



Stadt Greven

Bebauungsplan Nr. 80

„AirportPark FMO - 2. Änderung“

Allgemeine Beschreibung der Planungsziele

Stand 29.05.2015

Auftraggeber:



AirportPark FMO GmbH

Airportcenter 1 Airportallee 1
48268 Greven

Auftragnehmer:



Vermessung Straßen- und Verkehrsplanung Bauleitung
Stadtplanung Landespflege Siedlungswasserwirtschaft u. Wasserbau
Lärmschutz Verkehrstechnik Leitungsdokumentation

Hansestraße 63
Tel.: 02501 / 27 60 – 0

48 165 Münster
Fax: -33

Nauener Straße 72
Tel.: 03322 / 22 80 - 5

14612 Falkensee
Fax: - 06

Inhalt

1.	Inhalt des Bauleitplanverfahrens	3
2.	Grenze des Geltungsbereiches	4
3.	Bestehende Rechtsverhältnisse	5
4.	Lage im Stadtgebiet	7
5.	Vorhaben / Vorhabenträger	7
6.	Städtebaulicher Entwurf / Gebäudekonzeption	8
7.	Eingriffsregelung	10
8.	Flächenbilanz	11

Anlage: „Bebauungsplan Nr. 80 AirportPark FMO – 2. Änderung“
Strukturkonzept

1. Inhalt des Bauleitplanverfahrens

Mit dem derzeit rechtsgültigen Bebauungsplan Nr.80 „AirportPark FMO - 1. Änderung“ bzw. „1. vereinfachte Änderung“ wird ein Nutzungskonzept verfolgt, dessen Schwerpunkt auf der Ansiedlung dienstleistungsorientierten Gewerbes mit Bezug zum Flughafenstandort liegt.

Der in enger Abstimmung der Projektbeteiligten (Stadt Greven, Stadt Münster, Kreis Steinfurt, Bezirksregierung Münster) entwickelte Ansiedlungskatalog verfolgt das Ziel, den Flughafenstandort durch die umliegende Gewerbestruktur zu stärken und insbesondere solche Unternehmen zu binden, die zur Ausübung ihrer Geschäftsidee auf die unmittelbare Nähe zum Flughafen angewiesen sind bzw. sich ohne diesen Flughafenbezug voraussichtlich nicht in der Region ansiedeln hätten.

Insofern stellt die geplante Flächenentwicklung einen ergänzenden Baustein der Gewerbeflächenstruktur der Region dar und steht nicht in Konkurrenz hierzu.

Das beschriebene Nutzungskonzept findet in einem städtebaulichen Leitbild Ausdruck, das repräsentative Gewerbenutzungen insbesondere entlang der zentralen Nord-Süd-Achse in Richtung Flughafen vorsieht. Die Flächen beidseits der K1n Airportallee bzw. südlich der Joan-Joseph-Fiege-Straße sind entsprechend für Geschäfts- und Bürogebäude, Hotels, Forschung und Entwicklung vorgehalten.

In den verbleibenden Flächen nördlich der Otto-Lilienthal-Straße sind Gewerbe des produzierenden und des Logistikbereiches untergeordnet zulässig.

Hinsichtlich ihrer Störwirkung sind diese der Abstandsklasse VII des Abstandserlasses NRW zuzuordnen.

Ein wesentlicher Teil dieser Flächen ist mit dem „VEP SchuPa“ bereits vorhabenbezogen gebunden, so dass für die Ansiedlung von Produktions- und Logistik-Gewerbe derzeit ein Spielraum von rund 40.000 m², verteilt auf zwei Flächensegmente von je rund 20.000 m² verbleibt.

Dieses Flächenangebot wird der Nachfragesituation nicht gerecht.

Unter Beibehaltung des grundsätzlichen städtebaulichen und nutzungsstrukturellen Konzepts ist eine Flächenänderung zugunsten gewerblich-logistischer Nutzungen daher Inhalt der beabsichtigten B-Plan-Änderung.

Vorgeschlagen wird dabei eine Änderung der bestehenden SO2-Flächen südlich der Joan-Joseph-Fiege-Straße und westlich des Strumps Damm - die ursprünglich vorgesehene Erweiterung des Flughafens nach Westen ist derzeit nicht absehbar, so daß in der Folge der Ansiedlungswunsch repräsentativer Dienstleistungs-Gewerbe sich an dieser Stelle als nicht marktgängig erwiesen hat.

Der weitere Änderungsbereich betrifft die Flächen westlich der Airportallee bis zum Strumps Damm. Für die relativ tiefen Grundstücke wird hier eine Zulässigkeit von nicht wesentlich störenden gewerblich-logistischen Betrieben in zweiter Reihe zur Airportallee vorgeschlagen.

