

Stadt Greven

Bebauungsplan Nr. 80 „AirportPark FMO“

- 1. Änderung -

Begründung

Planungsbüro Hahm GmbH
Mindener Straße 205
49084 Osnabrück
Tel.: 0541 1819-0
Fax: 0541 1819-111
E-Mail: osnabrueck@pbh.org

Ri/Sc-09068013-16 / 29.04.2010

**nach Offenlegung ergänzt: 12.01.2011
(durch Fettdruck gekennzeichnet)**

Inhalt:

I:	Begründung zum Bauleitplanentwurf	6
1.	Allgemeine Planungsvorgaben und Planungsziele	6
	1.1 Aufstellungsbeschluss.....	6
	1.2 Räumlicher Geltungsbereich.....	6
	1.3 Planungsanlass und Planungsziel.....	6
	1.4 Derzeitige Situation.....	7
	1.5 Planungsrechtliche Voraussetzungen	7
	1.5.1 Gebietsentwicklungsplan / Regionalplan.....	7
	1.5.2 Flächennutzungsplan	7
	1.5.3 Angrenzende Bebauungsplanung	8
	1.5.4 Naturschutzrechtliche Vorgaben	8
2.	Städtebauliche Konzeption	9
3.	Änderungen des Bebauungsplans.....	10
4.	Festsetzungen zur baulichen Nutzung.....	11
	4.1 Art der baulichen Nutzung.....	11
	4.2 Maß der baulichen Nutzung	15
	4.2.1 Baukörperhöhen	15
	4.2.2 Grundflächnezahl / Baumassenzahl.....	15
	4.2.3 Überbaubare Flächen	16
	4.2.4 Bauweise	16
	4.3 Bauliche Gestaltung.....	16
5.	Erschließung	17
	5.1 Anbindung an das übergeordnete Straßennetz.....	17

5.2	Internes Erschließungsnetz.....	17
5.3	Rad- und Fußwegenetz.....	19
5.4	Ruhender Verkehr.....	19
5.5	Öffentlicher Personennahverkehr.....	19
6.	Natur und Landschaft	20
6.1	Grüngestaltung	20
7.	Ver- und Entsorgung	21
7.1	Gas, Strom, Wasser, Fernwärme.....	21
7.2	Abwasserbeseitigung	21
7.2.1	Schmutzwasser.....	21
7.2.2	Niederschlagswasser	21
7.3	Hochwasserschutz	21
7.4	Abfallentsorgung.....	22
8.	Altlasten und Kampfmittelvorkommen	22
8.1	Altlasten	22
8.2	Kampfmittelvorkommen	22
9.	Immissionsschutz	22
10.	Denkmalschutz.....	22
11.	Flächenbilanz	23

II:	Umweltbericht.....	24
1.	Einleitung	24
1.1	Kurzdarstellung des Inhaltes und der wichtigsten Ziele des Bauleitplanes, einschließlich der Beschreibung der Darstellungen des Planes mit Angaben über Standort, Art und Umfang sowie Bedarf an Grund und Boden des geplanten Vorhabens	24
1.2	Darstellung der festgelegten Ziele des Umweltschutzes, die für den Bauleitplan von Bedeutung sind, und der Art, wie diese Ziele und die Umweltbelange bei der Aufstellung berücksichtigt wurden.....	24
2.	Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen, die in der Umweltprüfung ermittelt wurden	29
2.1	Bestandsaufnahme der einschlägigen Aspekte des derzeitigen Umweltzustandes, einschließlich der Umweltmerkmale der Gebiete, die voraussichtlich erheblich beeinflusst werden.....	29
2.1.1	Geologie / Boden	29
2.1.2	Gewässer / Grundwasser.....	30
2.1.3	Klima / Lufthygiene	31
2.1.4	Arten / Lebensgemeinschaften	31
2.1.5	Orts- / Landschaftsbild	32
2.1.6	Mensch / Gesundheit	32
2.1.7	Kultur / Sachgüter	32
2.1.8	Wechselwirkungen.....	33
2.2	Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung und bei Nichtdurchführung der Planung.....	33
2.2.1	Boden	33
2.2.2	Wasser	34
2.2.3	Klima / Lufthygiene	34
2.2.4	Arten / Lebensgemeinschaften	34
2.2.5	Orts- / Landschaftsbild	35
2.2.6	Mensch / Gesundheit	35
2.2.7	Kultur / Sachgüter	35

2.2.8	Wechselwirkungen.....	35
2.3	Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich von nachteiligen Auswirkungen.....	36
2.3.1	Vermeidungs- / Verminderungsmaßnahmen.....	36
2.3.2	Eingriffs- / Ausgleichsbilanzierung	36
2.4	Ermittlung des Umfangs des unvermeidlichen Eingriffs und der Ausgleichs-/Ersatzmaßnahmen	37
2.4.1	Bestandsbewertung	39
2.4.2	Kompensationsermittlung	42
2.5	In Betracht kommende anderweitige Planungsmöglichkeiten (Alternativen).....	44
3.	Zusätzliche Angaben	44
3.1	Beschreibung der wichtigsten Merkmale der verwendeten technischen Verfahren bei der Umweltprüfung sowie Hinweise auf Schwierigkeiten, die bei der Zusammenstellung der Angaben aufgetreten sind	44
3.2	Beschreibung der geplanten Maßnahmen zur Überwachung der erheblichen Auswirkungen der Durchführung des Bauleitplanes auf die Umwelt.....	44
3.3	Zusammenfassung der Umweltauswirkungen.....	46

I: Begründung zum Bauleitplanentwurf

1. Allgemeine Planungsvorgaben und Planungsziele

1.1 Aufstellungsbeschluss

Der Ausschuss für Stadtentwicklung und Umwelt der Stadt Greven hat am 28.01.2010 beschlossen, den rechtswirksamen Bebauungsplan Nr. 80 AirportPark FMO – 1. Realisierungsstufe (im Folgenden Ursprungsplan genannt) entsprechend aktueller, konkreterer städtebaulicher Entwicklungsvorstellungen zu ändern.

1.2 Räumlicher Geltungsbereich

Der ca. 48 ha große Plangeltungsbereich befindet sich unmittelbar südlich des Flughafens Münster-Osnabrück (FMO) beiderseits der Trasse der Kreisstraße K 1n als Autobahnzubringer von der BAB A 1 zum FMO.

Der räumliche Geltungsbereich der 1. Änderung entspricht exakt der Abgrenzung des Ursprungsplanes. Im Nordosten wird ein Teilbereich des rechtsverbindlichen Bebauungsplans Nr. 70 „Flughafen Münster-Osnabrück“ weiterhin in den Geltungsbereich einbezogen (s. Pkt. I 1.5.3).

Grundlage der Planzeichnung der 1. Änderung sind digitale Katasterdaten des ÖbVI Sundermann vom 07.08.2009, welche im östlichen Teil des Geltungsbereiches durch Daten des Katasteramtes Steinfurt vom 18.02.2009 ergänzt wurden.

1.3 Planungsanlass und Planungsziel

Ziel des Ursprungsbebauungsplanes war es, am Standort Flughafen Betrieben, die in kurzer Zeit an mehreren Orten präsent sein müssen, sowie die direkt vom Flughafenbetrieb abhängig sind (u. a. Hotels, Dienstleistungsunternehmen, Logistiker) als sogenanntes „flughafenaffines Gewerbe“ anzusiedeln.

Mit Beschluss vom 23.07.2003 hatte der Rat der Stadt Greven entschieden, am Flughafen Münster/Osnabrück (FMO) einen regionalen Gewerbepark mit dem Namen AirportPark FMO zu entwickeln.

Die Städte Greven und Münster entwickelten zusammen mit dem Kreis Steinfurt das Konzept eines hochwertigen Gewerbe- und Dienstleistungsstandortes, der mit den besonderen Standortvorteilen des Flughafens FMO ein überregional ausgerichtetes Flächenpotenzial bietet und welcher nicht in Konkurrenz, sondern als Ergänzung der in der Region vorhandenen Flächenpotenziale zu einer Stärkung der Wirtschaftskraft der gesamten Region beitragen soll.

Auf Grundlage eines städtebaulichen Strukturkonzeptes AirportPark FMO, das die grundsätzliche Machbarkeit und langfristig denkbare räumliche Ausdehnung eines möglichen Gewerbestandortes am Flughafen Münster-Osnabrück beschreibt und eine Definition der

anzusiedelnden Betriebe beinhaltet, wurde von der Stadt Greven am 05.03.2008 der Bebauungsplan Nr. 80 beschlossen und durch Bekanntmachung am 25.06.2008 rechtskräftig.

Ziel der 1. Änderung des Bebauungsplans Nr. 80 ist es, angesichts mehrerer konkreter Ansiedlungswünsche von Firmen, welche die beabsichtigte Affinität aufweisen, die bislang planungsrechtlich tlw. nur in grundsätzlicher Form berücksichtigten Infrastruktureinrichtungen anforderungskonform zu ergänzen. Zudem sollen weitere aktuelle Planungsrandbedingungen (wie Gewässerverlegung, Verschiebung einer bereits zulässigen Einzelhandelsnutzung, Berücksichtigung von Fernwärmetrassen) Berücksichtigung finden.

1.4 Derzeitige Situation

Der Plangeltungsbereich ist bislang noch überwiegend durch land- und forstwirtschaftliche Nutzungen geprägt. Gleichzeitig werden/wurden jedoch erste infrastrukturelle Erschließungsanlagen (u.a. Kanalisation, Verkehrsanlagen, **Autobahnzubringer**, Beleuchtung) errichtet.

Zur Erschließung von einzelnen Baugrundstücken mangelt es in Teilen an einer grundstücksgrößenabhängigen und auf nun erkennbare Betriebsstrukturen ausgerichteten Erschließungsinfrastruktur.

1.5 Planungsrechtliche Voraussetzungen

1.5.1 Gebietsentwicklungsplan / Regionalplan

Als Grundlage der Bauleitplanung zum AirportPark FMO wurde das Verfahren zur 12. Änderung des Regionalplanes durchgeführt, welche mit Datum vom 28.04.2006 in Kraft trat.

Mit der 1. Änderung des Bebauungsplans Nr. 80 werden keine regionalplanerisch relevanten Aspekte berührt.

1.5.2 Flächennutzungsplan

Mit Beschluss des Rates der Stadt Greven vom 18.10.2006 wurde die 1. Änderung des neu aufgestellten Flächennutzungsplanes der Stadt festgestellt und auf Grundlage dessen Darstellungen die Festsetzung überörtlich bedeutsamer "Straßenverkehrsflächen" sowie „sonstigen Sondergebieten“ für den AirportPark FMO im Ursprungsbebauungsplan ermöglicht. Diesen Darstellungen soll auch im Rahmen der 1. Änderung des Bebauungsplans weiterhin entsprochen werden. Somit wird dem Entwicklungsgebot gem. § 8 (2) BauGB Rechnung getragen.

1.5.3 Angrenzende Bebauungsplanung

Nördlich des Plangeltungsbereiches befinden sich der Bebauungsplan Nr. 70 „Flughafen Münster-Osnabrück“ sowie der Vorhabenbezogene Bebauungsplan Nr. 71 „Zentrum für Logistik und Engineering -Fa. Fiege“ der Stadt Greven.

Der Bebauungsplan Nr. 70 setzt im Wesentlichen „Sondergebiete für Einrichtungen, die dem luft- und landseitigen Betrieb des Flughafens dienen“ fest. Er wurde in seinem westlichen Abschnitt in den Bebauungsplan Nr. 80 „AirportPark FMO“ einbezogen und überlagert, um das zulässige Nutzungsspektrum (s. Pkt. I 4.1) im Eingangsbereich zum Flughafen mit dem vorliegenden Struktur- und Ansiedlungskonzept im AirportPark FMO in Einklang zu bringen.

Die in diesem Bereich bauleitplanerisch zulässige Nutzung fügt sich schlüssig in das Konzept des AirportPark FMO ein. Nutzungskonflikte aufgrund der Änderung der Zweckbestimmung der Sonderbaufläche durch den B-Plan Nr. 80 liegen nicht vor. Der Vorhabenbezogene Bebauungsplan Nr. 71 dient der Entwicklung eines „Dienstleistungszentrums für Logistik- und Engineering“. Eine 1. Änderung dieses Planes wurde durchgeführt – ein Satzungsbeschluss jedoch nicht gefasst. Er fügt sich im Hinblick auf die dort realisierten und zu erweiternden Nutzungen ebenfalls in das städtebauliche Konzept des AirportPark FMO ein.

Der Vorhabenbezogene Bebauungsplan Nr. 71 wird nicht unmittelbar berührt. Er erhält jedoch aus südlicher Richtung eine neue Möglichkeit der Verkehrserschließung (vgl. I 5.2).

