3+113,837	links A	O 0,2	0,63	1
15	3+120,266	links A	O 0,25	0,79	2
16	3+122,082	links A	O 0,25	0,79	2
17	3+125,721	links A	O 0,2	0,63	1

lfd. Nr.	Station	Seite	Baumart	Umfang	Ausgleich (Stck.) H., 3 x v, 16-18
18	3+128,014	links A	O 0,3	0,94	4
19	3+131,299	links A	O 0,2	0,64	1
20	3+145,528	rechts A	O 0,2	0,63	1
21	3+157,409	rechts A	O 0,3	0,94	4
22	3+224,516	rechts A	O 0,3	0,94	4
23	3+230,449	rechts A	O 0,3	0,94	4
24	3+242,615	rechts A	O 0,3	0,94	4
25	3+255,063	rechts A	O 0,25	0,79	2
26	3+261,290	rechts A	O 0,25	0,79	2
27	3+280,472	rechts A	O 0,25	0,79	2
28	3+286,500	rechts A	O 0,3	0,94	4
29	3+298,584	rechts A	O 0,3	0,94	4
30	3+305,211	rechts A	O 0,3	0,94	4
31	3+311,635	rechts A	O 0,25	0,79	2
32	3+317,558	rechts A	O 0,25	0,79	2
33	3+323,756	rechts A	O 0,25	0,79	2
34	3+329,927	rechts A	O 0,35	1,10	4
35	3+335,980	rechts A	O 0,25	0,79	2
36	3+342,168	rechts A	O 0,3	0,94	4
37	3+347,914	rechts A	O 0,25	0,79	2
38	3+354,221	rechts A	O 0,3	0,94	4
39	7+065,507	links A (Einmündung)	Bi 0,5	1,57	6
40	7+098,742	links A	Bi 0,5	1,57	6
41	7+112,124	links A	Bi 0,5	1,57	6
42	7+184,313	links A	O 0,3	0,94	4
			Ausgleich gesamt:		146 Stck.

Somit sind für die Verlegung der Landesstraße L 09 und den Ausbau des Schwarzen Weges 57 Stück Bäume zu fällen. Dabei handelt es sich um Alleenbestände der o.g. Straßenabschnitte.

Kompensationsbemessung Obstbaumrodung

Eingriff: Kompensation = 1 : 1,5
Rodung von 47 Stück Obstbäumen: 70,5 ~ 71 St. H., 3 x v., 16 - 18

Als landschaftspflegerische Kompensation für den Eingriff in Form der Obstbaumrodung entlang des Schwarzen Weges sind 71 Stück einheimische Laubbäume H., 3 x v., 16 - 18 zu pflanzen.

Kompensationsbemessung Birkenrodung

(entsprechend der Baumschutzverordnung des Landkreises Parchim vom 12.01.1996)

Art	Umfang	Ausgleich (St.) H., 3 x v., 16 - 18
Bi	1,80	6
Bi	1,55	6
Bi	1,05	4
Bi	1,75	6
Bi	1,60	6
Bi	1,30	4
Bi	1,75	6
Bi	1,30	4
Bi	1,35	4
Bi	1,20	4
	Summe Ausgleich	50

Als landschaftspflegerische Kompensation für den Eingriff in Form der Birkenrodung entlang der L 09 sind 50 Stück einheimische Laubbäume H., 3 x v., 16 - 18 zu pflanzen.

Trockenbiotope

Durch das geplante Bauvorhaben werden geschützte Trockenbiotope beeinträchtigt u./o. teilzerstört:

Biotop 55 und 57*		8848		
Silbergras-Flur		9302 = 454		
			453	= 113.250 m²
		0642		
		1093 = 451		
Biotop 62	1. Teil	1048		
Besenginster-		1137 = 89	89	= 22.250 m²
Bestand		1225 = 88		
		1314 = 89		