Die sich durch die Änderung ergebende Flächenbilanz ergäbe dann ein Verhältnis von 145.200 m² gewerblich-logistischen Gewerbes zu rund 97.600 m² rein dienstleistungsorientierter Gewerbeflächen (s.a. Tabelle unter Pkt 8).

Der nutzungsstrukturelle Bezug zum Flughafen soll im Hinblick auf die Gewerbeflächenstruktur der Gesamtregion bestehen bleiben.

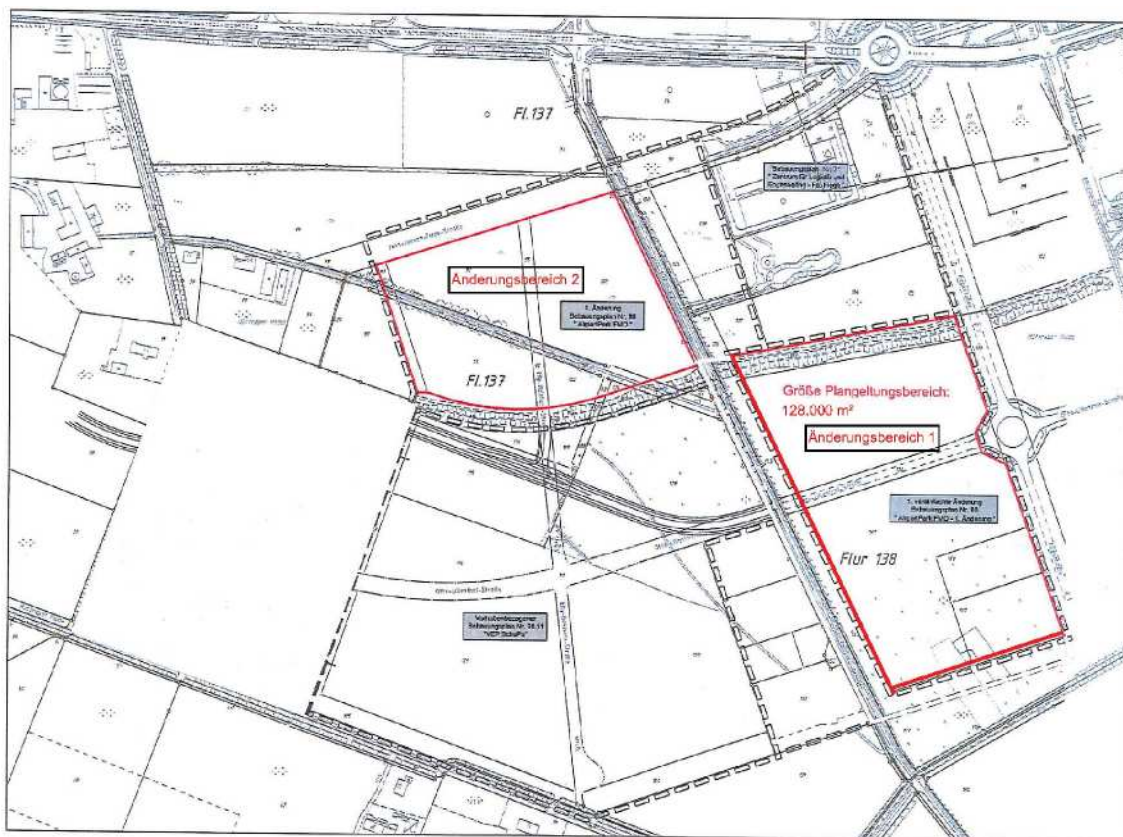
2. Grenze des Geltungsbereiches

Die beabsichtigte B-Plan-Änderung umfasst zwei Teilbereiche.

Der Änderungsbereich 1 umfasst die Flurstücke 127 teilweise, 132, 167, 168 und 169 sowie Teile des Flurstücks 136 (Straßenverkehrsfläche Otto-Lilienthal-Straße) westlich der Airportallee bis auf Höhe der nord-südlich verlaufenden Erschließungsstiche Joan-Joseph-Fiege-Straße bzw. Otto-Lilienthal-Straße.

Die genannten Flurstücke liegen innerhalb der Flur 138, Gemarkung Greven. Der so umschriebene Geltungsbereich entspricht dem Geltungsbereich der „1. Vereinfachten Änderung“ mit einer Gesamtgröße von rund 7,7 ha.