1.5.4 Naturschutzrechtliche Vorgaben

Entsprechend des Verfahrens zur Aufstellung des Ursprungsbebauungsplans sind weiterhin folgende naturschutzrechtliche Vorgaben zu beachten:

- Landschaftsplan Grevener Sande für den Planungsraum
- Natura 2000 – FFH Gebiet Eltingmühlenbach im Westen des Planänderungsbereiches
- Naturschutzgebiet „Hüttruper Heide“ südöstlich des Plangebietes
- Landschaftsschutzgebiet „Eltingmühlenbach, Ladbergener Mühlenbach und Glane“ im Westen des Plangebietes

2. Städtebauliche Konzeption

Die grundsätzliche städtebauliche Konzeption, die dem B-Plan Nr. 80 zugrunde lag, soll erhalten bleiben. Ziel dieser Konzeption ist es u. a. die Hauptverkehrsachsen (K 1n und K 9n) als hochwertige und repräsentativ gestaltete öffentliche Räume zu entwickeln.

Ausgerichtet auf das Flughafen-Terminal bilden diese beiden Trassen ein Gerüst für den AirportPark FMO, das der inhaltlichen Ausrichtung für künftige Nutzungen auch einen städtebaulich-räumlichen Ausdruck verleihen soll.

Von dem Kreuz der beiden Haupterschließungsachsen ausgehend, werden durch ein orthogonales Straßennetz die Bauflächen flexibel erschlossen.

Inzwischen zeichnet sich ab, dass das festgesetzte Verkehrsnetz ergänzt werden muss, um die Erschließung für ansiedlungswillige Firmen zu ermöglichen. Einerseits kristallisiert sich ein kleinteiligerer Flächenbedarf heraus, andererseits erschweren Zufahrtsverbote entlang der K 1n die Erschließung rückwärtiger Flächen. Zudem ergeben sich durch die Verlegung eines Gewässers zusätzliche Erschließungsmöglichkeiten. Deshalb soll das vorliegende Straßennetz verdichtet werden.

Ein weiteres Ziel der Ursprungskonzeption ist es, in unmittelbarer Nähe zum Terminal Übernachtungs- und Konferenzmöglichkeiten vorzuhalten sowie Einzelhandelsortimente nahversorgungsrelevanter Art zur Versorgung des Gebietes zu ermöglichen.

Auch diese Zielsetzung soll beibehalten werden. Es hat sich aufgrund der erhöhten Größennachfrage der Hotel-/Konferenzeinrichtung jedoch die Notwendigkeit zur kleinräumigen Verlagerung der Nahversorgungseinrichtung ergeben.

3. Änderungen des Bebauungsplans

Nachfolgend stellt eine stichpunktartige Auflistung die wesentlichen inhaltlichen Festsetzungsänderungen im Überblick dar. Eine Begründung der Änderungsnotwendigkeit und der damit verbundenen Absichten erfolgt in den weiteren Kapiteln.

- Ergänzung von Erschließungstichstraßen
- Ergänzung von Sichtdreiecken an neuen Straßeneinmündungen in die K 9n
- Umwidmung Ausbau Strumps Damm in Teilen (dadurch u. a. Überbrückung Straßenseitengraben)
- Teilweise Änderung der Verkehrsfläche Strumps Damm in „Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung“ – Fuß-/Radweg
- Änderung des SO 1-Gebietes (Wegfall der Nahversorgungseinzelhandelsnutzung)
- Ergänzung eines SO 6-Gebietes (Zulassung einer Nahversorgungseinzelhandelsnutzung)
- Ergänzung eines SO 5-Gebietes (Zulassung eines Hubschrauberlandeplatzes)
- Wegfall/Ergänzung einer Fläche für die Wasserwirtschaft (Gewässerverlegung/RRB-Ableitungsverlegung)
- Ergänzung von SO 3-Gebietsflächen im Umfang der entfallenden Flächen für die Wasserwirtschaft
- Ergänzung von Leitungsrechten parallel zu öffentlichen Verkehrsflächen (u.a. für Fernwärme)
- Verschiebung von Pflanzgebotsflächen im Bereich der südlichen Randbegrünung
- Anpassung der Baugrenzen an neue Verkehrsflächen- und Grünflächenränder.

4. Festsetzungen zur baulichen Nutzung

4.1 Art der baulichen Nutzung

Das auf Grundlage von § 11 BauNVO festgesetzte Sondergebiet „Dienstleistungs- und Gewerbezentrum Flughafen Münster-Osnabrück (AirportPark FMO)“ dient weiterhin der Ansiedlung von Dienstleistungs- und nicht wesentlich störenden Gewerbebetrieben sowie in untergeordnetem Maße produzierenden Gewerbebetrieben mit einem unmittelbaren räumlichen und nutzungsstrukturellen Bezug zum Flughafen Münster-Osnabrück.

Im AirportPark FMO sollen überwiegend hochwertige Büro-, Gewerbe- und Dienstleistungsnutzungen angesiedelt werden, die im Hinblick auf die von ihnen ausgehende Störwirkung als „nicht wesentlich störende Betriebe“ zu bezeichnen sind. Produzierende Betriebe sollen auch zukünftig nur ausnahmsweise angesiedelt werden. Ihre Zulässigkeit ist auf nur gering emittierende produzierende Betriebe (vergleichbar Betriebe der Abstandsklasse VII des Abstandserlasses NRW) eingeschränkt.

Die Art der zulässigen Betriebe bleibt auf diejenigen beschränkt, die in einem unmittelbaren räumlichen und nutzungsstrukturellen Zusammenhang mit dem Flughafen Münster-Osnabrück stehen.

Gewerblich/logistische Nutzungen mit hohem Warenumsatz und entsprechend großen Lagerflächen sind im AirportPark FMO wie bislang auch ausdrücklich ausgeschlossen. Produzierende Betriebe mit Lager- und Logistikeinrichtungen sind nur ausnahmsweise zulässig, sofern diese Einrichtungen der Hauptnutzung untergeordnet sind.

Aufgrund der atypischen, flughafenbezogenen Ausrichtung der gewerblichen Ansiedlungen bleibt die Festsetzung „Sonstiger Sondergebiete“ auch im Rahmen der 1. Änderung erhalten.

Gliederung der Sondergebiete:

Der Bebauungsplan erhält insgesamt 6 verschiedene Sondergebietskategorien, und ergänzt damit den Ursprungsplan um 2 SO-Typen.

SO 1: Exponierter Bereich vor dem Flughafeneingang

Allgemein zulässig sind:

- Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsgebäude einschließlich Service- und Ausbildungseinrichtungen,
- Hotels,
- Gebäude und Räume für freie Berufe.

Ausnahmsweise können zugelassen werden:

- Parkhäuser
- Tankstellen, sofern diese in Parkhäuser integriert sind.
- Schank- und Speisewirtschaften sowie Anlagen für soziale Zwecke und Freizeiteinrichtungen, sofern diese in die Hotelnutzung integriert sind.

Der als SO-1-Gebiet festgesetzte Bereich dient insbesondere der Ansiedlung von Serviceeinrichtungen, die sowohl dem Flughafen als auch dem AirportPark FMO dienen.

Bereits im Rahmen des Strukturkonzeptes und später bei der Aufstellung des Bebauungsplanes war für das gesamte Gebiet ein zentraler Versorgungsbereich vorgesehen. An zentraler Stelle sollten für den gesamten AirportPark die Versorgungseinheiten und Verkaufsflächen entstehen, sodass dieses als Versorgungseinheit auch unmittelbar erkannt und wahrgenommen wird.

Auf den bislang hierfür vorgesehenen Flächen im SO1-Gebiet hat sich bei Gesprächen mit Investoren herauskristallisiert, dass die Investoren durchgängig vorschlagen, den zentralen Versorgungsbereich weiter südlich zu platzieren, da dort die Vermarktungschancen erheblich höher sind und damit auch die Realisierungswahrscheinlichkeit deutlich steigt.

Es erscheint daher zweckmäßig, die bisher in SO1 festgesetzte Nutzungsart Nahversorgungseinheit zu streichen und in die südlich angrenzenden SO3 (neu SO6) Flächen zu verschieben, allerdings mit einer dort künftig deutlich kleineren Größenordnung in Bezug auf die in diesem Feld mögliche Grundstücksfläche.

Insoweit handelt es sich bei den in SO6 gewünschten Versorgungsnutzungen nicht um zusätzliche Einheiten, sondern um eine flächenmäßig reduzierte und lagemäßig nur verschobene Zentraleinheit.

Die ausnahmsweise zulässigen Parkhäuser sollen nur ermöglicht werden, wenn es sich um Anlagen zur Deckung des Bedarfs der neuen Nutzung bzw. einen aus der Flughafennutzung resultierenden Bedarf handelt.

SO 2: Bereich entlang der Flughafenvorfahrtsstraße

Allgemein zulässig sind:

- Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsgebäude einschließlich Service- und Ausbildungseinrichtungen,
- Hotels,
- Gebäude und Räume für freie Berufe.

Ausnahmsweise können zugelassen werden:

- Veranstaltungs- und Ausstellungseinrichtungen,
- Tankstellen.

In dem SO 2-Gebiet soll weiterhin der Schwerpunkt auf Service- und Ausbildungseinrichtungen gelegt werden, die einen direkten räumlichen Bezug zum Flughafen haben. Das gilt auch für die ausnahmsweise zulässigen Nutzungen von Veranstaltungs- und Ausstellungseinrichtungen.

Damit bleibt diese Festsetzung unverändert.

SO 3: Exponierte Grundstücke im Kreuzungsbereich K1 n / K 9 n

Allgemein zulässig sind:

- Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsgebäude,
- Gebäude und Räume für freie Berufe.

Ausnahmsweise können zugelassen werden:

- Hotels,
- Technische, wissenschaftliche und medizinische Forschungs- und Entwicklungseinrichtungen,
- Veranstaltungs- und Ausstellungseinrichtungen,
- Tankstellen.

Angesichts der Lage im Kreuzungsbereich von K 1n und K 9 n ist dieser Bereich für das Image des AirportPark FMO von besonderer Bedeutung. Allgemein zulässig sind daher wie bislang nur Nutzungen, die für das Image des AirportPark FMO prägend sind.

Die bestehenden Festsetzungen dieser Gebietstypen bleiben unverändert.

SO 4: Flächen, die westlich Strumps Damm an die K 9n anschließen

Allgemein zulässig sind:

- Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsgebäude einschließlich Service- und Ausbildungseinrichtungen,
- Gebäude und Räume für freie Berufe.

Ausnahmsweise können zugelassen werden:

- Produzierende Betriebe einschließlich Handwerk mit den notwendigen Verwaltungs- sowie untergeordneten Lager- und Logistikeinrichtungen,
- Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsgebäude mit untergeordneten Lager- und Logistikeinrichtungen,
- technische, wissenschaftliche und medizinische Forschungs- und Entwicklungseinrichtungen,
- Veranstaltungs- und Ausstellungseinrichtungen,
- Tankstellen.

Die als SO 4-Gebiete festgesetzten Flächen dienen dem breiten Spektrum des Ansiedlungskataloges. Als Ausnahmen sind die Nutzungen zugelassen, die mit dem Gesamtziel und der grundsätzlichen Zweckbestimmung des AirportPark FMO vereinbar sind. Der mögliche Umfang der ausnahmsweise zulässigen Nutzungen ist im Einzelfall insbesondere hinsichtlich der Vereinbarkeit der jeweiligen Nutzung mit der Zweckbestimmung des Sondergebietes zu prüfen.

Produzierende Betriebe können dann ausnahmsweise zugelassen werden, wenn von ihnen nur geringe Emissionen vergleichbar mit Betrieben der Abstandsklasse VII des Abstandserlass NRW ausgehen, da stärker emittierende Betriebe mit der grundsätzlichen Zielsetzung des AirportPark FMO als hochwertiger Büro-, Gewerbe- und Dienstleistungsstandort nicht vereinbar sind. Betriebe mit Lager- und Logistikeinrichtungen können nur dann ausnahmsweise

zugelassen werden, wenn diese in untergeordnetem Umfang zu der jeweiligen Hauptnutzung vorgesehen sind. Maßstab ist hier der Anteil der Logistikeinrichtungen an den jeweils genutzten Betriebsflächen.

Der Gebietstyp bleibt damit gegenüber dem Ursprungsplan unverändert.

SO 5: Flughafen abgewandte Flächen westlich Strumps Damm

Allgemein zulässig sind:

- Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsgebäude einschließlich Service- und Ausbildungseinrichtungen,
- Gebäude und Räume für freie Berufe.

Ausnahmsweise können zugelassen werden:

- Produzierende Betriebe einschließlich Handwerk mit den notwendigen Verwaltungs- sowie untergeordneten Lager- und Logistikeinrichtungen,
- Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsgebäude mit untergeordneten Lager- und Logistikeinrichtungen,
- technische, wissenschaftliche und medizinische Forschungs- und Entwicklungseinrichtungen,
- Veranstaltungs- und Ausstellungseinrichtungen,
- Hubschrauberlandeplätze.

Aufgrund der sehr großen Entfernung von den Einrichtungen des Flughafens und insbesondere des Radarturmes soll in dem SO 5-Gebiet – über die Nutzungsarten der SO 4-Gebiete hinaus – die Möglichkeit zur Errichtung eines Hubschrauberlandeplatzes eröffnet werden. Diese Option für Luftrettungsdienste kann als Ergänzungsnutzung zum eigentlichen Flughafen gesehen werden und für den sonstigen Flugbetrieb eine Entlastung bewirken.

