

Büro für Stadtforschung, Planung und Architektur Prof. Dr. Günther Uhlig und Partner
Freie Architekten und Stadtplaner

Prof. Dr.Ing. Günther Uhlig
Dr.Ing. Frank-Bertolt Raith

Waldhornstraße 25
D - 76131 Karlsruhe
Tel / Fax: 0721 37 85 64
Tel: 0172 96 83 511
mail: uhlig-partner@t-online.de
www.uhligundpartner.de

Bebauungsplan Nr. 12
„Anbindung Wittower Heide“
Gemeinde Glowe

Satzungsexemplar

Begründung der Planung

1) Grundsätze der Planung / Lage

1.1) Lage / Geltungsbereich der Planung

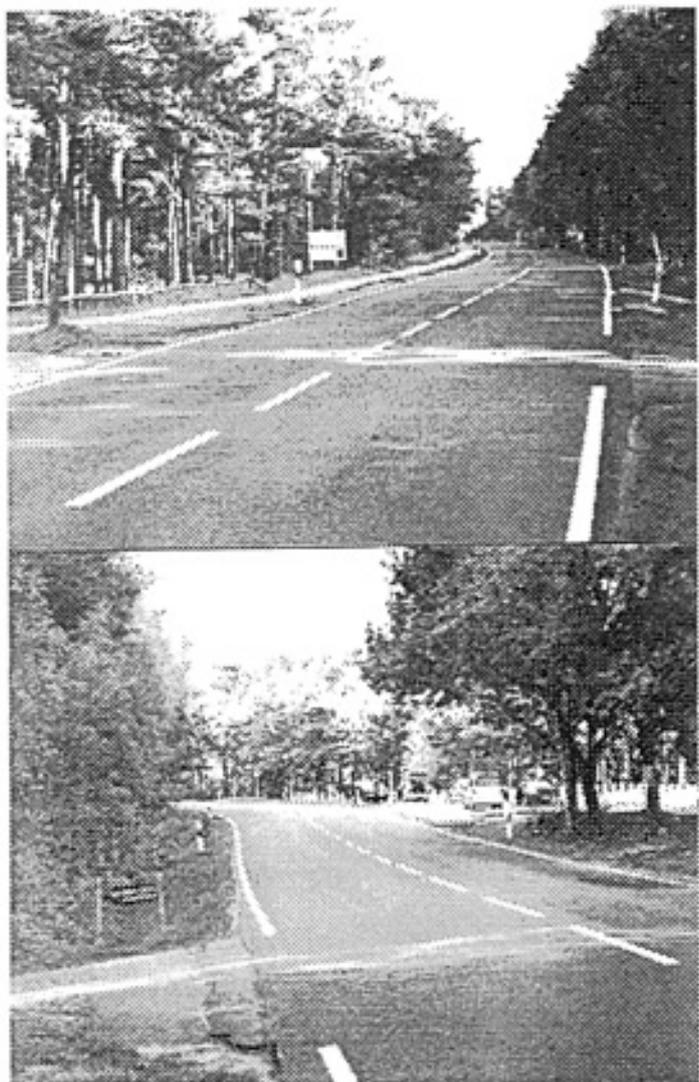
Das Plangebiet liegt in Flur II, Wittower Heide, Gemeinde Glowe. Der Geltungsbereich des Bebauungsplans umfasst die Flurstücke 7/1, 7/2, 1/167 sowie Teile der Flurstücke 6/5, 6/4, 6/8, 1/75, 1/164.

Das Plangebiet weist insgesamt eine Fläche von ca. 2.570 qm auf.

1.2) Ziele der Planung

Die Planung sichert die Flächen sowie das Baurecht für den Ausbau des Knotens „Wittower Heide“ durch den Einbau einer Linksabbiegespur mit Aufstellbereich gemäß RAS-K1. Gleichzeitig werden die Verkehrsflächen so bemessen, dass eine Querungshilfe für Fußgänger errichtet werden kann. Die Planung dient der Verbesserung des Verkehrsflusses auf der L30 sowie der Verkehrssicherheit für die die L30 querenden Fußgänger aus den Baugebieten auf ihrem Weg zum Strand.