Der Änderungsbereich 2 umfasst die Flurstücke 89, 91 bis 97 und 100 bis 109 der Flur 137, Gemarkung Greven nördlich des „VEP SchuPa“ bis zur nördlich verlaufenden Joan-Joseph-Fiege-Straße und beläuft sich auf rund 5,1 ha Gesamtfläche.



3. Bestehende Rechtsverhältnisse.

Bebauungsplan

Baurechtlich ist der Änderungsbereich 1 westlich der Airportallee derzeit über die „1. vereinfachte Änderung zum Bebauungsplan Nr. 80 - 1. Änderung“ geregelt.

Nutzungsstrukturell handelt es sich um SO3-Gebiete.

Allgemein zulässig sind hier
Büro-, Geschäfts- und Verwaltungsgebäude sowie
Gebäude und Räume für freie Berufe.

Ausnahmsweise können zugelassen werden
Hotels,
technische, wissenschaftliche und medizinische Forschungs- und Entwicklungseinrichtungen
Veranstaltungs- und Ausstellungseinrichtungen sowie Tankstellen.

Im Kreuzungsbereich zwischen K-1n Airportallee und der Otto-Lilienthal-Straße gelegen, zählt die Fläche zu den städtebaulich prägenden Bereichen des AirportParks – Schwerpunkt der zulässigen Nutzungen liegt daher deutlich auf dem dienstleistungsorientierten Gewerbesegment mit Repräsentativ-Charakter.

Bei einer grundsätzlich offenen Bauweise sind Gebäudelängen auch größer 50m zulässig. Die Grundflächenzahl entspricht mit 0,8 der typischen gewerblichen Verdichtung, Gebäudehöhen liegen bei maximal rund 19,00 m. bei einer zulässigen Baumassenzahl von 10.

Im Sinne einer repräsentativen öffentlichen Raumgestaltung entlang der Airportallee mit doppelreihigen Baumpflanzungen und großzügigem Abstand der Baufenster zum öffentlichen Straßenraum besteht entlang dieser Straße ein Zu und Abfahrtsverbot – die Grundstücke sind rückwärtig über die Stichstraßen oder die Otto–Lilienthal-Straße zu erschließen.

Für den Änderungsbereich 2 nördlich des „VEP SchuPa“ gilt planungsrechtlich der Bebauungsplan Nr. 80 AirportPark FMO – 1. Änderung“.

Für die im Anschluss an die Joan-Joseph-Fiege-Straße gelegenen Flächen gilt die nutzungsstrukturelle Ausweisung des SO 2-Gebietes mit dem Ziel, hier im Nahbereich des Flughafens ebenfalls hochwertige Gewerbeflächen anzubieten.

Allgemein zulässig sind

Büro-, Geschäfts- und Verwaltungsgebäude einschließlich Service und Ausbildungseinrichtungen, Hotels sowie

Gebäude und Räume für freie Berufe.

Ausnahmsweise können zugelassen werden

Veranstaltungs- und Ausstellungseinrichtungen sowie Tankstellen.

Die Bauweise, das Maß der baulichen Nutzung und Gebäudehöhen entsprechen den Ausweisungen des SO 3-Gebietes.

Flächennutzungsplan

Im Flächennutzungsplan sind beide Änderungsbereiche als Sonstige Sondergebiete - SO-Gebiete - mit der Zweckbestimmung „Dienstleistungs- und Gewerbezentrum Flughafen Münster-Osnabrück (AirportPark FMO)“ dargestellt.

Im Flächenkanon der Gesamtausweisungen für den AirportPark sind über diese Ausweisung Flächen bezeichnet, die „... der Ansiedlung von Dienstleistung und nicht wesentlich störenden Gewerbebetrieben sowie in untergeordnetem Maß auch produzierenden Gewerbebetrieben mit einem unmittelbaren räumlichen und nutzungsstrukturellen Bezug zum Flughafen Münster Osnabrück“ dienen.

Über den Flughafenbezug sind Konkurrenzsituationen zu Gewerbeflächenentwicklungen in der weiteren Region auszuschließen, der städtebaulich gewünschte Schwerpunkt liegt auf dienstleistungsorientiertem Gewerbe, gewerblich-logistische Nutzungen mit hohem Warenumsatz sind aufgrund des begleitenden, zwischen den Projektpartnern abgestimmten Ansiedlungskatalogs in diesen Bereichen ausgeschlossen.

Flächen für die Abwasserentsorgung sind im südwestlichen Teil des Änderungsbereiches 2 auf FNP-Ebene dargestellt.

Regionalplan

Im gültigen Regionalplan Münsterland (Bekanntmachung 27.06.2014) ist die Fläche des AirportPark FMO als Bereich für gewerbliche und industrielle Nutzungen mit Zweckbindung „Dienstleistungs- und Gewerbezentrum am FMO“ verankert.