SO 6: Flächen nordöstlich Kreuzungsbereich K 1n / K 9n

Allgemein zulässig sind:

- Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsgebäude einschließlich Service- und Ausbildungseinrichtungen,
- Gebäude und Räume für freie Berufe.

Ausnahmsweise können zugelassen werden:

- Hotels,
- technische, wissenschaftliche und medizinische Forschungs- und Entwicklungseinrichtungen,
- Veranstaltungs- und Ausstellungseinrichtungen,
- Parkhäuser, sofern diese in die allgemein zulässige Nutzung integriert sind,
- Tankstellen.

Das SO 6-Gebiet verfügt über eine hohe Zentralität innerhalb des AirportPark FMO und soll deshalb über die Einrichtungen und Nutzungen der benachbarten SO 3-Gebiete hinaus solche Einzelhandelseinrichtungen ermöglichen, die unterhalb der Vermutungsgrenze des § 11 (3) BauNVO (d. h. nicht großflächig) bleiben. Damit sollen negative Auswirkungen auf das Grevener Stadtzentrum sowie zentrale Versorgungsbereiche benachbarter Kommunen

vermieden werden. Die hier zulässigen Einzelhandelsbetriebe dienen vorwiegend der Versorgung des AirportPark FMO. Eine Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) wird über Bushaltestellen innerhalb der öffentlichen Verkehrsflächen der K 1n unmittelbar nördlich bzw. südlich des Kreisverkehrs gewährleistet.

Gegenüber der Ursprungsplanung wird der Bereich für Einzelhandelsnutzungen damit entlang der K 1n-Trasse nach Süden in eine für den AirportPark zentralere Lage verschoben und deutlich verkleinert.

In allen übrigen SO-Gebieten wird die Einzelhandelsnutzung grundsätzlich nicht ermöglicht.

4.2 Maß der baulichen Nutzung

4.2.1 Baukörperhöhen

Die maximale Baukörperhöhe wird im Plangebiet weiterhin mit maximal 68 m über NN begrenzt, dies entspricht bei einer mittleren Geländehöhe von ca. 48 m über NN einer Baukörperhöhe von maximal 20 m, d. h. maximal 5 Normalgeschosse und ermöglicht auch zukünftig eine intensive hochbauliche Nutzung der Flächen.

Bei Überschreitung der festgesetzten Baukörperhöhe, z. B. durch Baukräne, ist eine luftrechtliche Zustimmung erforderlich.

Gleichzeitig wird eine Mindestfußbodenhöhe festgesetzt, die abhängig von der Geländehöhe und der Niederschlagsentwässerungssituation bereichsweise die Erdgeschosse in leicht erhöhter Position fixiert. Damit werden die Baukörper vor Überstauereignissen (vgl. I 7.3) geschützt und gleichzeitig optisch betont. Aus Gründen der Übersichtlichkeit werden diesbezüglich gleichartig in der Planzeichnung festgesetzte Bereiche zusammengefasst.

4.2.2 Grundflächenzahl / Baumassenzahl

Wie im Ursprungsplan wird die Grundflächenzahl (GRZ) entsprechend der Obergrenze für sonstige Sondergebiete gem. § 17 Baunutzungsverordnung im Sinne eines sparsamen Umgangs mit Grund und Boden und einer intensiven Ausnutzung der künftigen Baugrundstücke mit maximal 0,8 festgesetzt.

Die maximal zulässige Grundfläche beinhaltet gemäß § 19 (4) BauNVO auch die versiegelten Flächen für Stellplätze, Zufahrten u.ä. Damit verbleiben 20 % unversiegelter Grundstücksfläche, die für die Anlage von Regenwassermulden (vgl. Pkt. I 7.2.2) und zur Grüngestaltung der Grundstücke zur Verfügung stehen.

Die mit 10,0 festgesetzte Baumassenzahl (BMZ) entspricht ebenfalls der Obergrenze lt. BauNVO, um auch zukünftig eine intensive hochbauliche Nutzung der Grundstücke zu ermöglichen.

4.2.3 Überbaubare Flächen

Die mit Baugrenzen abgegrenzten überbaubaren Flächen werden auch im Rahmen dieser Planänderung großzügig festgesetzt, um eine möglichst große Flexibilität für die Realisierung zuzulassen. Gegenüber dem Ursprungsplan erfolgt eine Anpassung/Neufestsetzung nur in flächenhaft veränderten Festsetzungen (z.B. zusätzliche Stichstraßen, verschobene Gewässerstrecken und Pflanzgebotstreifen).

Die Grundflächenzahlen und Baumassenzahlen bleiben unverändert.

Der Plangeltungsbereich befindet sich im Anlagenschutzbereich des Flughafens Münster/Osnabrück. Deswegen ist bei Bauvorhaben eine luftrechtliche Zustimmung nach § 18a (LuftVG) erforderlich.

4.2.4 Bauweise

Die aufgrund von größeren Betriebsgebäuden teilweise erforderliche, abweichende Bauweise mit einer zulässigen Baukörperlänge von über 50 m bleibt mit der 1. Planänderung bestehen.

4.3 Bauliche Gestaltung

Festsetzungen zur baulichen Gestaltung sind weiterhin nicht vorgesehen.

5. Erschließung

5.1 Anbindung an das übergeordnete Straßennetz

Auf Grundlage der Darstellung von „Flächen für den überörtlichen Verkehr und für die örtlichen Hauptverkehrszüge“ in der 1. Änderung des Flächennutzungsplanes wurden die K 1n (Autobahnzubringer zur BAB A 1) und die Verlagerung der Kreisstraße K 9n als Haupterschließungsachse des AirportPark FMO im Ursprungsbebauungsplan planungsrechtlich festgesetzt.

Mit dem Autobahnanschluss an die Bundesautobahn Münster – Bremen (A 1) und im weiteren Verlauf an die Landesstraße L 555 wird die direkte Anbindung des Flughafens an das überregionale Straßennetz gewährleistet. Eine Modifizierung im Rahmen der 1. Änderung ist insofern nicht erforderlich.

5.2 Internes Erschließungsnetz

Die Erschließungssystematik des Ursprungsbebauungsplans soll beibehalten werden. Die öffentlichen Verkehrsflächen werden daher weiterhin folgendermaßen charakterisiert und mit einer definierten Gesamtbreite in der Planzeichnung festgesetzt.

K 1n – Nord-Süd-Achse / Autobahnzubringer

Die K 1n stellt mit einer großzügigen doppelreihigen Allee und einer Verkehrsflächenbreite von 31,5 m eine repräsentative Zufahrt zum Airport dar. Durch ein weiterhin festgesetztes Zu- und Abfahrtsverbot werden Grundstückszufahrten ausgeschlossen, um den Verkehrsfluss auf der K 1n nicht zu beeinträchtigen. Die Verkehrsfläche ist wie ursprünglich vorgesehen aufgeteilt:

- 11,0 m Fahrbahn (2-spurig, Fahrspur je 3,5 m) mit Bankett / Grünstreifen jeweils 2,0 m)
- 5,0 m Grünflächen / Graben, beidseitig, mit Baumstandorten (2,5 m Muldenbreite)
- 2,5 m Geh- / Radweg, beidseitig mit Bankett
- 2,0 m (westl.) bzw. 3,5 m (östl.) Grünfläche mit Baumstandorten

Die Verteilung in das Erschließungsstraßennetz des AirportPark FMO erfolgt über die kreuzende Haupterschließungsstraße, die als zukünftige K 9n geplant ist.

K 9n – West-Ost-Achse / Haupterschließungsstraße

Die in West-Ost-Richtung verlaufende zukünftige K 9n bleibt als 18,0 m breite öffentliche Verkehrsfläche mit Verteilungsfunktion für das gesamte Plangebiet erhalten. Gegenüber der Ursprungsplanung sind Sichtdreiecke bei zusätzlichen Erschließungstichstraßen ergänzt.

Folgender Regelquerschnitt wird beibehalten:

- 7,0 m Fahrbahn (2-spurig, Fahrspur je 3,5 m)
- 3,0 m Grünstreifen, beidseitig, mit Baumstandorten (2,0 m Muldenbreite)
- 2,5 m Geh-/Radweg, beidseitig

Erschließungsstraßen in Nord-Süd-Richtung

Für die Erschließung der Baugebietsflächen sieht der Ursprungsbebauungsplan zwei Straßen mit einer Trassenbreite von 12,5 m vor, die rechtwinklig zur K 9n verlaufen.

Dafür ist folgende Querschnittsaufteilung vorgesehen:

- 7,0 m Fahrbahn mit einseitigem Bankett
- 4,0 m Grünstreifen mit Baumstandorten und integriertem Parken (3,0 m Muldenbreite)
- 1,5 m Fußweg, einseitig

Das beschriebene Erschließungsgrundraster wird zusätzlich im Rahmen dieser 1. Planänderung – im Hinblick auf zwischenzeitlich vorliegende Kenntnisse über nachgefragte Grundstückszuschnitte – ergänzt.

So wird die von dem westlichen Terminalgebäude zur K 9n führende Straße über diese hinaus nach Süden verlängert, um beidseitig aber vordringlich zur K 1n (Zufahrtsverbot !) orientierte Baugebietsflächen zu erschließen.

Diese Straße endet als Stich in einer Wendeanlage. Die Wendeanlage ermöglicht mit einem Radius von 11,0 m das Wenden von Lastzügen.

Westlich der K 1n werden je eine Stichstraße nach Norden bzw. Süden planungsrechtlich zusätzlich ermöglicht. Die nach Norden abzweigende Straße wird bis zum Rand des Geltungsbereiches des Vorhabenbezogenen Bebauungsplanes Nr. 71 „Zentrum für Logistik und Engineering – Fa. Fiege“ geführt, um für den südlichen Teil dieses Bauleitplanes eine zusätzliche Erschließungsoption zu erhalten und um keine unmittelbare Grundstücksanbindung an die K 9n zu erhalten.

Die 12,5 m breite Verkehrsfläche wird im Bereich der Querung der „Flächen für die Wasserwirtschaft“ verengt. Eine Wendeanlage wird südlich der „Flächen für die Wasserwirtschaft“ angelegt. Die nach Süden abzweigende Straße soll ebenfalls mehrere Flächen erschließen, die nicht an die K 1n (Zufahrtsverbot !) angeschlossen werden können und auch nicht direkt an die K 9n angeschlossen werden sollen. Diese Stichstraße endet in einer Wendeanlage.

Radweg / Anliegerweg

Der als Rad- und Fußwegetrasse vorgesehene Wirtschaftsweg Strumps Damm soll in zwei Teilbereichen ebenfalls zusätzliche Grundstückserschließungsfunktion übernehmen und wird von der Joan-Joseph-Fiege-Straße sowie der K 9n nach Süden geführt und mit einer Wendeanlage abgeschlossen. Die Hauptfunktion als Verbindung nicht motorisierter Verkehrsteilnehmer bleibt erhalten. Die Trassenabschnitte werden gegenüber dem tatsächlichen Ausbau nur geringfügig verbreitert, um einzelnen Anliegern die Grundstückszufahrt zu ermöglichen. Dafür ist ein eng dimensionierter Querschnitt vorgesehen:

- 0,5 m Bankett
- 4,5 m Fahrbahn (gemischt genutzt)
- 1,0 m Bankett
- Graben (Bestand)

Die Grünstrukturen werden dabei weitgehend beachtet. Eine Änderung gegenüber der rechtlich bereits festgesetzten Verkehrsflächenbreite erfolgt dadurch nicht. Bei der Ansiedlung der Grundstücksnutzer ist der beengte Fahrbahnquerschnitt zu beachten.

5.3 Rad- und Fußwegenetz

Das bislang innerhalb der Verkehrsflächen sowie innerhalb der Flächen vorgesehene Netz für die nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer wird nur im Bereich des Strumps Damm modifiziert. Dort wird die nicht für die Grundstückerschließung vorgesehene Verkehrsfläche (vgl. I 5.2) als „Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung“ – Fuß- und Radweg (F + R) festgesetzt, um diese Funktion zu sichern.

5.4 Ruhender Verkehr

Bauordnungsrechtlich ist gewährleistet, dass der für die anzusiedelnden Betriebe erforderliche private Stellplatzbedarf auf den jeweils eigenen Grundstücken gedeckt wird. Im Bereich des Haupterschließungsnetzes (K 1n, K 9n) soll entsprechend des Ursprungsbebauungsplanes weiterhin auf die Anlage öffentlicher Stellplätze im Straßenraum verzichtet werden, da aufgrund der Nähe zum Flughafen eine überwiegende Nutzung durch Besucher des Flughafens nicht auszuschließen ist.

Im Bereich der Erschließungstichstraßen können innerhalb des Straßenprofils einige öffentliche Stellplätze für Besucher angelegt werden. Diese sollten im Hinblick auf oben beschriebene Fremdparker einer Bewirtschaftung (z. B. Parkscheibe) unterliegen.

5.5 Öffentlicher Personennahverkehr

Gesonderte Festsetzungen für den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) sind weiterhin nicht erforderlich. Die großzügige Dimensionierung der Straßenverkehrsflächen ermöglicht die Platzierung ggf. erforderlicher Einrichtungen. So befinden sich im Zuge der K 1n nördlich bzw. südlich der Kreuzung mit der K 9n Bushaltebuchten.