Der Ausbau wird die derzeit unbefriedigende Anbindung der bestehenden Ferienanlagen in der Wittower Heide entscheidend verbessern (vgl. die ursprünglich negative Stellungnahme des Straßenbauamts zum B-Plan Nr. 11.1 „Ferienhausanlage Wittower Heide“ vom 03.02.2003 mit der Forderung nach einer Anbindung über die Ortslage). Darüber hinaus ist der Ausbau zur Sicherung der äußeren Erschließung der von der Gemeinde beabsichtigten oder bereits beschlossenen Baugebiete im Bereich Wittower Heide notwendig. Hierzu zählen die Umsetzung des B-Plans Nr. 11 „Ferien- und Freizeitpark“ sowie das im FNP als „Wittower Heide II“ ausgewiesene Ferienhausgebiet auf den Flurstücken 5/1 und 5/2 (ehem. Pädagogische Hochschule), für das gemäß Erläuterungsbericht die Errichtung von ca. 36 Ferienwohnungen mit ca. 110 Betten auf ca. 1,2 ha Grundstücksfläche vorgesehen ist.



Die Konfliktlösung mit den Belangen des überörtlichen Verkehrs wurde in den Einzelbebauungsplänen für den Bereich Wittower Heide bisher zurückgestellt und auf ein separates B-Planverfahren übertragen, da bis zum gegenwärtigen Zeitpunkt keine abschließende Entscheidung über den notwendigen Umfang des Ausbaus für alle Baugebiete getroffen werden konnte.

Erst mit Beschlussfassung über den fortgeschriebenen FNP steht fest, dass nicht mehr mit dem

noch im Vorentwurf des FNP für den Bereich Wittower Heide dargestellten Campingplatz zu rechnen ist, der ein deutlich höheres Verkehrsaufkommen nach sich gezogen hätte.

1.3) Bestand

Im Plangebiet besteht ein Anschluss an die L30, der traditionell für die Erschließung der Ferienhausbereiche in der Wittower Heide genutzt wird.

Zusätzlich zum bestehenden Erschließungsverkehr wird die Straße in die Wittower Heide hinein in den Sommermonaten von Tagesbesuchern als Parkplatz genutzt, die von dort aus zu Fuß, die L30 querend, zum Strand gehen. Diese Nutzung für den ruhenden Verkehr wird zukünftig unterbunden werden.

1.4) Eigentumsverhältnisse

Der Großteil der Flächen im bzw. im Umfeld des Bebauungsplans befindet sich im Besitz des Landes Mecklenburg-Vorpommern (Flst. 7/1, 7/2, 1/167, 1/164, 1/75, 6/5, 6/4). Das Flurstück 1/176 gehört der Gemeinde Glowe. Flurstück 6/8 ist Wald und gehört der Forst.

Die Straße in der Wittower Heide (Flst. 7/3) gehört eigentumsrechtlich dem Vorhabenträger des „Ferien- und Freizeitparks“. Da keine Nutzungsbeschränkung besteht, handelt es sich bei der Erschließungsstraße de facto um eine öffentliche Verkehrsfläche. Sonstige private Grundstücke werden von der Planung nicht erfasst.

Die durch den Einbau des Linksabbiegers entstehenden zusätzlichen Verkehrsflächen berühren jedoch ausschließlich die Flurstücke 6/4 und 1/164.

1.5) Verkehrliche Planungsgrundlagen

Die folgenden verkehrlichen Parameter werden der Planung zugrunde gelegt:

L30

Maßgebliche stündliche Verkehrsstärke der stärker belasteten Richtung MSV_R Gegenverkehr beim Linksabbiegevorgang):

- Jahr 2002: 398 Kfz/h
- Jahr 2015: 443 Kfz/h (Hochrechnung gemäß Faktor des Landesamts für Straßenbau und Verkehr M-V).

Die maßgebliche Entwurfsgeschwindigkeit VE 80 km/h sowie eine Knotengeschwindigkeit VK 70 km/h wurden vom Straßenbauamt Stralsund am 16.03.2004 bestätigt.

Derzeit besteht im Bereich des Knotens „Wittower Heide“ saisonal eine Beschränkung auf 70 km/h; die Gemeinde strebt an, diese Beschränkung auf 70 km/h im Bereich mit angrenzender Bebauung auf das ganze Jahr auszuweiten.

Einfahrtsbereich Wittower Heide

Der Einfahrtsbereich der Straße in der Wittower Heide muss auf mind. 20 m Länge eine Breite von 5,5 m aufweisen, damit Begegnungsverkehr möglich ist. Hierzu ist das derzeit mögliche Parken entlang des Einfahrtsbereichs durch Beschilderung zu unterbinden und der bislang nicht asphaltierte Seitenstreifen der Fahrbahn zuzuschlagen.