Nutzungsstrukturell ist der erforderliche Bezug der anzusiedelnden Gewerbe und Dienstleistungsbetriebe zum Flughafen herausgestellt, um die Entwicklung eines Konkurrenzstandorts zu anderen Gewerbegebieten des Umfelds zu vermeiden. (vergl. RNr. 284 Regionalplan Münsterland).

4. Lage im Stadtgebiet

Der AirportPark FMO liegt in unmittelbarer Nähe zur nordöstlichen Stadtgrenze Grevens, westlich von Ladbergen.

Südlich der im Regionalplan verankerten Gewerbe- und Industrieflächen-Ausweisung verläuft die A 1 als überregionale Verkehrsverbindung, der Anschluss an den Gewerbepark ist über die K-1n Airportallee als Flughafenzubringer hergestellt.

Östlich verläuft der Dortmund-Ems-Kanal als überregionaler Wasserweg vom Ruhrgebiet bis zur Nordseeküste.

Im unmittelbaren Umfeld wird das Plangebiet westlich durch die Grün- und Waldflächen des Eltingmühlenbachs begrenzt, welcher nördlich des Flughafenbereiches in die Gewässerschutzzone des Mühlenbachs übergeht.

Östlich grenzen überwiegend landwirtschaftliche Flächen an die Gewerbeflächenausweisung an.

5. Vorhaben / Vorhabenträger

Die AirportPark FMO GmbH als Träger der Flächenentwicklung basiert auf einer interkommunalen Zusammenarbeit der Städte Münster und Greven sowie des Kreises Steinfurt.

6. Städtebaulicher Entwurf / Gebäudekonzeption

Ziel der beabsichtigten B-Plan-Änderung ist, das zulässige Gewerbespektrum im Konsens mit den im Regionalplan formulierten Zielen der Flächenentwicklung zu erweitern und nachfragegerecht umzusetzen.

Das städtebauliche Leitbild repräsentativer öffentlicher Räume entlang der Haupterschließungsstraßen sowie die Bindung der Flächenentwicklung an den Flughafenstandort wird dabei uneingeschränkt weiterverfolgt.

Für den Änderungsbereich 1 wird entsprechend vorgeschlagen, die zur Airportallee orientierten Nutzungsausweisungen in ihrer repräsentativ ausgerichteten Charakteristik beizubehalten und erst in zweiter Reihe eine Nutzungsöffnung hin zu gewerblich-logistischen Nutzungen planungsrechtlich zu fixieren.

Der Störungsgrad dieser Zweit-Reihen-Entwicklung berücksichtigt die Nachbarschaft der zur Airportallee beabsichtigten höherwertigen Standorte und ist daher hinsichtlich ihres Emissionsgrades mit Betrieben der Abstandsklasse VII des Abstandserlasses NW vergleichbar.

Die vorgeschlagene textliche Festsetzung benennt hier im Hinblick auf die beabsichtigte höherwertige Gewerbeflächenentwicklung auch konkrete Betriebsgruppen.

In der Umsetzung wären hier beispielsweise Betriebe vorstellbar, deren Ausstellungs- und Verwaltungsräumlichkeiten zur Airportallee orientiert sind und deren zugeordnete Flächen für Lager und Montage im K-1n abgewandten Bereich angeordnet sind.

Bestehende Ausweisungen zur Bauweise und zum Maß der Nutzung werden übernommen.

Bedingt durch die derzeit nicht absehbare Erweiterung des Flughafens nach Westen sowie die Vorprägung des Bereiches durch den Produktionsbetrieb mit Logistik (Hochregallager) „Schumacher-Packaging GmbH“ ist für den Änderungsbereich 2 eine Anpassung der vormalig repräsentativ-gewerblichen Planungsziele im Sinne einer nachhaltigen Stadtentwicklung und damit Nutzung der bereits auf Landesplanungsebene verankerten gewerblich-industriellen Flächen angezeigt.

Für den Bereich westlich des Strumps Damm bis zum südlich verlaufenden Gewässer wird daher eine Erweiterung des Nutzungsspektrums dahingehend vorgeschlagen, dass gewerblich – logistische Nutzungen allgemein zulässig sind. Der zulässige Störungsgrad bemißt sich dabei durch die Entfernung zu den im Umfeld anliegenden Nutzungen, hier den westlich gelegenen Hofstellen.

Gemäß Abstandserlass NRW sind daher gewerbliche Betriebe vergleichbar der Abstandsklasse V-VII möglich.