* laut Biotopkartierung - siehe Landschaftspflegerischer Begleitplan

	2. Teil	2087 2152 = 65 2217 = 65	65	= 16.250 m²
			Σ	= 38.500 m²
Biotop 70 Ruderalisierter Trockenrasen	1. Teil	3785 3795 = 10 3804 = 9	10	= 2.500 m²
	2. Teil	3788 3798 = 10 3807 = 9	10	= 2.500 m²
			Σ	= 5.000 m²
Biotop 71 Silbergras-Flur		3807 3813 = 6 3819 = 6	6	= 1.500 m²
Biotop 4 Randstreifen unter Allee		300 m x 7,00 m		= 2.100 m²
Biotop 67 Besenginster- Bestand		5080 5096 = 16 5111 = 15	16	= 4.000 m²
		Gesamt		**= 164.350 m²**
			→ 16,435 ha	

Bei der Ermittlung wurden für die Biotope 57 und 62 in Abstimmung mit dem StAUN Lübz und der Unteren Naturschutzbehörde des Landkreises Parchim ein Einflußkorridor nördlich der Neubaustrecke in einer Breite von ca. 200 m berücksichtigt.
Die Verinselung im Bereich des Biotops 57 wurde ebenfalls einbezogen.
Durch die Umverlegung der L 09 und den Ausbau des Schwarzen Weges werden somit rd. 16,435 ha Trockenbiotopfläche beseitigt bzw. stark gefährdet.
Durch die Untere Naturschutzbehörde des Landkreises Parchim wurde die erforderliche Ausnahmegenehmigung von den Verboten des § 2 (Biotopschutz) 1. NatG M-V vom 10.01.1992 zur Herstellung der Trassenführung nördlich des Dammer Weges erteilt.

Kompensationsbemessung

Eingriff: Kompensation = 1 : 4 = 16,435 ha : 65,740 ha

Als landschaftspflegerische Kompensation des Eingriffs in die geschützten Biotopflächen (Trockenrasen) sind rd. 65,74 ha gleichwertige Biotopflächen zu schaffen u./o. entsprechend in ihrer Entwicklung zu lenken.

Die Sicherung dieser Kompensationsflächen für den Naturschutz soll über die Eintragung einer entsprechenden Grunddienstbarkeit erfolgen.

Waldfläche roden

a) Folgende Waldflächen sind von der Rodung betroffen:

von Station	*bis Station*	*Fläche*
1 + 050	1 + 095	214 m²
1 + 100	1 + 132	98 m²
1 + 136	1 + 255	782 m²
1 + 261	1 + 432	4.483 m²
1 + 441	1 + 540	2.677 m²
1 + 559	1 + 606	454 m²
2 + 090	2 + 409	9.718 m²
2 + 538	2 + 749	5.892 m²
2 + 753	2 + 815	844 m²
	Gesamt	25.162 m²
	+ ca. 5 % Nebenflächen	1.338 m²

26.500 m² = 2,650 ha

Kompensationsbemessung zu a) Waldrodung

Eingriff: Kompensation = 1 : 2,5 = 2.650 ha : 6,625 ha

Als landschaftspflegerische Kompensation des Eingriffs von Form der Waldrodung sind 6,625 ha Wald mit standortgerechten Laubbäumen neu aufzuforsten.

b) Weitere von dem Bauvorhaben betroffene Waldflächen

Entsprechend der Angaben der zuständigen Forstbehörden sind weitere Forstflächen von der Straßenbaumaßnahme betroffen:

Stationsbereich 1 + 540 bis 2 + 090 → L = 550 m

mittlere Trassenbreite im betroffenen Abschnitt ca. 26,50 m = B

LxB = 14.575 m²

abzüglich Fläche Stationsbereich 1 + 559 bis 1 + 606 aus a)

14.575 m² - 454 m² = 14.121 m² = 1,412 ha

Eingriff: Kompensation = 1 : 2 = 1,412 ha : 2,824 ha

Als landschaftspflegerische Kompensation des Eingriffes in weitere Waldflächen sind weitere 2,824 ha Wald mit standortgerechten Laubbäumen neu aufzuforsten.