Ziel- und Quellverkehr Wittower Heide

Insgesamt wird ein Verkehrsaufkommen von ca. 470 Kfz/24h prognostiziert. Der bestehende bzw. erwartete Ziel- und Quellverkehr für die Wittower Heide setzt sich zusammen aus:

- ca. 100 Kfz/24h aus ca. 25 bestehenden Ferienhäusern im Bereich „Wittower Heide III“
- ca. 20 Kfz/24h aus B-Plangebiet Nr. 11 (Bereich Wittower Heide III“) für 5 Ferienhäuser mit 4 Betten bei 1 Fahrt / 2 Betten / Tag)
- ca. 237 Kfz/24h aus dem B-Plangebiet „Ferien- und Freizeitpark für ca. 1/3 des Gesamtverkehrs,
d.h. für ca. 60 Ferienhäuser mit 4 Betten bei 1 Fahrt / 2 Betten / Tag
- ca. 110 Kfz/24h aus der voraussichtlichen Bebauung im Bereich „Wittower Heide II“ mit 110 Ferienbetten auf 1,2 ha Fläche bei 1 Fahrt / 2 Betten / Tag (gem. Erläuterungsbericht FNP).

Bemessung der Verkehrsströme

- Spitzenstunde mit ca. 10%, d.h. 47 Kfz/h
- Verteilung Ziel- / Quellverkehr mit 70% zu 30%, d.h. 33 Kfz/h zu 14 Kfz/h
- Linksabbieger L30 in Wittower Heide: 22 Kfz/h (2/3 des Zielverkehrs)
- Rechtsabbieger L30 in Wittower Heide: 11 Kfz/h (1/3 des Zielverkehrs)

1.6) Schutzgebiete

Das Planungsgebiet selbst liegt innerhalb oder nahe folgender Schutzgebieten:

Das Planungsgebiet liegt innerhalb des LSG "Ostrügen". Eine über die vorhandene Vorbelastung durch die Trasse der L30 hinausgehende und über die Kompensationsmaßnahmen ausgeglichene Beeinträchtigung des Schutzgebietes kann ausgeschlossen werden, da durch die Einrichtung des Linksabbiegerstreifens eher eine Verbesserung des Verkehrsflusses zu erwarten ist.

Das Plangebiet liegt innerhalb des 200 m Küsten- und Gewässerschutzstreifens nach § 19 LNatSchG M-V.

Das geplante FFH-Gebietserweiterung E-049-1 "Erweiterung Schaabe" (Stand: 07.07.2003, 3. Tranche) wird durch die Maßnahme nicht berührt; die voraussichtliche Grenze des Gebiets liegt mit deutlichem Abstand im Westen des Plangebiets (fast an der Gemeindegrenze zur Nachbargemeinde Breege-Juliusruhe).

Trinkwassereinzugsgebiete werden vom Vorhaben nicht berührt. Denkmäler bzw. Bodendenkmäler sind im Planungsgebiet nicht bekannt, die allgemeine Sorgfaltspflicht bei Erdarbeiten bleibt hiervon unberührt.

1.7) Flächennutzungsplan

Der Bebauungsplan wird nach § 8 BauGB aus dem rechtskräftigen Flächennutzungsplan der Gemeinde Glowe entwickelt.

Der Bebauungsplan umfasst lediglich die Darstellung von Verkehrsflächen zur Erschließung der bestehenden und geplanten Baugebiete in der Wittower Heide. Die Baugebiete sind Bestandteil des Flächennutzungsplans der Gemeinde.

1.8) Ziele der Raumordnung und Landesplanung

Die Planung soll die Erschließung der bestehenden / geplanten Ferienhausgebiete in der Wittower Heide sichern und dadurch gleichzeitig die Verkehrssicherheit auf der L 30 verbessern. Damit dient die Planung indirekt der Förderung des Tourismus gemäß der Lage der Gemeinde im Tourismusschwerpunktraum an der Ostseeküste Rügens.

1.9) Umweltverträglichkeitsprüfung

Eine Umweltverträglichkeitsprüfung ist nicht notwendig, da mit der Planung keine wesentliche Änderung an der Landesstraße verbunden ist. Weder die Kapazität noch die mögliche Geschwindigkeit auf der L30 werden erhöht.