6. Natur und Landschaft

Im Rahmen der Aufstellung des Ursprungsbebauungsplanes wurden die Auswirkungen der Planung auf die umweltrelevanten Medien geprüft, bewertet und erforderliche Kompensationsmaßnahmen festgelegt. Dabei sollte ein Teil der Kompensation durch grüngestalterische und wasserwirtschaftlich orientierte Maßnahmen innerhalb des Geltungsbereiches erfolgen. Diese Kompensationsziele werden durch die 1. Änderung des Planes nicht grundsätzlich berührt. Dennoch sind, bedingt durch erschließungstechnische Anforderungen in kleinerem Umfang, Reduzierungen der Kompensationsflächen erforderlich. Die linearen Grünstrukturen bleiben jedoch ohne bedeutsame Einschränkungen optisch und funktionell erhalten.

Bedingt durch spezielle Anforderungen der innerhalb der SO5-Fläche zugelassenen Nutzung (Hubschrauberlandeplatz) sind partielle Reduzierungen der ansonsten großzügigen Pflanzstreifenbreite am südlichen Gebietsrand erforderlich. Die verbleibende Gehölzflächenbreite gewährleistet jedoch auch dort weiterhin die ökologische Funktionalität. Zu erwartende Wertminderungen sind allerdings nicht erheblich (vgl. Kompensationsberechnung im Umweltbericht). Zudem erfolgt eine flächengleiche Stärkung dieser Linearstruktur an anderer Stelle des Plangeltungsbereiches.

Durch Flugbetrieb ggf. entstehende wertmindernde Belastungen auf außerhalb des Plangebietes gelegene Bereiche wurden bislang nicht berücksichtigt.

6.1 Grüngestaltung

Die östliche „Fläche für die Wasserwirtschaft“, die nach den bisherigen Planungsfestsetzungen die neue Lage für den bestehenden Vorfluter bilden sollte, wird nach aktuellen Planungsvorstellungen noch weiter nach Osten und damit außerhalb des Plangeltungsbereiches verschoben.

Für eine entsprechende Umlegung des Gewässers 3100 sowie die Aufhebung der Gewässereigenschaften der Gewässer 3160 und 3170 liegt eine wasserrechtliche Erlaubnis des Kreises Steinfurt vor.

7. Ver- und Entsorgung

7.1 Gas, Strom, Wasser, Fernwärme

Die Versorgung mit den Medien Gas, Strom und Wasser wird für die AirportPark FMO durch die Erweiterung der vorhandenen Leitungsnetze weiterhin durch die örtlichen Versorgungsträger sichergestellt.

Die Leitungen verlaufen überwiegend innerhalb öffentlicher Flächen (Verkehrsflächen, Flächen für die Wasserwirtschaft) und bedürfen daher keiner gesonderten Trassenfestlegung.

Ein Leitungsrecht für die Versorgungsträger zur Aufnahme von Leitungen wurde im Ursprungsplan entlang der gesamten Flughafenvorfahrtsstraße planungsrechtlich festgesetzt.

Durch die Stadtwerke Greven wird für den AirportPark FMO als zusätzliches Versorgungsmedium die Fernwärme vorgesehen. Da das dafür erforderliche Doppelleitungssystem nicht komplett in den öffentlichen Verkehrsräumen unterzubringen ist, wird parallel der in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Erschließungsstraßen ein zusätzliches Leitungsrecht festgesetzt.

7.2 Abwasserbeseitigung

Die Entwässerung des Planungsgebietes erfolgt im Trennsystem.

7.2.1 Schmutzwasser

Das anfallende Schmutzwasser wird in einem Freigefällekanalnetz gesammelt und zu einem bestehenden Schmutzwasserpumpwerk der Stadt Greven westlich des AirportParks FMO geleitet. Von hier gelangt das Schmutzwasser zur Abwasserreinigungsanlage der Stadt Greven.

7.2.2 Niederschlagswasser

Im Rahmen des Ursprungsbebauungsplanes wurde ein Niederschlagswasserbeseitigungskonzept erarbeitet, das sowohl für die öffentlichen als auch die privaten Flächen eine Niederschlagsableitung/-behandlung über bewachsene Versickerungsmulden vorsieht. Durch die Passage der bewachsenen Bodenzone finden ein Abbau / Rückhalt von möglichen Verunreinigungen statt. Dieses Prinzip wird im Zuge der 1. Änderung des Planes beibehalten und in den neuen Verkehrsflächen in 4,0 m Breite Raum für Versickerungsmulden vorgehalten.

7.3 Hochwasserschutz

Innerhalb des Plangeltungsbereiches kommt es jahreszeitlich bedingt zu hohen Grundwasserständen, sodass bereits im Ursprungsplan zum Schutz der Gebäude eine Mindesthöhe für die Oberkante Fertigfußboden (OKF) vorgeschrieben wurde. Diese orientiert sich an der Höhenlage des Geländes und übersteigt die Höhe der Straßengradiente um ca. 30 bis 70 cm. Zur verbesserten Lesbarkeit werden die vorgegebenen Mindest-OKF-Höhen in der 1. Planänderung nicht mehr für mögliche Teilerschließungsgebiete, sondern nur nach technischen

Erfordernissen festgesetzt. Auf diese Höhen sind alle potenziell gefährdeten Gebäudeteile (wie Tiefgaragenzufahrten, Kellerzugänge, Fenster, Lüftungsöffnungen) auszulegen.

7.4 Abfallentsorgung

Die Abfallentsorgung erfolgt durch die Stadt Greven bzw. ein von ihr konzessioniertes privates Entsorgungsunternehmen.

8. Altlasten und Kampfmittelvorkommen

8.1 Altlasten

Altlasten, Altlastenverdachtsflächen oder Bodenverunreinigungen sind nach bisherigem Kenntnisstand und nach Durchführung erster Baumaßnahmen im Plangebiet nicht vorhanden.

8.2 Kampfmittelvorkommen

Das Vorkommen von Kampfmittelfunden innerhalb des Plangebietes kann aufgrund der vorliegenden Informationen auch zukünftig nicht ausgeschlossen werden. Im Zuge der bisherigen Erschließungsmaßnahmen wurden systematische Erkundungen durchgeführt. Vereinzelt Blindgänger wurden in der Trasse der K 1n gefunden. Vor Umsetzung neuer Baumaßnahmen sind deshalb weiterhin systematische Messwertaufnahmen und Absuchung der zu bebauenden Flächen und Baugruben erforderlich. Bei der Durchführung von Baumaßnahmen sind die Erdarbeiten sofort einzustellen und der Kampfmittelräumdienst zu verständigen, sobald der Erdaushub auf außergewöhnliche Verfärbungen hinweist oder verdächtige Gegenstände beobachtet werden.

9. Immissionsschutz

Gegenüber dem Ursprungsbebauungsplan ergeben sich keine immissionsschutzrelevanten Veränderungen, sodass weiterhin keine erheblichen Beeinträchtigungen benachbarter Wohnnutzungen zu erwarten sind.

10. Denkmalschutz

Belange des Denkmalschutzes sind auch zukünftig nicht betroffen. Im Falle von kulturhistorisch wichtigen Bodenfunden sind die Vorschriften des Denkmalschutzgesetzes zu beachten.

11. Flächenbilanz

Nutzungsart	Fläche in ha	Fläche in %
Sondergebiete	34,59	71,7
Öffentliche Grünflächen	3,25	6,7
Wasserflächen	1,48	3,1
Flächen für die Wasserwirtschaft	1,42	3,0
Verkehrsflächen	7,48	15,5
Gesamtfläche	48,22	100

II: Umweltbericht

1. Einleitung

1.1 Kurzdarstellung des Inhaltes und der wichtigsten Ziele des Bauleitplanes, einschließlich der Beschreibung der Darstellungen des Planes mit Angaben über Standort, Art und Umfang sowie Bedarf an Grund und Boden des geplanten Vorhabens

Ziel der 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 80 ist vorwiegend eine rechtliche Absicherung der inzwischen konkretisierten Planungen für eine weitergehende Erschließung des AirportParks FMO innerhalb der Grenzen des Ursprungsplanes.

Der Umweltbericht beschreibt und bewertet die Umwelt und ihre Bestandteile im Einwirkungsbereich des Vorhabens. Dazu werden die vorliegenden Kenntnisse bei den einzelnen Schutzgütern vor und nach Maßnahmenrealisierung dargestellt und die beabsichtigten Vermeidungs-, Verminderungs- und Ausgleichsmaßnahmen erläutert. Der Eingriff in Natur und Landschaft wird gemäß § 18 (4) BNatSchG ermittelt und die Ergebnisse in die Planung integriert.

Ausgangspunkt der Bewertung ist der rechtlich auf Grundlage des Ursprungsplanes zulässige Stand der Flächeninanspruchnahme. Die Beurteilung möglicher Auswirkungen der 1. Änderung des Planes bezieht sich daher allein auf geänderte Festsetzungen. Bei der Eingriffsbilanzierung werden, um eine einheitliche Bewertungsgrundlage zu erhalten, allerdings sämtliche Flächen des Geltungsbereiches bewertet (vgl. II 2.4).

1.2 Darstellung der festgelegten Ziele des Umweltschutzes, die für den Bauleitplan von Bedeutung sind, und der Art, wie diese Ziele und die Umweltbelange bei der Aufstellung berücksichtigt wurden

Innerhalb der umweltbezogenen Fachgesetze sind für die unterschiedlichen Schutzgüter Ziele und allgemeine Grundsätze formuliert, welche im Rahmen der nachfolgenden Umweltprüfung der relevanten Schutzgüter zu berücksichtigen sind.

Im Rahmen der Bewertung sind besonders derartige Strukturen und Ausprägungen bei den einzelnen Schutzgütern zu berücksichtigen, die im Sinne des zugehörigen Fachgesetzes bedeutsame Funktionen wahrnehmen (z. B. geschützte oder schutzwürdige Biotopie als Lebensstätte streng geschützter Arten). Deren Funktionsfähigkeit ist unter Berücksichtigung der gesetzlich fixierten Ziele zu schützen, zu erhalten und ggf. weiterzuentwickeln.

Nachfolgende Zielaussagen der Fachgesetze und verbindlichen Vorschriften sind in diesem Bauleitplanverfahren relevant:

Rechtsquelle	Zielaussage
<ul style="list-style-type: none"> • Geologie/Böden 	
<p>Bundesbodenschutzgesetz incl. Bundesbodenschutzverordnung</p>	<p>Langfristiger Schutz oder Wiederherstellung des Bodens hinsichtlich seiner Funktionen im Naturhaushalt, insbesondere als</p> <ul style="list-style-type: none"> - Lebensgrundlage und –raum für Menschen, Tiere, Pflanzen - Bestandteil des Naturhaushaltes mit seinen Wasser- und Nährstoffkreisläufen - Ausgleichsmedium für stoffliche Einwirkungen (Grundwasserschutz) - Archiv für Natur- und Kulturgeschichte - Standorte für Rohstofflagerstätten, für land- und forstwirtschaftliche sowie siedlungsbezogene und öffentliche Nutzungen - Schutz des Bodens vor schädlichen Bodenveränderungen - Vorsorgeregulungen gegen das Entstehen schädlicher Bodenveränderungen und Altlasten sowie dadurch verursachter Gewässerunreinigungen.
<p>Baugesetzbuch</p>	<p>Sparsamer und schonender Umgang mit Grund und Boden durch Wiedernutzbarmachung von Flächen, Nachverdichtung und Innenentwicklung zur Verringerung zusätzlicher Inanspruchnahme von Böden. Inanspruchnahme landwirtschaftlich, als Wald oder für Wohnungszwecke genutzte Flächen nur im notwendigen Ausmaß für andere Nutzungen. Zusätzliche Anforderungen entstehen des Weiteren durch die Kennzeichnungspflicht für erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastete Böden. Sicherung von Rohstoffvorkommen.</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Gewässer/ Grundwasser 	
<p>Wasserhaushaltsgesetz</p>	<p>Sicherung der Gewässer als Bestandteil des Naturhaushaltes und als Lebensraum für Tiere und Pflanzen und deren Bewirtschaftung zum Wohl der Allgemeinheit und zur Unterlassung vermeidbarer Beeinträchtigungen ihrer ökologischen Funktionen.</p>
<p>Landeswassergesetz</p>	<p>Schutz der Gewässer vor vermeidbaren Beeinträchtigungen und die sparsame Verwendung des Wassers sowie die Bewirtschaftung von Gewässern zum Wohl der Allgemeinheit.</p>
<p>Baugesetzbuch</p>	<p>Berücksichtigung der Auswirkungen auf das Wasser sowie Berücksichtigung von wirtschaftlichen Belangen bei den Regelungen zur Wasserversorgung und Abwasserbeseitigung.</p>

Rechtsquelle	Zielaussage
• Klima/ Lufthygiene	
Bundesimmissions- schutzgesetz incl. Verordnungen	Schutz des Menschen, der Tiere und Pflanzen, des Bodens, des Wassers, der Atmosphäre sowie der Kultur- und Sachgüter vor schädlichen Umwelteinwirkungen (Immissionen) sowie Vorbeugung hinsichtlich des Entstehens von Immissionen (Gefahren, erhebliche Nachteile, und Belästigungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen, Licht, Wärme, Strahlen und ähnliche Erscheinungen).
TA Luft	Schutz der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen sowie deren Vorsorge zur Erzielung eines hohen Schutzniveaus für die gesamte Umwelt.
Baugesetzbuch	Berücksichtigung der Auswirkungen auf Luft und Klima und Erhaltung der bestmöglichen Luftqualität
Landschafts- gesetz NRW	Schutz, Pflege und Entwicklung von Natur und Landschaft zur Sicherung der Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes (und damit auch der klimatischen Verhältnisse) als Lebensgrundlage des Menschen und Grundlage für seine Erholung.
• Orts und Land- schaftsplanung	
Bundesnatur- schutzgesetz / Landschafts- gesetz NRW	Schutz, Pflege, Entwicklung und ggf. Wiederherstellung Landschaft aufgrund ihres eigenen Wertes und als Lebensgrundlage des Menschen auch in Verantwortung für die künftigen Generationen im besiedelten und unbesiedelten Bereich zur dauerhaften Sicherung der Vielfalt, Eigenart und Schönheit sowie des Erholungswertes von Natur und Landschaft.
Baugesetzbuch	Erhaltung und Entwicklung des Orts- und Landschaftsbildes. Berücksichtigung der Belange des Umweltschutzes und Anwendung der Eingriffsregelung bei Eingriffen in das Landschaftsbild.