Übersicht Kompensationsbedarf

Baumpflanzungen für Flächenversiegelung Hochstämme, 3 x v., 16 - 18, m.Db	114 Stück
Baumpflanzungen für Obstbaumrodung Hochstämme, 3 x v., 16 - 18, m.Db	71 Stück
Baumpflanzungen für Birkenrodung Hochstämme, 3 x v., 16 - 18, m.Db	50 Stück
Baumpflanzungen gesamt	**235 Stück**
Kompensationsfläche für Trockenbiotop	65,740 ha
Erstaufforstung für Waldrodung	6,625 ha
Erstaufforstung für Waldflächenverlust	2,824 ha
Erstaufforstung gesamt	**9,449 ha**

Wahl der Kompensationsmaßnahmen

Laubbaumpflanzungen

Aufgrund der Eingriffe in Natur und Landschaft in Form der Flächenversiegelung und Straßenbaumrodung sollen insgesamt 235 Stück einheimische Laubbäume H., 3 x v., 16 - 18, m.Db gepflanzt werden.

Flächenneuversiegelung	114 Stück, H., 3 x v., 16 - 18, m.Db
Baumrodung Obstbäume	71 Stück, H., 3 x v., 16 - 18, m.Db
Baumrodung Birken	50 Stück, H., 3 x v., 16 - 18, m.Db
insgesamt	**235 Stück, H., 3 x v., 16 - 18, m.Db.**

Durch das Pflanzen von Alleeabschnitten sollen gleichzeitig auch positive Auswirkungen für das Fledermausvorkommen und das Landschaftsbild erbracht werden.

Nach Maßgabe der Unteren Naturschutzbehörde sind Roteichen (Quercus rubra) zu pflanzen. Die Pflanzungen sind entlang der Landstraße 09 und am Schwarzen Weg in folgenden Stationsabschnitten beidseitig vorzunehmen:

1 + 610	bis	2 - 090	2 x 40 Stück =	80 Stück
1 + 610	bis	2 + 090	2 x 40 Stück =	80 Stück (zweite u. dritte Reihe)
2 + 950	bis	3 + 406	37 + 38 Stück =	75 Stück
				235 Stück

Die Pflanzen sollen innerhalb der Reihe einen Abstand von ca. 12,0 m erhalten. Auf Seite des Radweges sollen die Hochstämme einen Abstand von 1,50 m zum Radwegrand und auf Seite der Straße einen Abstand von 4,50 m zum Fahrbahnrand der Straße erhalten. Der Grünstreifen zwischen Straße und Radweg ist nicht zur Gehölzbepflanzung vorgesehen.

Am Stationsbereich von 1 + 610 bis 2 + 090 sind wie o.g. zwei weitere Gehölzstreifen anzuordnen, die nördlich der Umverlegungsstrecke zu pflanzen sind. Ein Abschirmeffekt zur nördlich angrenzenden Freifläche wird hierdurch gleichzeitig angestrebt. Dabei ist zu be-

achten, daß zur Gehölzreihe am Radweg ein Abstand von rd. 20,0 m eingehalten wird. Der Abstand der beiden Gehölzstreifen untereinander soll 8,0 m betragen. Die Pflanzen sollen innerhalb der Reihe einen Abstand von 12,0 m erhalten, wobei zwischen den Reihen ein Versatz von 6,0 m einzuhalten ist.

Die Pflanzungen sind mittels Dreibock aufgrund der windexponierten Lage sowie zum Schutz vor mechanischer Beschädigung zu sichern. Die Hochstämme sind mit Verbiß- und Fegeschutz auszustatten. Die Baumscheiben sind zu mulchen. Eine dreijährige Pflege der Anpflanzungen ist zu gewährleisten. Vorhandene und geplante Leitungsbestände, Grundstückszufahrten sowie Grundeigentumsverhältnisse sind zu beachten. Die Sicherheitskorridore des Flughafens sind von der Bepflanzung freizuhalten.