Dies könnten beispielsweise sein Anlagen für den Bau und die Instandsetzung von Luftfahrzeugen, Anlagen zum Aufbringen von metallischen Schutzschichten, Auslieferungslager für Tiefkühlkost u.a.

Bestehende Ausweisungen zur Bauweise und zum Maß der baulichen Nutzung werden aus dem rechtsgültigen B-Plan übernommen.

Gegenüberstellung der textlichen Festsetzungen, das Erfordernis des Flughafenbezugs wird auf B-Plan-Ebene vorangestellt:

In den ausgewiesenen Sondergebietstypen sind solche dienstleistungsorientierten und gewerblich-logistischen Nutzungen zulässig, die einen unmittelbaren räumlichen und nutzungsstrukturellen Bezug zum Flughafen Münster Osnabrück aufweisen.

Änderungsbereich 1	
Rechtsgültige Festsetzung	Beabsichtigte Änderung
<i>(aus „1. vereinfachte Änderung zum Bebauungsplan Nr. 80 - 1. Änderung)</i>	
SO 3 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	SO 3 – Typ 1 Allgemein zulässig sind: Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsgebäude einschließlich Service und Ausbildungseinrichtungen Gebäude und Räume für freie Berufe Hotels, technische, wissenschaftliche und medizinische Forschungs- und Entwicklungseinrichtungen Ausnahmsweise können zugelassen werden: Veranstaltungs- und Ausstellungseinrichtungen, Tankstellen
	SO 3 – Typ 2 Allgemein zulässig sind: Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsgebäude einschließlich Service und Ausbildungseinrichtungen; Gebäude und Räume für freie Berufe; technische, wissenschaftliche und medizinische Forschungs- und Entwicklungseinrichtungen; Veranstaltungs- und Ausstellungseinrichtungen; Tankstellen; Nicht wesentlich störende gewerblich-logistische Nutzungen Ein Störungsgrad vergleichbar Abstandsklasse VII Abstandserlass NRW ist dabei zulässig.

Änderungsbereich 2	
Rechtsgültige Festsetzung <i>(aus „Bebauungsplan Nr. 80 -1. Änderung“)</i>	Beabsichtigte Änderung
SO 2 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	Zulässig sind Gewerbebetriebe nach § 8 BauNVO (2) Nr. 1-3 mit Bezug zum Flughafenstandort. Hinsichtlich des Emissionsgrades sind die Vorgaben des Abstandserlass NRW in Bezug auf umliegende Nutzungen außerhalb des Geltungsbereiches zu beachten.

7. Eingriffsregelung

Die bestehenden Ausweisungen zu Flächenversiegelung und Baukubaturen werden übernommen, die Eingriffs-/ Ausgleichsbilanzierung auf Grundlage dieser Flächenkonzeption ist mit den bestehenden Planwerken „Bebauungsplan Nr. 80 – 1. Änderung“ bzw. „1. vereinfachte Änderung“ bereits vollzogen.

Im Rahmen eines für die vorliegende Bebauungsplan-Änderung zu erarbeitenden Umweltberichtes werden die Auswirkungen der Planung und insbesondere der vorgesehenen Nutzungsänderungen auf die natürlichen und anthropogenen Schutzgüter untersucht werden.

8. Flächenbilanz überbaubare Grundstücksfläche

Bestehendes Planungsrecht	Beabsichtigte Änderung
<p><i>Geltungsbereich: Bebauungsplan Nr. 80 „AirportPark FMO – 1. Änderung“ / „1. vereinfachte Änderung“ / VEP SchuPa abzügl. der vorhabenbezogenen Fläche</i></p>	<p><i>Geltungsbereich: s.l.</i></p>
<p>Rein dienstleistungsorientiertes Gewerbe</p> <p>Flächentyp SO 1, SO 2 und SO 3 und SO6</p> <p>201.340 m²</p>	<p>Rein dienstleistungsorientiertes Gewerbe</p> <p>Flächentyp SO 1, SO 2 und So 3, SO 3- Typ 1 und SO6</p> <p>97.620 m²</p>
<p>Untergeordnet produzierend-logistisches Gewerbe</p> <p>Flächentyp SO 4, SO 5</p> <p>41.460 m² (inkl. ADAC)</p>	<p>Nicht wesentlich störende gewerblich-logistische Nutzungen</p> <p>SO 3 – Typ 2 / SO 4 / SO 5</p> <p>97.660 m² (inkl. ADAC)</p>
	<p>gewerblich –logistische Nutzungen</p> <p>SO 2 – Typ 1 47.520 m²</p>
<p>242.800 m² gesamt</p>	<p>242.800 m² gesamt</p>