Rechtsquelle	Zielaussage
<ul style="list-style-type: none"> • Arten/Lebensgemeinschaften 	
<p>Bundesnaturschutzgesetz/ Landschaftsgesetz NRW</p>	<p>Natur und Landschaft sind aufgrund ihres eigenen Wertes und als Lebensgrundlage des Menschen auch in Verantwortung für die künftigen Generationen im besiedelten und unbesiedelten Bereich so zu schützen, zu pflegen, zu entwickeln und, soweit erforderlich, wiederherzustellen, dass</p> <ul style="list-style-type: none"> - die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes - die Regenerationsfähigkeit und nachhaltige Nutzungsfähigkeit der Naturgüter - die Tier- und Pflanzenwelt einschl. ihrer Lebensstätten und Lebensräume sowie - die Vielfalt, Eigenart und Schönheit sowie der Erholungswert von Natur und Landschaft auf Dauer gesichert sind. <p>Des Weiteren sind die Belange des Arten- und Biotopschutzes zu berücksichtigen.</p>
<p>Baugesetzbuch</p>	<p>Berücksichtigung des Naturschutzes und der Landschaftspflege, insbesondere die</p> <ul style="list-style-type: none"> - Auswirkungen auf Tiere, Pflanzen, Boden, Wasser, Klima und das Wirkungsgefüge zwischen ihnen sowie die Landschaft und die biologische Vielfalt sowie - Vermeidung und der Ausgleich voraussichtlich erheblicher Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes sowie der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes (Eingriffsregelung nach Bundesnaturschutzgesetz) - Biologische Vielfalt
<p>FFH-RL</p>	<p>Sicherung der Artenvielfalt durch Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen</p>
<p>VogelSchRL</p>	<p>Schutz und Erhaltung sämtlicher wildlebender, heimischer Vogelarten und ihrer Lebensräume</p>

Rechtsquelle	Zielaussage
<p>• Mensch/ Gesundheit</p>	
<p>Baugesetzbuch</p> <p>Bundesimmissions- schutzgesetz incl. Verordnungen</p> <p>Geruchsim- missionsricht- linie/VDI- Richtlinien</p> <p>Bundesnatur- schutzgesetz</p>	<p>Berücksichtigung allgemeiner Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse, Sport, Freizeit und Erholung und die Vermeidung von Emissionen sowie der sachgerechte Umgang mit Abfällen und Abwässern</p> <p>Schutz des Menschen, der Tiere und Pflanzen, des Bodens, des Wassers, der Atmosphäre sowie der Kultur- und Sachgüter vor schädlichen Umwelteinwirkungen (Immissionen) sowie Vorbeugung hinsichtlich des Entstehens von Immissionen (Gefahren, erhebliche Nachteile und Belästigungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen, Licht, Wärme, Strahlen und ähnliche Erscheinungen).</p> <p>Schutz der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor Geruchsimmissionen, insbesondere landwirtschaftlicher Art sowie deren Vorsorge.</p> <p>Erholung in Natur und Landschaft zur Sicherung der Lebensgrundlage</p>
<p>• Kultur/Sach- güter</p>	
<p>Baugesetzbuch</p> <p>Bundesnatur- schutzgesetz</p>	<p>Schutz von Kultur- und Sachgütern im Rahmen der Orts- und Landschaftsbilderhaltung und –entwicklung, Berücksichtigung der Baukultur, des Denkmalschutzes und der Denkmalpflege.</p> <p>Erhaltung historischer Kulturlandschaften und –landschaftsteilen von besonders charakterischer Eigenart, sowie der Umgebung geschützter oder schützenswerter Kultur, Bau- und Bodendenkmälern, sofern dies für die Erhaltung der Eigenart und Schönheit des Denkmals erforderlich ist.</p>

Der Regionalplan hat nach dem Landschaftsgesetz NRW die Funktion eines Landschaftsrahmenplanes.

Der relevante Teil des Stadtgebietes befindet sich von den Darstellungen her im Kern eines „Gewerbe- und Industrieansiedlungsbereiches“ (Bereiche für standortgebundene Anlagen). „Erholungsgebiete“ und „Bereiche für den Schutz der Landschaft“ erstrecken sich unmittelbar südlich und westlich des Planänderungsbereiches.

Der unter regionalplanerischen Vorgaben entwickelte Landschaftsplan „Grevener Sande“ grenzt an den Geltungsbereich an und ist entsprechend zu beachten.

Im Rahmen der Aufstellung des Ursprungsbebauungsplanes fanden darüber hinaus die Vorgaben der Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie und der Vogelschutzrichtlinie Beachtung.

Ansonsten sind primär die allgemein gültigen Ziele des Umweltschutzes, die sich u. a. aus Bundesnaturschutzgesetz sowie dem Landschaftsgesetz NRW ergeben zu berücksichtigen.

2. Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen, die in der Umweltprüfung ermittelt wurden

Die vorliegenden Kenntnisse bei den einzelnen umweltrelevanten Schutzgütern vor und nach der Maßnahmenrealisierung werden dargestellt und die beabsichtigten Vermeidungs-, Verminderungs- und Ausgleichsmaßnahmen erläutert.

2.1 Bestandsaufnahme der einschlägigen Aspekte des derzeitigen Umweltzustandes, einschließlich der Umweltmerkmale der Gebiete, die voraussichtlich erheblich beeinflusst werden

2.1.1 Geologie / Boden

Der Planungsraum kann der naturräumlichen Untereinheit „Grevener-Beverner-Sande“, einem östlich der Ems liegenden ausgedehnten Talsandgebiet, das zur naturräumlichen Haupteinheit „Ostmünsterland“ gehört, zugeordnet werden. Er ist durch den Wechsel von kleinen Niederungen, Mooren, nahezu ebenen grundwassernahen Sandplatten und höher gelegenen, meist aus Flugsand bestehenden flachen Geländewellen geprägt.

Geologisch ist der Planungsraum dem Münsterländer Kreidebecken zuzuordnen. Die Ablagerungen der Kreide sind durchgängig von quartärem Lockergestein überlagert. Dabei nehmen ältere Flugsande (Pleistozän) den Großteil des Untersuchungsgebietes ein. Vereinzelt und kleinflächig finden sich ältere Dünen. Im Bereich der Zuflüsse zum Eltingmühlenbach haben sich Auensande abgelagert.

Gemäß der Bodenkarte von NRW (L 3912 Lengerich) sind die Bodentypen Gley-Podsol und Podsol-Gley/Gley anzutreffen.

Westlich an den Geltungsbereich grenzt Schwarzgrauer, z. T. Graubrauner Plaggenesch an.

Mit der Realisierung des AirportPark FMO auf Grundlage des Ursprungsbebauungsplanes gehen diese natürlich gewachsenen Böden durch Versiegelung sowie Beeinträchtigungen durch Bodenverdichtung und Bodenverlagerung verloren. Dies trifft auch zumindest teilweise auf die mit Pflanzgeboten belegten öffentlichen Grünflächen zu, bei denen im Zuge der Grundstücksbebauung mit Geländemodellierungen und Nutzung als Baumateriallagerflächen zu rechnen ist. In noch höherem Maße sind die Beeinträchtigungen im Bereich der „Flächen für die Wasserwirtschaft“ zu werten, bei denen umfangreiche Bodenabträge und Verlagerungen entstehen.

Es handelt sich dabei um Böden von geringer / nachrangiger bodenökologischer Wertigkeit und geringer natürlicher Ertragsfunktion. Eine besondere Bedeutung wird ihnen jedoch hinsichtlich der biotischen Lebensraumfunktion beigemessen¹.

Altlasten bzw. Bodenbelastungsverdachtsflächen im Sinne des Gemeinsamen Runderlasses des Ministeriums für Städtebau und Wohnen, Kultur und Sport und des Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz „Berücksichtigung von Flächen mit Bodenbelastungen, insbesondere Altlasten, bei der Bauleitplanung und im Baugenehmigungsverfahren“ (MBL. NW 2005 S. 582) vom 14.03.2005 sind auf der Fläche selbst weiterhin nicht bekannt und angesichts der bisherigen Flächennutzung nicht zu erwarten. Auch unmittelbar benachbart sind keine derartigen Belastungen bekannt.

2.1.2 Gewässer / Grundwasser

Der Planungsraum ist durch ein weit verzweigtes Netz kleinerer und größerer Gewässerläufe geprägt. Die Nebengewässer fließen zum Hauptgewässer 3100, das in westlicher Richtung in ca. 1 bis 1,5 km Entfernung in den Eltingmühlenbach mündet.

Auch der Plangeltungsbereich des Ursprungsplanes ist durch ein System von Gewässern und Gewässerräumen durchzogen. Die ursprünglichen Gewässer sind dabei als „Wasserflächen“ gemäß § 31 WHG nachrichtlich übernommen. Sie sind technisch ausgebaut und werden regelmäßig unterhalten. Aufgrund ihrer linearen Ausdehnung und Biotopverbindungsfunktion weisen sie eine mittlere Bedeutung für den Arten- und Biotopschutz auf. Daneben sind in deutlichem Umfang „Flächen für die Wasserwirtschaft“ als naturnahe Gewässerräume neu entstanden. Diese weisen aufgrund ihrer Dimensionierung und Gestaltung und unter Berücksichtigung des erforderlichen Flächeneingriffes ebenfalls eine mittlere Wertigkeit auf².

¹ vgl. Herbstreit Landschaftsarchitekten in: Stadt Greven, Begründung zum Bebauungsplan „AirportPark FMO 1. Realisierungsstufe“ (Umweltbericht), Februar 2008

² vgl. Herbstreit a.a.O.: „Anrechnung erfolgt im wasserrechtlichen Verfahren“ in Kombination mit Planungsbüro Hahm, Landschaftspflegerischer Begleitplan Gewässerumlegung Nr. 3121 und Nr. 3160, Osnabrück, 29.01.2008: „Durch gezielte landschaftspflegerische Maßnahmen ... kann der Ausgleich in vollem Umfang an Ort und Stelle erreicht werden.“

Der Grundwasserspiegel lag in der Vergangenheit innerhalb des Plangeltungsbereiches zwischen ca. 42,30 und 43,30 m über NN. Gutachterliche Bewertungen³ kommen zu der Aussage, dass sich mit der Realisierung des AirportPark FMO bei Anwendung der dezentralen Versickerung keine signifikanten Veränderungen der Grundwassersituation im Untersuchungsgebiet und für die empfindlichen Auengebiete des Natura 2000-Gebietes Eltingmühlenbach zu erwarten sind.

2.1.3 Klima / Lufthygiene

Der Planungsraum wird durch einen Übergang von maritim zu kontinental geprägtem Klima mit milden Wintern und eher kühlen Sommern geprägt. Südwestliche Windrichtungen überwiegen. Aufgrund der weitgehend offenen Landschaftsstrukturen der Umgebung und des geringen Geländereiefs liegen nur geringe Klimadifferenzierungen vor.

Der nördlich an den Geltungsbereich angrenzende Flughafen mit seinen voluminösen Baukörpern und großflächigen Versiegelungen stellt einen klimatisch belasteten Bereich dar. Im Bereich des AirportPark FMO verhindern jedoch die Gliederung durch Grünzüge und Gewässerräume sowie die Pflanzung von Straßenbäumen und randlichen Gehölzsäumen einen großflächigen Verlust klimatischer Funktionen und eine Aufwärmung der Gesamtfläche. Auch durch die Verkehrsflächen der K 9n sowie der K 1n wurden im Rahmen der Aufstellung des Ursprungsbebauungsplanes keine schädlichen Luftverunreinigungen prognostiziert.