2) Planung

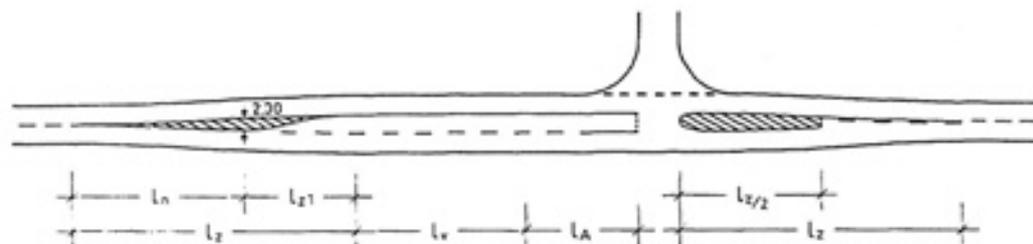
2.1) Planung

Die Planung des Linksabbiegers sieht einen Linksabbiegestreifen gemäß RAS-K-1, Bild 16.1 vor. Die Erweiterung der Verkehrsfläche wird durch Aufweitung nach Norden hin vorgenommen, am südlichen Rand der Straße werden keine Veränderungen vorgenommen.

Verzierungsstrecke l_z :

Die Länge der Verzierungsstrecke ist abhängig von der Geschwindigkeit sowie der Breite des Versatzes ($Länge = Geschwindigkeit \times \sqrt{Breite/3}$). Die Länge der Verzierungsstrecke entspricht somit der Geschwindigkeit, also 70 m. Angesichts des nur sehr geringen Schwerlast-

- ① Linksabbiegestreifen mit Verzögerungsstrecke und geschlossener Einleitung



und Busverkehrs wird eine 3 m breite Linksabbiegespur vorgesehen.

Verzögerungsstrecke l_v :

Die Länge der Verzögerungsstrecke ergibt sich aus der Geschwindigkeit sowie der im Knotenpunkt vorhandenen Längsneigung. Bei einer Verkehrsstärke von >400 Kfz/h sowie einer Geschwindigkeit von 70 km/h sollte die Verzögerungsstrecke 30 m betragen.

Aufstellstrecke l_A :

An Knoten ohne Signalanlagen reicht eine Aufstellstrecke von 20 m aus.

Verzögerungs- und Aufstellstrecke zusammen weisen demnach eine Länge von 50 m auf.

Der parallele Fuß- und Radweg wird flächenneutral nach Norden verschoben; der bisherige Mindestabstand zum Fahrbahnrand von 0,75 m wird auf 1,75 m aufgeweitet, da derzeit, anders als beim Bau des Fuß- und Radwegs, der Bereich außerhalb der Ortsdurchfahrt liegt. Nördlich des Radwegs werden die notwendigen Böschungsflächen dargestellt.

Insgesamt ergibt sich für den Linksabbieger eine Länge von 195 m; die neu zu befestigende Fläche beträgt insgesamt 375 qm.

Angesichts des sandigen Bodens kann das anfallende Oberflächenwasser trotz des größeren Straßenquerschnitts im Bereich des Linksabbiegers im begleitenden Grünstreifen versickert werden.

2.2) Boddendeich Glowe

Das STAUN plant parallel der inneren Erschließungsstraße in der Wittower Heide die Anlage eines Boddendeichs zum Schutz der Ortslage gegen Hochwasser (Vorplanung, Stand Januar 2000). Der geplante Deich wird unmittelbar westlich des Knotens an die Landesstraße anbinden, die aufgrund ihrer Höhenlage von über 3 m ü.H.N. als hochwassersicher gelten kann. Da von den Veränderungen an der L 30 nur die Nordseite betroffen sein wird, besteht zwischen Deichplanung und dem Bebauungsplan kein Konflikt.

3) Begründung zu Festsetzungen im Einzelnen

3.1) Festsetzungen zu Flächen für den überörtlichen Verkehr

Die Planung setzt lediglich Straßenverkehrsflächen als Flächen für den überörtlichen Verkehr sowie Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung als Fuß- und Radweg fest. Der Bebauungsplan ersetzt die fachplanungsrechtliche (straßenrechtliche) Plangenehmigung. Damit kommt die Gemeinde der Forderung des Straßenbauamts Stralsund nach, die Konfliktbewältigung zwischen den Erschließungsforderungen der verschiedenen Baugebiete in der Wittower Heide und den Belangen des überörtlichen Verkehrs in eigener Regie dadurch zu lösen, dass Baurecht für einen Linksabbieger nachgewiesen werden kann. Der Ausbau durch Einbau einer Linksabbiegespur als Bestandteil der notwendigen Erschließungsanlagen wurde bereits im städtebaulichen Vertrag zum Ferien- und Freizeitpark vertraglich abgesichert.