Sukzessionsflächen Trockenbiotope

Als landschaftspflegerische Kompensation des Eingriffs in die geschützten Trockenbiotopflächen sind rd. 65,740 ha gleichwertige Biotopfläche zu schaffen bzw. die Sukzessionsentwicklung auf einer entsprechenden Fläche diesbezüglich zu lenken. Hierzu stehen folgende Areale zur Verfügung:

Gemarkung Parchim -	Flur 35 - Flurstück 35	4,14 ha (Teilfläche)
Gemarkung Parchim -	Flur 48 - Flurstück 1 /1	61,60 ha (Teilfläche)
insgesamt		**65,74 ha**

Es handelt sich hierbei jeweils um eine Teilfläche des entsprechenden Grundstückes. Die Teilflächen sind in den Kartengrundlagen dargestellt.

Flurstück 35

Es geht hierbei um trockenen, nährstoffarmen Standort, der entsprechend den Angaben der Stadt Parchim ehemals landwirtschaftlich genutzt wurde. Zum jetzigen Zeitpunkt liegt diese Fläche jedoch brach.

4,14 ha des Flurstückes 35 sollen durch Eintragung einer naturschutzrechtlichen Grunddienstbarkeit zur Umsetzung der landschaftspflegerischen Maßnahmen gesichert werden. Eine weitestgehend ungestörte Sukzession dieses Gebietes soll gewährleistet werden. Als Entwicklungsziel der natürlichen Selbstentwicklung stehen die Trocken- und Magerrasen bzw. die Zwergstrauchheide.

Flurstück 1/1

Bei dem gewählten Teilbereich des Flurstückes 1/1 handelt es sich um einen trockenen, nährstoffarmen Standort nördlich der geplanten Umverlegungsstrecke (ehemaliger Truppenübungsplatz). Z.T. wurde dieses Areal schon kartiert und geschützte Trockenbiotope festgestellt. Es handelt sich dabei u.a. um Silbergras-Fluren und ruderalisierte Halbtrockenrasen.

Das betrachtete Areal ist jedoch auch mit Wald unterschiedlicher Arten und Strukturen bestanden. Der Waldanteil dieses Teilgebietes beträgt aufgrund einer Schätzung anhand einer Luftbildaufnahme rd. 30 %.

61,60 ha des Flurstückes 1/1 sollen durch Eintragung einer naturschutzrechtlichen Grunddienstbarkeit zur Umsetzung der landschaftspflegerischen Maßnahmen gesichert werden. Eine Sukzessionslenkung dieses Gebietes soll gewährleistet werden. Hierbei werden zwei unterschiedliche Entwicklungsziele angesteuert.

A) Die offenen Flächen sollen sich zu Trocken- und Magerrasen entwickeln bzw. in ihrer Entwicklung gehalten werden. Hierzu sind die Flächen einmal im Jahr zu beweiden (Schafe u./o. Ziegen). Die Beweidung ist ab Juni jeden Jahres durchzuführen. Um eine ständige Nährstoffzufuhr zu verhindern, sind die Tiere nicht einzupferchen.
Sollte trotz der Beweidung Gehölzjungwuchs zu verzeichnen sein, ist dieser vollständig zu entfernen (Ausführungszeit: Oktober - Februar). Als Alternative zur Beweidung ist eine Mahd möglich. Das Schnittgut ist dabei vollständig zu entfernen (Ausführungszeit: ab Oktober, einmal alle 3 Jahre).

B) Die im Wald bestandenen Areale bleiben erhalten und sind naturnah zu entwickeln. Eine weitestgehend ungestörte Sukzession dieser Gebiete soll gewährleistet werden. Altholzbestände sind zu erhalten und zu entwickeln. Hierbei reife Nutzbäume sind nur einzeln und bodenschonend zu entnehmen.

Erstaufforstung

Als landschaftspflegerische Kompensation für den Eingriff in den Waldbestand sind rd. 9,449 ha aufzuforsten. Zur Aufforstung ist die folgende Fläche in Vereinbarung mit dem Forstamt der Stadt Parchim mit Rotbuchen und Kiefern zu bepflanzen:
9,449 ha der Gemarkung Parchim - Flur 44 - Flurstück 69 (Teilfläche)

Es handelt sich um einen trockenen, nährstoffarmen Standort.