2.1.4 Arten / Lebensgemeinschaften

Im Planungsraum sind folgende Einheiten der potenziellen natürlichen Vegetation vorhanden: Feuchter Eichen-Birkenwald, z. T. mit Erlen-Eichen-Birkenwald-Übergängen im überwiegenden Teil des Planungsraumes und Trockener Buchen-Eichenwald im südwestlichen Randbereich.

Die Stieleiche ist die dominante Baumart des Feuchten Eichen-Birkenwaldes. Begleitarten sind Sandbirke, Eberesche und auf feuchteren Standorten Roterle. In der Strauchschicht dominiert der Faulbaum. Bei erhöhtem Nährstoffgehalt des Bodens, kommen gelegentlich anspruchsvollere Sträucher wie Schneeball und Hasel hinzu. Häufige Arten der Bodenvegetation sind Pfeifengras, Weiches Honiggras, Waldgeißblatt, Gemeiner Wachtelweizen, Rasen-Schmiele und Schattenblume.

Die Rotbuche ist im Trocken Buchen-Eichenwald vorherrschend. Untergeordnet kommen Stieleiche, Traubeneiche und Stechpalme vor. Häufige oder bezeichnende Arten der Bodenvegetation sind Adlerfarn, Schattenblume, Weiches Honiggras, Rasen-Schmiele, Pillen-Segge, Behaarte Hainsimse. Bezeichnende Ersatzgesellschaften sind Rubus-Kiefernforste, auf Ödland ginsterreiche trockene Heiden, sowie die Gesellschaften des Grünlandes und der Äcker.

Die tatsächliche Vegetation besteht gemäß der Festsetzungen des Ursprungsbebauungsplanes in den öffentlichen Pflanzgebotsflächen aus ausschließlich standortgerechten, heimischen Pflanzen. Bei den privaten Grundstücken ist dies zumindest für die verpflichtende

³ delta h Ingenieurgesellschaft, Grundwassermodellierung AirportPark FMO, Dortmund, September 2007

Stellplatzbegrünung gleichartig festgelegt. Bei der weiteren privaten Begrünung kann überwiegend von zweckmäßiger oder optisch gefälliger Bepflanzung ausgegangen werden.

Gemäß der Einschätzung und Bewertung des Umweltberichtes des Ursprungsbebauungsplans ist eine Nutzung der neu geschaffenen Grünstrukturen vornehmlich durch wenig oder unempfindliche Arten zu erwarten. Lebensräume gefährdeter sowie besonders und streng geschützter Arten sowie europäischer Vogelarten sind im AirportPark FMO nicht vorhanden.

2.1.5 Orts- / Landschaftsbild

Das Landschaftsbild ist im weiteren Umfeld durch meist mittelgroße Ackerflure, Waldparzellen, Hecken- und Gewässerstrukturen sowie gelegentlich Wohn- und Wirtschaftsgebäude geprägt. Die intensive bauliche Inanspruchnahme durch den Flughafen und seine Ergänzungsnutzungen beeinflusst das Erscheinungsbild in sehr hohem Maße. Die Baukörper des Plangeltungsbereiches mit bis zu ca. 20 m Bauhöhe beeinflussen das Landschaftsbild weitergehend in gewerbetypischer Art. Die starke Durchgrünung stellt in gewisser Weise eine vermittelnde und harmonisierende Wirkung dar. Im Ursprungsbebauungsplan wurden die landschaftlichen Auswirkungen als insgesamt gering eingestuft.

2.1.6 Mensch / Gesundheit

Mit Ausnahme einiger auch zu Wohnzwecken genutzten Hofstellen befinden sich in der näheren Umgebung keine sensiblen anthropogenen Nutzungen. Beeinträchtigungen erheblichen Umfangs durch verkehrliche Aktivitäten auf den Haupteinfallssachsen (K 1n/K 9n) liegen nicht vor. Für die gewerblichen Nutzungen des AirportPark FMO bestehen keine expliziten planungsrechtlichen Einschränkungen. Es gelten zum Schutz der wohnbaulichen Nutzungen jedoch die Schutzkriterien der TA-Lärm / TA-Luft, die im Rahmen von Anlagengenehmigungen zu überprüfen sind.

Der AirportPark FMO erfüllt keine expliziten Erholungsflächen. Fußwege innerhalb der „Flächen für die Wasserwirtschaft“ dienen neben der Unterhaltungsaufgabe auch dem Pausenaufenthalt der im Gebiet arbeitenden Menschen. Der Strumps Damm stellt eine lokale Verbindungsachse dar und ist als „Verkehrsflächen“ im Ursprungsbebauungsplan gesichert.

2.1.7 Kultur / Sachgüter

Sowohl innerhalb des Geltungsbereiches als auch im Planungsraum sind keine Bau- und Bodendenkmäler bekannt. Auch Naturdenkmäler sind nicht vorhanden.

2.1.8 Wechselwirkungen

Da sowohl vor der baulichen Inanspruchnahme des Geltungsbereiches als auch nach der Realisierung der im Ursprungsbebauungsplan zulässigen Nutzungen keine Biotop- oder Wirkkomplexe von besonderer Empfindlichkeit oder Bedeutung vorlagen / vorliegen (werden) sind auch keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen komplexer, schutzgutübergreifender Wechselwirkungen zu erwarten.

2.2 Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung und bei Nichtdurchführung der Planung

Grundsätzlich können bau-, anlage- und betriebsbedingte Wirkfaktoren auf den Naturhaushalt sowie das Landschaftsbild unterschieden werden.

Die baulich bedingten Auswirkungen sind nur temporärer Art und von daher nur beachtlich, wenn sie dennoch zu nachhaltigen Beeinträchtigungen führen.

2.2.1 Boden

Durch die in Teilen geänderte Form der Bodeninanspruchnahme tritt in diesen Bereichen evtl. ein veränderter Umfang der Versiegelung ein. Auch wenn diese Flächen überwiegend bereits die Zulässigkeit für eine bauliche Inanspruchnahme besitzen und Oberbodenaushub auf der Fläche selbst wieder aufgebracht wird, kann eine zusätzliche Störung der gewachsenen Bodenhorizonte erfolgen.

Der Kreis Steinfurt weist darauf hin, dass Oberbodenauftrag in der Regel nur auf ackerbaulich genutzten Flächen und in wenigen cm Höhe unbedenklich ist.

Die neu festgesetzten „Verkehrsflächen“ beinhalten neben der Fahrbahnfläche und dem Gehwegbereich eine Fläche für Entwässerungsmulden sowie einseitig einen Bankettstreifen. Diese Aufteilung ist zwar bauleitplanerisch nicht festgesetzt, aber zwischen dem Vorhabenträger und dem Träger der Planungshoheit vereinbart und in Teilen bereits realisiert. Von der Regelquerschnittsbreite mit 12,5 m sind 4,0 m für Entwässerungseinrichtungen und 0,5 m für Bankett vorgesehen, sodass i. d. R. auf den bisherigen Sondergebietsflächen eine zusätzliche Bodeninanspruchnahme (vgl. Kompensationsberechnung) nicht stattfindet. Bei den nicht weiterhin festgesetzten „Flächen für die Wasserwirtschaft“ am östlichen Geltungsbereichsrand handelt es sich um ursprünglich durch die Wasserbaumaßnahmen überwiegend veränderte Böden. Durch ökologische Ausgleichs- und Entwicklungsmaßnahmen kann zumindest rechtlich von einer weitgehenden Wiederherstellung der Bodenfunktionen ausgegangen werden, sodass an dieser Stelle durch die Sondergebietsergänzung erneut Bodenfunktionsverluste vorliegen.

Bei einem Planänderungsverzicht würden voraussichtlich die auf Grundlage des Ursprungsplanes zulässigen Nutzungen realisiert und der Boden in dem rechtlich vorgesehenen Maße in Anspruch genommen.

2.2.2 Wasser

Das Niederschlagswasser wird auch zukünftig für den Bereich der Erschließungsstraßen innerhalb der „Verkehrsflächen“ und für die „Sondergebietsflächen“ auf den privaten Grundstücken versickert. Eine spürbare Veränderung der Versickerungsmengen bzw. des Ableitungsumfanges wird somit nicht entstehen.

Im Seitenraum des nördlichen Teilstücks des Strumps Damm wird die zeichnerische Aussage der Nachrichtlichen Übernahme von Wasserflächen reduziert, da sich dort mit der Neufestlegung der Ableitungsstrecke vom Regenrückhaltebecken Fiege in das südliche Gewässer ein neuer Gewässerstatus ergeben hat und der Grabenabschnitt östlich Strumps Damm nur noch der Straßenentwässerung dient. Aus dieser Veränderung ggf. entstandene ökologische Auswirkungen wurden im Rahmen des wasserwirtschaftlichen Verfahrens geprüft und kompensiert.

Der bislang am östlichen Plangeltungsbereichsrand bauleitplanerisch vorgesehene Gewässerverlauf hat zwischentzeitlich eine wasserwirtschaftlich und landschaftsplanerisch genehmigte Umverlegung (weitere Verschiebung in östlicher Richtung) erfahren, weshalb eine Beibehaltung der Festsetzung von „Flächen für die Wasserwirtschaft“ ohne Beeinträchtigung oder Verlust ökologischer Werte entbehrlich ist. Zur Gewährleistung der Vorflut in einem naturnahen Verlauf werden nur im nördlichen und im südlichen Bereich der ursprünglichen Wasserwirtschaftsfestsetzung entsprechende Neufestsetzungen vorgenommen.

Bei einem Verzicht auf die Planänderungsmaßnahmen blieben die wasserwirtschaftlichen / gewässerökologischen Belange entsprechend der Ergebnisse des Umweltberichtes zum Ursprungsplan unverändert.

2.2.3 Klima / Lufthygiene

Durch die geplanten baulichen Maßnahmen werden voraussichtlich nur in geringem Umfang zusätzliche Versiegelungen und damit allenfalls sehr kleinflächige Klimaveränderungen entstehen. Insbesondere die stark versiegelten Bauflächen bewirken stärker ausgeprägte Klimaschwankungen und eine Reduzierung der Luftfeuchte. Durch die randlich vorgesehene Bepflanzung können zumindest in kleinem Umfang Ausgleichswirkungen im Hinblick auf Temperatur und Luftfeuchtigkeit gegenüber den beschriebenen Auswirkungen erwartet werden. Das neue, große Regenrückhaltebecken kann Ausgleichsfunktionen der entfallenden wasserwirtschaftlichen Einrichtungen zumindest teilweise unmittelbar wieder ausgleichen. Dennoch ist gegenüber der bestehenden Situation der Lufthygiene von einer tendenziellen kleinräumigen Verschlechterung auszugehen, die bei Beibehaltung der Nutzungen nicht zu erwarten wäre.

2.2.4 Arten / Lebensgemeinschaften

Nennenswerte Auswirkungen auf das Artenspektrum und die Individuenzahl sind durch die Realisierung der zusätzlichen Baumöglichkeiten sowie der technischen Anlagen angesichts naher Ausweichräume gleicher Habitatqualität zunächst nicht zu erwarten. Temporäre Störungen sind vor allem während der Hauptbauphase und insbesondere bei Umgestaltungsmaßnahmen der Gewässer anzunehmen.

Dass in den Ausweichräumen weitergehende Verdrängungsprozesse einsetzen, die ggf. erhebliche ökologische Folgewirkungen aufweisen, ist nach dem derzeitigen Kenntnisstand nicht bekannt. Hinweise, die in deutlicher Art darauf verwiesen, liegen nicht vor.

Ohne die Planungsänderung würde das Artenvorkommen im Bereich der überwiegend gewerblich genutzten Flächen weiterhin von der konkreten betrieblichen Inanspruchnahme abhängen. Störungen im Bereich der Fließgewässer blieben vsl. auf Maßnahmen im Zuge der Gewässerunterhaltung beschränkt.

2.2.5 Orts- / Landschaftsbild

Durch die überwiegende Zahl der Planänderungen werden keinerlei Veränderungen des Orts- und Landschaftsbildes zu erwarten sein, da planungsrechtlich fixierte Strukturen nur artgleich ergänzt werden. Die Modifizierungen beziehen sich zudem vorwiegend auf innenliegende Teilbereiche. Im östlichen Randbereich entfällt durch die Reduzierung der naturnah vorgesehenen „Flächen für die Wasserwirtschaft“ tlw. die bisherige Gehölzeinrahmung. Dies hat jedoch nur sehr begrenzte optische Auswirkung, da der Gewässerverlauf samt seiner Begrünung um ca. 200 m nach Osten verschoben wird. Eine partielle Pflanzgebotsstreifenreduzierung im südlichen Randbereich bleibt ohne optische Auswirkung, da die verbleibende Gehölzbreite weiterhin eine hinreichende Randeingrünung bewirkt.

Auch ohne die Planänderungen würde sich vsl. ein durch Grünachsen gegliedertes gewerblich geprägtes Gebiet im Anschluss an die Flächen des Flughafens entwickeln.

2.2.6 Mensch / Gesundheit

Unmittelbare Gefahrenquellen für die menschliche Gesundheit oder erhebliche Belästigungen ergeben sich durch die geänderten Festsetzungen nicht. Durch eine artgleiche Ergänzung der bislang bereits zulässigen Nutzungen bleibt die Immissionssituation im Wesentlichen unverändert. Für einen zusätzlichen bzw. verlagerten Flugbetrieb (SO 5-Gebiet) müssen im Rahmen der Anlagengenehmigung die entsprechenden Verträglichkeiten zu angrenzend sensiblen Nutzungen gesondert belegt werden.