Die festgesetzten Verkehrsflächen für den überörtlichen Verkehr entsprechen in ihrer Dimensionierung den Anforderungen, die sich unter Zugrundelegung der o.g. verkehrlichen Grundlagen aus der RAS-K-1 ergeben.

Örtliche Verkehrsflächen werden nicht in den Geltungsbereich einbezogen, da sie bereits beste-

hen und geringere Anpassungen (Durchsetzung des Parkverbots im Einfahrbereich, Erweiterung der Fahrbahn um die befestigten Seitenstreifen) ohne bauplanungsrechtliche Grundlage umgesetzt werden können.

4) Auswirkungen der Planung

4.1) Auswirkungen auf Natur und Umwelt

Linksabbiegestreifen tragen außerhalb bebauter Gebiete maßgeblich zur Verkehrssicherheit bei, da Linksabbieger außerhalb der durchgehenden Fahrstreifen warten und durchfahrende Fahrzeuge ungehindert vorbeifahren können.

Zur Beurteilung der Umweltverträglichkeit von Knotenpunkten sind vorrangig

- der Verkehrslärm und die Luftverunreinigung,
- der Flächenbedarf und die Trennwirkung,
- die Beeinträchtigung des Orts- und Landschaftsbilds zu berücksichtigen.

Verkehrslärm und Luftverunreinigung lassen sich verringern, wenn der Verkehr gleichmäßige Geschwindigkeiten erreicht und Staubbildung sowie Anfahr- und Bremsvorgänge gering gehalten werden. Mit dem nachträglichen Einbau der Linksabbiegespur wird der Verkehrsfluss auf der L 30 insgesamt gleichmäßiger, d.h. mit weniger Brems- und Anfahrvorgängen, von staten gehen können als bisher. Die Planung reduziert somit die Belastungen durch den Verkehr auf der L 30 auf das Mindestmaß.

Die Trennwirkung der L 30 wird durch die Berücksichtigung einer Querungshilfe für Fußgänger verringert. Damit werden die Nutzungszusammenhänge zwischen den Ferienhausgebieten und dem Strand berücksichtigt.

Angesichts der geringen Flächenversiegelung von 375 qm bleiben auch die Auswirkungen der Planung auf das Orts- und Landschaftsbild gering.

Da mit dem Ausbau des Knotens „Wittower Heide“ keine Ausweitung der Kapazität auf der L 30 verbunden ist, werden die verkehrsbedingten Auswirkungen der Landstraße auf Natur und Umwelt nicht zunehmen. Die allgemeinen Auswirkungen des Verkehrs auf der L 30 werden dementsprechend im Folgenden nicht weiter betrachtet. Ein Ausgleich ist nicht erforderlich, soweit die Eingriffe bereits vor der planerischen Entscheidung erfolgt sind oder zulässig waren.

4.1.1) Bestandsaufnahme Biotoptypen

Im Untersuchungsgebiet wurden folgende Biotoptypen kartiert:

- Naturnaher Kiefern-Trockenwald (WKT)	414 m ²
- Nicht- oder teilversiegelte Freifläche, teilweise mit Spontanvegetation (PEU)	204 m ²
- Parkplatz (OVP)	21 m ²
- Jüngere Einzelbäume	8 Stck.
Pinus sylvestris (Gemeine Kiefer) BHD 25 cm	1 Stck.
Quercus (Eiche) BHD 30 – 35 cm	4 Stck.
Betula (Birke) BHD 18 – 20 cm	3 Stck.

4.1.2) Eingriff-/Ausgleichs-Bilanzierung

Die Eingriff-/Ausgleichsbilanzierung für die vorhabenbedingten Eingriffe erfolgt sowohl unter naturschutzfachlichem als auch forstlichem Aspekt, wobei der bei beiden Verfahren ermittelte höhere Kompensationsbedarf als Ausgleich zu erbringen ist.