Die Pflanzung hat nach Maßgabe der zuständigen Forstbestände zu erfolgen. Vorgesehen sind folgende qualitativen Parameter:

Rotbuchen
Quercus rubra - 4 j. v. S. - 2/2
- Pflanzverband: 150 cm x 50 cm
- als Gürtel entlang der Bundesstraße B 191 und als Teilareale in der Kiefernfläche (ca. 2,0 ha der Gesamtaufforstung)
- Aufforstungsfläche mit Wildschutzzaun sichern
- dreijährige Pflege

Kiefern
Pinus silvestris - 2 j. v. S. - 2/0
- Pflanzverband: 150 cm x 33 cm
- dreijährige Pflege

Maßnahmenübersicht

Die landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahmen für die Umverlegung der L 09 und den Ausbau des Schwarzen Weges im Zuge des Bebauungsplanes Nr. 19 der Stadt Parchim lassen sich im Überblick wie folgt zusammenfassen:

I. Bepflanzung der geplanten Ausbautrasse in den Stationsbereichen von 1 + 610 bis 2 + 090 und von 2 + 950 bis 3 + 406 mit 235 Stück Quercus rubra H., 3 x v., 16 - 18, m.Db

II. Schaffung gleichwertier Trockenbiotopflächen und Festigung vorhandener, gleichwertiger Strukturen auf insgesamt 65,74 ha
Teilflächen folgender Flurstücke
Gemarkung Parchim - Flur 35 - Flurstück 35
Gemarkung Parchim - Flur 48 - Flurstück 1/1

III. Erstaufforstung von 9,449 ha in der Gemarkung Parchim - Flur 44 - Flurstück 69 (Teilfläche) mit Roteichen und Kiefern

8.4. Kostenschätzung

235 Stück	Hochstämme, 3 x v., 16 - 18 liefern, pflanzen und pflegen	450,00 DM	105.750,00 DM
9,449 ha	Laubwald aufforsten und pflegen	15.000,00 DM	141.735,00 DM
1.500 m	Wildschutzzaun herstellen	10,00 DM	15.000,00 DM
43,120 ha	Gehölzjungaufwuchs entfernen (auf ca. 70 % der Teilfläche des Flurstückes 1/1 - Flur 48 - Gemarkung Parchim)	2.500,00 DM	107.800,00 DM
			370.285,00 DM
	+ ca. 5 % Baustelleneinrichtung und Unvorhergesehenes		18.515,00 DM
	Netto		388.800,00 DM
	+ 16 % Mwst.		62.208,00 DM
	Brutto		451.008,00 DM
	gerundet		**451.000,00 DM**

Bemerkung: Kosten für einen etwaigen Grunderwerb oder für eine langfristige Pflege der Gehölze sind in der Schätzung nicht enthalten.

8.5. Durchführung der Ausgleichsmaßnahmen

Für den Ausgleich der aufgrund der Festsetzungen des Bebauungsplanes zu erwartenden Eingriffe in Natur und Landschaft werden von der Stadt Parchim Flächen außerhalb des Bebauungsplangebietes im Gemeindegebiet bereitgestellt.

Es ist vorgesehen, auf den Flächen der Gemarkung Parchim, Flur 48, Flurstück 1/1 (teilweise), Flur 35, Flurstück 35 (teilweise) und Flur 44, Flurstück 69 (teilweise) die in Punkt 8.5. genannten Ausgleichsmaßnahmen durchzuführen.

Diese Maßnahmen sind den Flächen, auf denen der Eingriff stattfinden soll, nämlich den Baugrundstücken und den öffentlichen Verkehrsflächen im Bebauungsplan durch textliche Festsetzungen im Teil B - Text - unter Punkt 2. zugeordnet worden.

Die für die Ausgleichsmaßnahmen anfallenden Kosten werden anteilig auf der Grundlage der Kostenerstattungsbeitragssatzung nach dem § 135 a - 135 c BauGB umgelegt.