Bei einem Planungsverzicht würden die bislang durch den Ursprungsplan zugelassenen Beeinflussungen der Flächen und der Nachbarbereiche erhalten bleiben.

2.2.7 Kultur / Sachgüter

Da weiterhin keine Kultur- und bedeutenden Sachgüter in Anspruch genommen werden, entstehen keine Beeinträchtigungen bei diesem Bewertungsaspekt.

2.2.8 Wechselwirkungen

Da die rechtlich bereits zulässige Eingriffssituation nur artgleich verändert wird, ist keine Änderung gegenüber bereits vorliegenden schutzübergreifenden Wechselwirkungen anzunehmen.

2.3 Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich von nachteiligen Auswirkungen

2.3.1 Vermeidungs- / Verminderungsmaßnahmen

Der Teil der Änderungen, der eine Ergänzung des verkehrlichen Erschließungssystems bewirkt, war bereits bei der Aufstellung des Ursprungsbebauungsplans als erforderlich erachtet worden, sobald eine größere Klarheit über die konkreten Nutzer und deren Flächenanforderungen bestände. Insofern sind aus derartigen Planänderungen ggf. resultierende Eingriffe in Natur und Landschaft vom Grundsatz her bereits als erforderlich eingestuft und damit unvermeidlich.

Durch die teilweise Inanspruchnahme der schon vorhandenen Verkehrswegetrasse Strumps Damm und die Änderung deren westlichen Pflanzgebotsstreifens in einem baumbestandenen Versickerungsbereich (festgesetzt als Teil der Verkehrsfläche) werden bereits festgelegte / vorhandene Strukturen benutzt. Die zur Erschließung östlich des Strumps Damm gelegenen Flächen erforderliche Querung der lang gestreckten Grünachse wird gleichzeitig als Wendeanlage genutzt, um so zusätzliche Flächenversiegelungen zu vermeiden.

Durch die wasserwirtschaftlich bereits zulässige Verschiebung des am östlichen Plangebietsrand gelegenen „Fläche für die Wasserwirtschaft“ wird eine beidseitige Erschließung der nördlich der K 9n bereits planerisch vorhandenen sowie der in südlicher Ergänzung neu vorgesehenen Erschließungsstraße ermöglicht.

2.3.2 Eingriffs- / Ausgleichsbilanzierung

Im Zuge der 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 80 ist gemäß Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) zu prüfen, ob Eingriffe in Natur und Landschaft zu erwarten sind und auf Grundlage des Baugesetzbuches (BauGB) über Vermeidung, Ausgleich und Ersatz zu entscheiden. Diese ökologische Prüfung erfasst und bewertet den rechtlich zulässigen Eingriff im Geltungsbereich der Änderung und stellt diesem den zukünftig vorgesehenen Eingriffsumfang gegenüber.

Der durch die Planänderungen entstehende Eingriff in Natur und Landschaft kann an Ort und Stelle nur teilweise wieder ausgeglichen werden.

2.4 Ermittlung des Umfangs des unvermeidlichen Eingriffs und der Ausgleichs-/Ersatzmaßnahmen

Der zu erwartende Eingriff bezieht sich hauptsächlich auf die Versiegelung von Grün- und Gewässerstrukturen sowie die Neufestsetzung von Sondergebietsflächen.

Die Bewertung des Eingriffs erfolgt wie auch beim Ursprungsbebauungsplan nach dem im Landkreis Osnabrück praktizierten Kompensationsmodell. Dieses Modell sieht eine Ermittlung des derzeitigen Flächenwertes unter Berücksichtigung eines bereits vorhandenen Bebauungsplanes und des Flächenbedarfes für Kompensationsmaßnahmen in 3 Schritten vor.

1. Ermittlung des derzeitigen ökologischen Wertes für die vom Eingriff betroffenen Flächen (Eingriffsflächenwert)
2. Ermittlung der ökologischen Wertverschiebung (Verlust bzw. Verbesserungen auf der Fläche) durch die Planung (Kompensationswert)
3. Ermittlung der Flächengröße für externe Kompensationsmaßnahmen, falls auf der Eingriffsfläche entstandene Defizite nicht vor Ort ausgeglichen werden können.

Bei der Berechnung des Eingriffs wird von einem 100 %igen Verlust der Eingriffsfläche ausgegangen. Dementsprechend wird die Kompensationsberechnung ebenfalls auf die Gesamtfläche bezogen, um ein vergleichbares Ergebnis zu erzielen.

Bei der Festlegung geeigneter landschaftspflegerischer Maßnahmen spielt neben dem Umfang vor allem die Art der Maßnahmen eine große Rolle. Diese dienen einerseits dazu, einen wesentlichen Beitrag zur Wiederherstellung und Stabilisierung des Naturhaushaltes durch die Schaffung neuer Lebensräume zu leisten und andererseits die Landschaft mit gliedernden und belebenden Elementen anzureichern.

Hierdurch lassen sich die mit der geplanten Baumaßnahme verbundenen Auswirkungen auf den Naturhaushalt und das Landschaftsbild verringern.

Diese Maßnahmen unterscheiden sich nach Art und Umfang in:

- Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen

Diese sollen einerseits in der vorbereiteten Planung stattfinden (z. B. durch Standortwahl) sowie durch konkrete Maßnahmen wie z. B. Baumschutz- und Unterhaltungsmaßnahmen umgesetzt werden. Im Rahmen der vorbereitenden Bauleitplanung muss die grundsätzliche Unvermeidbarkeit des Eingriffs im Hinblick auf die erforderlichen baulichen Erweiterungen des Bereiches festgestellt werden, um überhaupt die planerische Realisierungsfähigkeit zu gewährleisten.

- Ausgleichsmaßnahmen

Sie sollen den Verlust von Lebensräumen funktionsbezogen durch die Herstellung adäquater Strukturen ausgleichen. Ausgleichsmaßnahmen erfolgen z. B. über die Bepflanzung mit einheimischen Gehölzen.

Die potenzielle natürliche Vegetation kennzeichnet das arealbiotische Wuchspotenzial des jeweiligen Standortes, d. h. sie gibt Auskunft über diejenigen Pflanzengesellschaften, die sich heute ohne Störung durch anthropogene Einflüsse eingestellt hätten. Bei Rückgriff auf die Arten dieser Gesellschaft wird ein Höchstmaß an Wüchsigkeit und Standortgerechtigkeit sowie Durchsetzungsvermögen bei gleichzeitiger Pflegeminimierung erreicht und nachhaltig gesichert. Des Weiteren bietet sie die Möglichkeit zur Schaffung von art- und standortgerechten Lebensräumen für die Fauna und damit für die Herstellung von funktionsfähigen Biozinsen innerhalb des Ökosystems.

- Ersatzmaßnahmen

Ersatzmaßnahmen sind dann vorzunehmen, wenn ein Eingriff im Eingriffsbereich nicht vollständig ausgeglichen werden kann und andere Belange denen des Naturschutzes und der Landschaftspflege im Range vorgehen. Anderenfalls ist der Eingriff unzulässig.

Inwieweit ein ökologisches Defizit durch den Eingriff entstanden ist, wird durch eine konkrete Kompensationsberechnung innerhalb des Bauleitplanverfahrens ermittelt. Danach sind unter Berücksichtigung des Abwägungsergebnisses Ersatzmaßnahmen vorzusehen.

Durch die Stärkung vorhandener Strukturen und Neuanlegung artgleicher Strukturen an anderer Stelle im Gebiet soll der durch die Baumaßnahme erfolgte Eingriff in Natur und Landschaft zumindest tlw. ausgeglichen werden.

Die Ermittlung des Eingriffsflächenwertes erfolgt in Bezug auf alle Biotoptypen, die sich innerhalb des Plangebietes befinden. Dabei werden die Auswirkungen umgebender Flächen auf das Plangebiet mit berücksichtigt.

Das Osnabrücker Kompensationsmodell ordnet den unterschiedlichen Biotoptypen nach Ausprägung bestimmte Werte zu, die im Einzelfall zu konkretisieren sind. Die Differenzierung richtet sich nach den Kategorien 0 bis 5, d. h. von wertlosen (Kategorie 0) bis zu extrem empfindlichen Biotoptypen (Kategorie 5). Die jeweilige Einschätzung der einzelnen Bereiche wird bei jedem Biotyp gesondert vorgenommen.

Da im Geltungsbereich der Änderung bereits planungsrechtlich zulässige Eingriffsmöglichkeiten durch den Ursprungsbebauungsplan vorhanden sind, ist in diesem Fall ein Vergleich der betroffenen Flächen mit den Festsetzungen des zukünftigen B-Planes unabhängig von dem tatsächlichen Bestand erforderlich.

2.4.1 Bestandsbewertung

- Verlust des Biotoptyps „Verkehrsflächen“

Die Verkehrsflächen weisen zwei grundsätzlich unterschiedliche Wertigkeiten auf. Einerseits handelt es sich um vollständig versiegelte Bereiche, die keinerlei ökologischen Wert aufweisen und darum den Wertfaktor 0 erhalten. Andererseits beinhalten sie auch begrünte Teilflächen, die ökologische Funktionen übernehmen. In diesem Fall erfolgt eine qualitätsvolle Bepflanzung mit Einzelbäumen sowie eine durchgängige Funktionszuweisung als Versickerungsflächen. Deshalb werden diese Verkehrsgrünflächen mit dem relativ hohen Faktor 1,0 eingestuft. Je nach Straße differiert der Begrünungsanteil. Nachfolgend wird von dem Prozentsatz des Regelquerschnittes (Klammerwert) ein fiktiver Anteil für Fahrbahnaufweitungen, Grundstückszufahrten, Stellplätzen etc. abgezogen. Danach beträgt der Grünanteil straßenabhängig:

K 1n: (68,25 %)	ca. 60 %
K 9n: (33,33 %)	ca. 25 %
J.-J.Fiege-Straße: (41,26 %)	ca. 35 %
Erschließungsstraße: (36 %)	ca. 20 % (höchster Anteil verkehrl. Nebenanlagen)
Radweg/Anliegerweg (div.):	ca. 50 %

- Verlust des Biotoptyps „Flächen für die Wasserwirtschaft“ / „Wasserflächen“

Bei diesen Flächen handelt es sich um Bereiche, die im Zuge der Aufstellung des Ursprungsbebauungsplans überwiegend neu in Anspruch genommen wurden. Diese Flächen sind in die vormalige Kompensationsberechnung nicht rechnerisch eingegangen, da mit einer naturnahen Gestaltung eine Kompensation der Flächeneingriffe, die in erster Linie durch Bodeneingriffe entstanden sind, an Ort und Stelle ausgeglichen werden sollten. Es handelte sich dabei überwiegend um vormals intensiv genutzte Ackerflächen. Deshalb ist an der östlichen Plangebietsseite, wo die Gewässerfläche nur nach außen verschoben wurde, und ein Ausgleich im Wasserwirtschaftsverfahren vorgesehen wurde, auf den Ursprungswert zurückzugreifen. Die Ackerflächen wurden mit 1,0 bzw. 1,2 eingestuft. Deshalb soll hier pauschal von dem Mittelwert 1,1 ausgegangen werden. Alle übrigen „Flächen für die Wasserwirtschaft“ und „Wasserflächen“ erhalten den Wertfaktor 2,0.

- Verlust des Biotoptyps „Pflanzgebot“ auf „öffentlichen Grünflächen“

Die „Pflanzgebotsflächen“ dienen als freiwachsende Hecken aus standortgerechten heimischen Gehölzen der optischen Gliederung des Gebietes, der Einbindung in die Landschaft sowie als lineare Verbindungsbiotope und faunistische Wanderstrecken. In der Ursprungsbewertung werden abhängig von der Funktion drei Werte angesetzt: Sichtschutz (10 m breit) 1,75; Grünzug 2,0; Ergänzung Strumps Damm 1,0.

Da der westliche Pflanzgebotsstreifen eine ähnliche Breite aufweist wie die im Gebiet befindliche Pflanzung am Strumps Damm **(und der Strumps Damm als teilweise der Erschließung dienender Weg eine eigenständige Bewertung erfährt (s. o.))** wird beiden ein Wertfaktor von **1,75** beigemessen. Der südliche Pflanzgebotsstreifen hat aufgrund seiner

deutlich größeren Breite einen eigenständigen Wert als Grünzug und erhält daher mit **2,0 weiterhin** eine etwas höhere Bewertung.

- Verlust des Biotoptyps „Wallhecke“

Östlich des Strumps Damm befindet sich eine Wallhecke, die bislang mit einer durchschnittlichen Breite von 3,0 m bewertet und als „Flächen für die Wasserwirtschaft“ festgesetzt wurde. Dafür erfolgt keine eigenständige Bewertung, da sie innerhalb bereits anteilig bewerteter Flächen liegt.

Diese Flächen gehen jedoch als forstrechtlich zu bewertende Flächen gesondert mit dem Faktor 1:3 zusätzlich in die Gesamtbilanzierung ein.