Forstliche Bewertung / Bewertung nach Landeswaldgesetz M-V

Entsprechend der in den Gesprächen mit Herrn Klötzer/Forstamt Werder am 30. August 2001 und am 18. März 2003 getroffenen Vereinbarungen ist für den Verlust von Wald (Biotoptypen Naturnaher Kiefern-Trockenwald WKT und Siedlungsgehölz aus heimischen Baumarten PWX) ein Ausgleich im Verhältnis 1:2,5 zu erbringen.

Biotoptyp	Fläche in m ²	Kompensationsfaktor	Kompensationsfläche in m ²
Naturnaher Kiefern – Trockenwald (WKT)	414	2,5	1035
Gesamt:	414		1035

Entsprechend der Tabelle ergibt sich nach forstlichem Bewertungsschlüssel ein Kompensationsflächenbedarf von 0,1035 ha (1.035 m²). Als Ausgleichsmaßnahme ist die Aufforstung von Wald mit Erhalt/Schaffung von Sukzessionsflächen vorgesehen.

Naturschutzfachliche Bewertung

Die naturschutzfachliche Bewertung erfolgt in Anlehnung an die "Hinweise zur Eingriffsregelung", Schriftenreihe des Landesamtes für Umwelt, Naturschutz und Geologie Mecklenburg-Vorpommern 1999/ Heft 3.

A Ausgangsdaten

1) Kurzbeschreibung der eingriffsrelevanten Vorhabensbestandteile

Als eingriffsrelevante Vorhabensbestandteile, die mit einem Totalverlust der vorhandenen Naturraumfunktionen einhergehen, werden die durch die Verbreiterung der vorhandenen Straße und die veränderte Führung des Radweges notwendig werdende Neuversiegelung von 375 m² Fläche angesehen. Des Weiteren ist die Fällung von 6 Einzelbäumen als eingriffsrelevanter Vorhabensbestandteil mit Totalverlust zu bewerten.

Die Umwandlung der Biotoptypen Naturnaher Kiefern-Trockenwald (WKT) und Nicht- oder teilversiegelte Freifläche, teilweise mit Spontanvegetation (PEU) in Grünflächen stellt eine Biotopbeseitigung mit Funktionsverlust in Höhe von insgesamt 264 m² Fläche dar.

2) Abgrenzung von Wirkzonen

Da sich die Flächen des UG nur auf die unmittelbar vom Eingriff betroffenen Bereiche beziehen, sind alle Flächen der Wirkzone I zuzuordnen

3) Ermittlung des Freiraumbeeinträchtigungsgrades

Für das gesamte UG wurde ein Freiraumbeeinträchtigungsgrad von 1 (= Korrekturfaktor 0,75) zugrunde gelegt, da die untersuchten Flächen/Biotoptypen unmittelbar an die Trasse der L30 anschließen (Abstand zu Störquellen < 50 m).

B Eingriffsbewertung und Ermittlung des Kompensationsbedarfs

1) Bestimmung des Kompensationserfordernisses aufgrund betroffener Biotoptypen

1.1) Biotopbeseitigung mit Flächenversiegelung (Totalverlust)

Biotoptyp	Flächenverbrauch (m ²)	Wertstufe	Kompensationserfordernis + Zuschlag Versiegelung x Korrekturfaktor Freiraumbeeinträchtigungsgrad	Flächenäquivalent für Kompensation
Naturnaher Kiefern-Trockenwald (WKT)	184	4	(8,0 + 0,5) x 0,75	1.173
Nicht- oder teilversiegelte Freifläche, teilweise mit Spontanvegetation (PEU)	170	1	(1,0 + 0,5) x 0,75	191
Parkplatz (ÖVP)	21	0	(0,2 + 0,5) x 0,75	11
Jüngere Einzelbäume (BBJ)	8 x (25 m ²)	1	(1,0 + 0,5) x 0,75	225
Gesamt:	575			1.600

Erläuterung zum Kompensationserfordernis:

Durch die vollständige Versiegelung gehen auf insgesamt 575 m² Fläche alle Naturraumfunktionen vollständig verloren. Bei der Ermittlung dieses Wertes beläuft sich die Höhe des tatsächlichen Flächenverlustes auf 375 m². 200 m² ergeben sich aus dem rechnerisch ermittelten Wert eines in Höhe von 25 m² je Fällung eines Einzelbaumes angesetzt

Flächenäquivalentes.