Die Kostenerstattungsbeitragssatzung der Stadt Parchim wird parallel zu diesem Bebauungsplan erarbeitet. Die Kosten für die erstmalige Realisierung der Ausgleichsmaßnahmen umfassen jene Maßnahmen, die notwendig sind, um den im Teil B - Text - festgesetzten und gewollten Ausgleich zu erreichen. Die Ausgleichsmaßnahmen sind erst dann „endgültig" hergestellt, wenn sie ihre Funktion zu erfüllen in der Lage sind; Pflanzen müssen angewachsen sein und eine bestimmte Größe haben. Deshalb kann man die Kosten der Fertigstellungs- und Entwicklungspflege in einer Größenordnung von ca. 5 Jahren mit zur erstmaligen Herstellung der Ausgleichsmaßnahme rechnen.

9. Entwässerung

Der Ausbau der L 09 erfordert den Bau von Entwässerungsanlagen. Nördlich der Landesstraße 09 verläuft in einem Abstand von ca. 650 m die Elde-Wasserstraße. Die L 09 liegt hier im Bereich des linken Talrandes der Elde. Das Gelände liegt ca. 10 m über dem Wasserspiegel der Elde-Wasserstraße.

Die Entwässerung der Straßenoberfläche erfolgt durch das Quergefälle über den Seitenraum in die seitlich parallel angelegten Versickerungsmulden. Aufgrund der durchgeführten Baugrunduntersuchungen ist die Versickerung des anstehenden Oberflächenwassers durch den vorhandenen Baugrund (überwiegend Sand) geeignet.

Allerdings sind durch das Gutachten auch Schluffschichten festgestellt worden. Dadurch kann die Durchlässigkeit eingeschränkt werden, so daß es zur Bildung von Stauwasser kommen kann. Die Schluffbänder sind besonders im Bereich von Station 2 + 450 bis 2 + 800 festgestellt worden. In diesem Bereich liegt die geplante Straße im Einschnitt. Der Tiefpunkt liegt an Station 2 + 626. Da das Versickerungspotential unzureichend ist, muß für das Oberflächenwasser eine Ableitung geschaffen werden. Die Ableitung erfolgt über Schachteinläufe und einen Rohrkanal zu dem geplanten Sickerbecken in Richtung Elde-Wasserstraße.

Die Lage der geplanten Straße und des Versickerungsbeckens befindet sich im Dünengürtel des Talrandes der Elde. In diesem Bereich wechseln die Geländehöhen stark. Für das Sickerbecken wird eine Geländemulde genutzt. Dadurch werden die Eingriffe in den Boden gering gehalten. Der erforderliche Abstand zum Grundwasser (Höhe bei ca. 42,5 m ü. HN) wird eingehalten. Für die Trassenführung des Regenwasserkanals werden ebenfalls Geländesenken ausgenutzt.

10. Umweltschutz

10.1. Immissionen, Immissionsschutz

Die Stadt Parchim hat von der Gesellschaft Beratender Ingenieure Rostock ein Lärmschutzgutachten erstellen lassen.
Dabei sollte untersucht werden, welche Auswirkungen die Lärmbelastungen des geplanten Straßenausbaus L 09 und Schwarzer Weg auf die angrenzenden Wohngebiete hat. Gegebenenfalls sollten Vorschläge für Lärmminderungsmaßnahmen gemacht werden.

Im vorliegenden Gutachten erfolgte eine prognostische Ermittlung der zu erwartenden Immissionen nach Realisierung des Planungsvorhabens „Verlegung der Trasse L 09 und des Schwarzen Weges“ im Bereich des Regionalflughafens Parchim.

Die Berechnung der durch den baulichen Eingriff verursachten Immissionen erfolgte für das Prognosejahr 2010 für den ungünstigen Fall (ohne Umgehungsstraße Nord). Die Beurteilung erfolgte nach der 16. BImSchV.

Durch die geänderte Trassenführung sind nach Realisierung des o. g. Planungsvorhabens im Bereich schutzbedürftiger Wohnnutzungen östlich des Schwarzen Weges keine Überschreitungen des Immissionsgrenzwerte im Tag- und Nachtzeitraum zu erwarten.