- Verlust des Biotoptyps „Sondergebietsflächen“

Gemäß der Planfestsetzungen und auf Grundlage der BauNVO sind in den SO-Gebieten max. 80 % der Grundstücksflächen baulich in Anspruch zu nehmen. Das bedeutet, dass durch eine vollständige Versiegelung i. d. R. ein 100 %iger Funktionsverlust für die ökologisch zu berücksichtigenden Umweltmedien entsteht. Das heißt, dass 80 % den Wertfaktor 0 erhalten. Die verbleibenden 20 % der Grundstücksfläche sind gemäß Bauordnung NRW gärtnerisch zu gestalten. Zudem sind Versickerungsmulden anzulegen – dies wird vsl. überwiegend auch in diesem Flächenanteil erfolgen. Dieser intensiven Grüngestaltung wird ein Wertfaktor von 1,0 beigemessen.

Eingriffsflächenwertberechnung - Zusammenstellung

BIOTOPTYP	WERT-FAKTOR	FLÄCHE (in m ²)	WERTEINHEITEN (WE)
Vorh. B-Plan Nr. 80 "AirportPark FMO"			
Verkehrsflächen gesamt:		67.303	
Verkehrsflächen K1n		22.561	
- versiegelter Bereich (40 %)	0,0	9.024	0
- Straßenbegleitgrün (60 %)	1,0	13.537	13.537
Verkehrsflächen K9n		15.655	
- versiegelter Bereich (75 %)	0,0	11.741	0
- Straßenbegleitgrün (25 %)	1,0	3.914	3.914
Verkehrsflächen J.J.Fiege Str.		9.871	
- versiegelter Bereich (65 %)	0,0	6.416	0
- Straßenbegleitgrün (35 %)	1,0	3.455	3.455
Verkehrsflächen Erschließungsstr.		13.804	
- versiegelter Bereich (80 %)	0,0	11.043	0
- Straßenbegleitgrün (20 %)	1,0	2.761	2.761
Verkehrsflächen Radweg/Anliegerweg		5.412	
- versiegelter Bereich (50 %)	0,0	2.706	0
- Straßenbegleitgrün (50 %)	1,0	2.706	2.706
Flächen für die Wasserwirtschaft		33.578	
- Flächen für die Wasserwirtschaft (ehem. Acker)	1,1	5.280	5.808
- Flächen für die Wasserwirtschaft/Wasserflächen	2,0	28.298	56.596
Pflanzgebot auf öffentlichen Grünflächen		32.929	
- gliedernde Grünstreifen	1,75	14.039	24.568
- südlicher Grünzug	2,0	18.890	37.780
Wallhecke		2.255	0
Sondergebiet (SO)		348.400	
- versiegelter Bereich (80 %)	0,0	278.720	0
- begrünter Bereich (20%)	1,0	69.680	69.680
EINGRIFFSFLÄCHENWERT		482.210	220.804

* Die ermittelte Flächengröße der Einzelbäume (Kronentraufbereiche) fließt nicht in die Gesamtfläche ein. Hier erfolgt lediglich eine zusätzliche Berücksichtigung über die Werteinheiten.

2.4.2 Kompensationsermittlung

Für die Kompensation des im vorherigen Kapitel ermittelten Eingriffsflächenwertes von 184.654 Werteinheiten (WE) stehen auf Grundlage des neuen Bebauungsplanes folgende landschaftspflegerische Maßnahmen und Freiflächengestaltungen im Geltungsbereich selbst zur Verfügung.

Biotoptyp „Verkehrsflächen“

Die zusätzlichen Verkehrsflächen werden wie die bisherigen in Nord-/Südrichtung verlaufenden Straßen gestaltet. Der Grünflächenanteil wird entsprechend des planerischen Bestandes mit dem Faktor 1,0 gewertet.

Biotoptyp „Flächen für die Wasserwirtschaft/Wasserflächen“

„Flächen für die Wasserwirtschaft“ / „Wasserflächen werden erneut mit dem Wert 2,0 belegt. Durch die „Nachrichtliche Übernahme“ in den Bebauungsplan erfolgt keine Wertveränderung.

Biotoptyp „Pflanzgebot“ auf „Öffentlichen Grünflächen“

Die Pflanzgebotsstreifen behalten ihre vorgesehenen Funktionen. Zur Vereinfachung des Berechnungsverfahrens werden die beim rechtlichen Bestand fixierten **Werte** mit **1,75** bzw. **2,0** weiter verwandt. Nur im Bereich, der vsl. regelmäßig durch den Start- und Landebetrieb des Hubschraubers beeinflusst wird, erfolgt eine Wertreduzierung um den Faktor 0,1.

Biotoptyp „Wallhecke“

Die Wallhecke erfährt die selbe Einstufung wie bei der Eingriffsermittlung, da sie bis auf zwei kürzere Unterbrechungen insgesamt erhalten bleiben soll und keinen höheren Eingriffen unterliegt.

Biotoptyp „Sondergebiete“

Die Festsetzungen zur Versiegelung bleiben unverändert. Versiegelte Flächen erhalten den Wertfaktor 0. Der Anteil der nicht versiegelten Flächen (20 %) wird weiterhin mit 1,0 bewertet.

Kompensationsberechnung - Zusammenstellung

BIOTOPTYP	WERT-FAKTOR	FLÄCHE in m ²	WERTEIN-HEITEN (WE)
B-Plan Nr. 80 "AirportPark FMO" - 1. Änderung			
Verkehrsflächen gesamt:		74.776	
Verkehrsflächen K1n		22.561	
- versiegelter Bereich (40 %)	0,0	9.024	0
- Straßenbegleitgrün (60 %)	1,0	13.537	13.537
Verkehrsflächen K9n		15.655	
- versiegelter Bereich (75 %)	0,0	11.741	0
- Straßenbegleitgrün (25 %)	1,0	3.914	3.914
Verkehrsflächen J.J.Fiege Str.		9.871	
- versiegelter Bereich (65 %)	0,0	6.416	0
- Straßenbegleitgrün (35 %)	1,0	3.455	3.455
Verkehrsflächen Erschließungsstr.		42.837	
- versiegelter Bereich (80 %)	0,0	34.270	0
- Straßenbegleitgrün (20 %)	1,0	8.567	8.567
Verkehrsflächen Radweg/Anliegerweg		6.413	
- versiegelter Bereich (50 %)	0,0	3.207	0
- Straßenbegleitgrün (50 %)	1,0	3.207	3.207
Flächen für die Wasserwirtschaft		29.045	
- Flächen für die Wasserwirtschaft/Wasserflächen	2,0	29.045	58.090
Pflanzgebot auf öffentlichen Grünflächen		32.453	
- gliedernde Grünstreifen	1,75	13.563	23.735
- südlicher Grünzug	2,0	13.890	27.780
- südlicher Grünzug mit Hubschrauberüberflug	1,9	5.000	9.500
Wallhecke		2.090	0
Sondergebiet (SO)		345.936	
- versiegelter Bereich (80 %)	0,0	276.749	0
- begrünter Bereich (20%)	1,0	69.187	69.187
Kompensationswert		482.210	220.972
Eingriffsflächenwert		482.210	211.628
Kompensationsüberschuss			167

Aufforstungsbedarf d. Reduzierung Wallhecke 3,0 165 495 m²

Durch die Änderung der Nutzungen entstehen Verschiebungen der Eingriffssituation, die sich gegenüber dem bisherigen rechtlichen Bestand positiv für die ökologische Gesamtsituation darstellen.

2.5 In Betracht kommende anderweitige Planungsmöglichkeiten (Alternativen)

Grundsätzliche andersartige Alternativen als eine kleinteiligere Erschließung des Plangeltungsbereiches sind nicht gegeben. Die Konkretisierung mit Hilfe zusätzlicher Erschließungsstraßen lagen als Intention auch bereits der Ursprungsplanung zugrunde.

3. Zusätzliche Angaben

3.1 Beschreibung der wichtigsten Merkmale der verwendeten technischen Verfahren bei der Umweltprüfung sowie Hinweise auf Schwierigkeiten, die bei der Zusammenstellung der Angaben aufgetreten sind

Die Zusammenstellung der Angaben im Umweltbericht fußt auf allgemein zugänglichen Informationen zu den unterschiedlichen Umweltmedien sowie auf Angaben der Träger öffentlicher Belange. Spezielle Angaben der Behörden wurden in diesem Verfahren jedoch bislang nicht vorgebracht.

Aktuelle Fachgutachten zu spezifischen Umweltaspekten wurden im Rahmen der 1. Änderung bislang nicht durchgeführt, da keine deutlichen Anhaltspunkte für einen weitergehenden zusätzlichen Untersuchungsbedarf vorlagen. Inwieweit durch den neu zugelassenen Flugbetrieb Beeinträchtigungen entstehen, die zusätzliche gutachterliche Aktivitäten erforderlich machen, soll im weiteren Verfahren geklärt werden.

3.2 Beschreibung der geplanten Maßnahmen zur Überwachung der erheblichen Auswirkungen der Durchführung des Bauleitplanes auf die Umwelt

Derzeit sind keine neuen überwachungsbedürftigen, erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt erkennbar, die von der 1. Planänderung hervorgerufen werden. Von daher werden keine besonderen Instrumente eines Monitorings vorgesehen. Dennoch wird die Einhaltung der umweltrelevanten Zielsetzungen bei der Realisierung und dem Betrieb der neuen Flächennutzungen in nachfolgenden Planverfahren (z. B. wasserrechtliche) und Genehmigungen (z. B. Baugenehmigung) und ggf. bei stark veränderten Rahmenbedingungen geprüft. Insbesondere folgende Maßnahmen sollen durchgeführt werden:

Umweltauswirkung	Überwachung durch	Überwachungsmaßnahme	Zeitpunkt
Geologie / Böden Versiegelung der Erdoberfläche durch Baumaßnahmen	Baugenehmigungsbehörde	Prüfung von Bauantragsunterlagen / Bauschlussabnahme	jew. Einzelbauvorhaben / konkreter Hinweis
Gewässer / Grundwasser Ggf. Beeinträchtigung der benachbarten Fließgewässer d. Niederschlagswasserableitung	Kreis Steinfurt Untere Wasserbehörde	Genehmigungsverfahren/ Zustandsbesichtigung Versickerungseinrichtungen	Planung der Rückhaltung und Einleitung/ konkreter Hinweis
Klima / Lufthygiene Erwärmung/Entfeuchtung durch Stellplatzanlagen	Baugenehmigungsbehörde	Prüfung von Bauantragsunterlagen (Stellplatzbegrünung)	jew. Einzelbauvorhaben/ konkreter Hinweis
Arten/Lebensgemeinschaften Artenverdrängung durch Lebensraumveränderung	Umweltamt	Pflege und Unterhaltung der Ausgleichsmaßnahmen	regelmäßig
	Baugenehmigungsbehörde	Realisierung der Pflanzgebote auf den Baugrundstücken	jew. Einzelbauvorhaben/ konkreter Hinweis
Orts-/Landschaftsbild Ortsbildbeeinflussung durch Bauhöhen	Baugenehmigungsbehörde	Prüfung von Bauantragsunterlagen/Bauschlussabnahme	jew. Einzelbauvorhaben / konkrete Hinweise
Mensch/Gesundheit gewerbliche Immissionen	Kreis Steinfurt / Baugenehmigungsbehörde	Prüfung von Bauantragsunterlagen/Bauschlussabnahme	jew. Einzelbauvorhaben / konkrete Hinweise
Kultur/Sachgüter keine überwachungsbedürftigen Auswirkungen bekannt			

3.3 Zusammenfassung der Umweltauswirkungen

Insgesamt gesehen sind bei ökologischen Teilaspekten keine relevanten und erheblichen Belastungswirkungen durch eine Realisierung der neuen Planungsmaßnahmen zu erwarten.

Eine Reduzierung von Auswirkungen ist im Hinblick auf den Boden durch einen fachgerechten Abtrag und einen vollständigen Neuauftrag in möglichst großem Umfang auf benachbarte oder nahe gelegene Flächen, vorzugsweise ohne zusätzliche Zwischenlagerungen, in geringem Umfang möglich. **Um Beeinträchtigungen von vegetationskundlich höherwertigen Strukturen außerhalb des Plangebietes zu vermeiden, ist ein derartiger Oberbodenauftrag in der Regel nur auf ackerbaulich genutzten Flächen und in wenigen cm Höhe unbedenklich und unterliegt ab 400 m² Grundfläche dem bauordnungsrechtlichen Vorbehalt.** Einflüsse auf Oberflächen- und Grundwässer können durch Versickerungsmaßnahmen weitgehend vermieden werden.

Die durch die Änderung des Bebauungsplanes bewirkten Eingriffe in Natur und Landschaft können innerhalb des Geltungsbereiches vollständig ausgeglichen werden. Es entsteht nach bisheriger Werteinschätzung sogar ein Kompensationsüberschuss. Deshalb sind weitergehende Ersatzmaßnahmen nicht erforderlich.

Aufgestellt:
Osnabrück, 29.04.2010
nach Offenlegung ergänzt: 12.01.2011
Ri/Sc-09068-16

Planungsbüro Hahm GmbH