1.2) Biotopbeseitigung mit Funktionsverlust

Biotoptyp	Flächenverbrauch (m ²)	Wert-stufe	Kompensationserfordernis x Korrekturfaktor Freiraumbeeinträchtigungsgrad	Flächenäquivalent für Kompensation
Naturnaher Kiefern-Trockenwald (WKT)	230	4	8,0 x 0,75	1.380
Nicht- oder teilversiegelte Freifläche, teilweise mit Spontanvegetation (PEU)	34	1	1,0 x 0,75	26
Gesamt:	264			1.406

Erläuterung zum Kompensationserfordernis:

Die Umwandlung der Biotoptypen zu Grünflächen stellt eine Biotopbeseitigung mit Funktionsverlust im Gesamtumfang von 264 m² dar.

2) Zusammenstellung des Kompensationsflächenbedarfs

Summe	1.1:	1.600
	1.2:	1.406
Gesamtsumme:		3.006

Da im Zuge der Maßnahme 48 m² ehemalige Radwegfläche entsiegelt werden, verbleibt für die im B-Plan festgesetzten Maßnahmen ein Kompensationsbedarf in Höhe eines **Kompensationsflächenäquivalentes** von 2.958.

C Geplante Maßnahmen für die Kompensation

1) Kompensationsmaßnahme

Biotoptyp	Fläche (m ²)	Wertstufe	Kompensationswertzahl	Wirkungsfaktor	Flächenäquivalent
Anlage von Wäldern aus standortheimischen Baum- und Straucharten mit 30 % Sukzessionsfläche	740	2	2	1	2.960
Gesamtumfang der Kompensation:					2.960

Erläuterung der Maßnahmen:

Als Ausgleichsmaßnahme ist die Anlage von Wäldern mit standortheimischen Baumarten (Aufforstung) auf Acker- und Grünlandflächen mit Bereitstellung von 30 % Sukzessionsflächen in einem Umfang von 740 m² (0,074 ha) auf Flächen außerhalb des B-Plangebietes vorgesehen.

2) Bilanzierung

Dem in der Eingriffsbewertung ermittelten Kompensationsflächenäquivalent (Bedarf) von 2.958 Kompensationsflächenpunkten steht ein durch die Ausgleichsmaßnahme erzielt Kompensationsflächenäquivalent von 2.960 Kompensationsflächenpunkten gegenüber. Der Eingriff wird somit rechnerisch ausgeglichen.

Beschreibung der Kompensationsmaßnahmen

Für den vorhabensbedingten Eingriff in den Naturhaushalt ist als Ausgleich die Anlage von Wäldern mit standortheimischen Baumarten unter Erhalt (Sicherung) von 30% Sukzessionsflächen auf Ackerflächen und Grünland außerhalb des B-Plangebietes/UG vorgesehen. Die zur Kompensation vorgesehenen Flächen besitzen einen ökologischen Ausgangswert von 1, Teilflächen bzw. Teilbereiche befinden sich im Übergang zur Wertstufe 2.

Die Höhe des flächenhaften Ausgleichs ergibt sich aus der als höherem Wert ermittelten forstlichen Bewertung und beträgt insgesamt 0,1035 ha (1.035 m²). Die Realisierung der Maßnahmen erfolgt sowohl in räumlichem als auch zeitlichem Zusammenhang mit den Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen aus dem B-Plan Nr. 11 "Ferien- und Freizeitpark Glowe" der Gemeinde Glowe. Der Eingriff ist damit sowohl aus naturschutzfachlicher als auch forstlicher Sicht ausgeglichen.

Die Bereitstellung der Fläche für die Maßnahme (Gemarkung Hagen, Flur 1, Flurstück 46) durch den Eigentümer wird durch eine Ergänzung des aus dem B-Plan Nr. 11 bereits bestehenden Vertrages rechtlich gesichert. Durch den Vorhabensträger erfolgt die Übernahme der Aufforstung mit einer anschließenden 5-jährigen Entwicklungspflege.

4.2) Kosten

Der Gemeinde entstehen durch die Planung keine Kosten. Die Kosten für Planung und Ausbau des Knotens durch den Einbau einer Linksabbiegespur übernimmt der Vorhabenträger; die Kostenübernahme ist als notwendige Erschließungsleistung im Städtebaulichen Vertrag geregelt.

Glowe, März 2004

Dr. Raith

ausgefertigt: 1.7.2004



[Handwritten signature]
Radlisen
bürgermeister