10.2. Altlasten

Die Dammer Chaussee (Landesstraße 09) durchquert sowohl in ihrem derzeitigen Verlauf als auch im Zuge der geplanten Umverlegung ehemals militärisch genutztes Gebiet.

Aufgrund der früheren Nutzung des Geländes durch die Armee kann im gesamten Geltungsbereich des Bebauungsplanes das Vorhandensein von militärischen und sonstigen Altlasten nicht ausgeschlossen werden. Dieser allgemeine Altlastenverdacht wurde bei Besichtigung des Geländes durch an verschiedenen Stellen anzutreffende Ablagerungen, wie z. B. Hausmüll, Bauschutt, Sperrmüll verfestigt.

Aufgrund der vorliegenden allgemeinen und konkreten Verdachtsmomente wurde das Plangebiet auf das Vorhandensein möglicher Altlasten untersucht. Durch die ehemalige militärische Nutzung des Gebietes ist eine Kontamination mit Kampfmitteln nicht ausgeschlossen. Es wurde daher in Zusammenarbeit mit dem Munitionsbergungsdienst die Trasse auf das eventuelle Vorhandensein von Kampfmitteln untersucht.

Der „Bericht zum Altlasten- und Kampfmittelstatus der Trasse des geplanten Flughafenzubringers“ für die 25 vom AfU-Analytiklabor für Umweltproben gekennzeichneten Ansatzpunkte (Radius ca. 2 m um den Pflock) liegt der Stadtverwaltung Parchim vor.

In der Zusammenfassung dieses Berichtes wird zum Ausdruck gebracht:

„Bei 25 durch das AfU ausgewählten Ansatzpunkten im Trassenverlauf sind durch den Munitionsbergungsdienst im 2-m-Radius keine Kampfmittel angetroffen worden.

Im gesamten Trassenverlauf konnten sowohl nach Vor-Ort-Aufnahme durch altlastenerfahrenes Personal als auch nach Laboranalytik keine Flächen festgestellt werden, die der geplanten Bebauung im Wege stehen könnten. Von insgesamt 25 Ansatzpunkten wurden lediglich in zwei Sondierungen anthropogen bedingte Schadstoffe ermittelt. Diese Zonen sind kleinräumig und stören die geplante Nachnutzung (Straßenbau) nicht.
Von dem jetzt vorliegenden Kenntnisstand aus kann die Trasse als mit hoher Wahrscheinlichkeit altlastenfrei in bezug auf bodengebundene Schadstoffe angesehen werden.“

Der vorliegende Bericht zum „Altlasten- und Kampfmittelstatus der Trasse des geplanten Flughafenzubringers“ wird dem Sachgebiet des Landkreises Parchim und dem Staatlichen Amt für Umwelt und Natur Lübz zur Verfügung gestellt.

11. Flächen und Kosten

Geltungsbereich des Bebauungsplanes	ca. 33,8 ha
- öffentliche Verkehrsflächen . Landesstraße 09 . Dammer Weg / Schwarzer Weg	ca. 7,7 ha
- öffentliche Grünfläche	ca. 4,5 ha
- Wald	ca. 17,0 ha
- Fläche für den Luftverkehr	ca. 4,6 ha

Alle Flächen wurden auf der Planunterlage im Maßstab 1 : 2.000 planimetriert.

Die Kosten betragen gemäß Kostenschätzung (Angaben durch Ing.-Büro Stüvel) ca. 4,7 Mio. DM. Kostenträger für die Baumaßnahme sind das Land Mecklenburg-Vorpommern und die Stadt Parchim.

12. Maßnahmen zur Bodenordnung

Maßnahmen zur Ordnung des Grund und Bodens für die Umverlegung der Landesstraße ergeben sich nicht, weil die Stadt Eigentümer der in Anspruch genommenen Grundstücke ist.

Die im Zuge der veränderten Erschließung (Stadtstraßen) erforderlich werdende Neuordnung von Grund und Boden wird in Verhandlung der Grundstückseigentümer mit der Stadt Parchim geregelt.

Parchim, den 23.02.99

STADT 1 PARCHIM

i.V. Rind

Der Bürgermeister