Stadt Arnsberg - Stadtbezirk Voßwinkel

Begründung zur

9. Änderung des Flächennutzungsplans
Fläche für den Luftverkehr, Zweckbestimmung: Landeplatz

Fachdienst 4.2 - Stadt- und Verkehrsplanung – Mai 2014

Inhalt

1. Anlass und Zielsetzung der Planung
2. Gebietsabgrenzung
3. Eigentumsverhältnisse
4. Regionalplan
5. Landschaftsplan – FFH-Gebiet - Vogelschutzgebiet
6. Bisherige Darstellungen im Flächennutzungsplan
7. Bebauungspläne
8. Begründungserfordernis – Neuinanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen
9. Linienbestimmungsverfahren A 46
10. Verlegung der Kreisstraße
11. Bodenbelastungen
12. Naturschutzrechtliche Belange
13. Neue Darstellungen im Flächennutzungsplan

1. Anlass und Zielsetzung der Planung

Ziel der 9. Änderung des Flächennutzungsplanes (FNP) ist es, die planungsrechtlichen Voraussetzungen für den Bau eines neuen Hangars und die Vorfelderweiterung am Verkehrslandeplatz Arnsberg-Menden zu schaffen. Darüber hinaus soll die langfristige Entwicklung des Verkehrslandeplatzes dargestellt werden.

Mit Mail vom 05.12.2013 ist von der Flugplatzgesellschaft Arnsberg-Menden der Antrag auf Einleitung der 9. Änderung des Flächennutzungsplanes für den o.g. Bereich gestellt worden. Der Vorhabenträger beabsichtigt aktuell einen weiteren Flugzeughangar zu errichten und das Vorfeld zu erweitern (Bauantrag Februar 2013).

Parallel hierzu lief seit einigen Jahren das Verfahren zur Verlängerung und Verbreiterung der Start- und Landebahn gem. § 6 Luftfahrtgesetz (LuftVG) bei der Bezirksregierung Münster, das Ende 2013 abgeschlossen wurde. Dies war notwendig geworden, um die erhöhten luftfahrtrechtlichen Sicherheitsstandards erfüllen zu können.

Der beantragte Bau eines weiteren Hangars, die Vorfelderweiterung und der überwiegende Teil der Landebahnerweiterung und -verlängerung liegt außerhalb der bislang im Flächennutzungsplan dargestellten "Fläche für den Luftverkehr – Zweckbestimmung Landeplatz".

Der Bau des Hangars und die Vorfelderweiterung können als privilegierte Vorhaben im Außenbereich gem. § 35 (1) Nr. 3. BauGB genehmigt werden, da es sich dabei um Vorhaben handelt, die einem ortsgebundenen Gewerbe (Flugplatzbetrieb) dienen. Voraussetzung für die Zulässigkeit eines privilegierten Vorhabens ist aber u.a., dass öffentliche Belange, wie z.B. die Darstellungen des Flächennutzungsplanes nicht entgegenstehen.

Um die planungsrechtlichen Voraussetzungen zur Errichtung des Hangars und der Vorfelderweiterung schaffen zu können, wird die 9. Änderung des Flächennutzungsplanes erforderlich.

Der Änderungsbereich schließt eine Fläche nordöstlich der Kreisstraße als potentielle Entwicklungsfläche ein.

2. Gebietsabgrenzung

Der Stadtbezirk Voßwinkel liegt im nordwestlichen Stadtgebiet Arnsbergs, das Plangebiet der 9. Änderung des Flächennutzungsplans im Norden Voßwinkels, unmittelbar an der Stadtgrenze zu Wickede, Ortsteil Echthausen.

Das Plangebiet umfasst die bisher im FNP dargestellte "Fläche für den Luftverkehr, Zweckbestimmung: Landeplatz" und darüber hinaus angrenzende Grundstücke im Osten, Westen und Südwesten.

Das gesamte Plangebiet umfasst eine Fläche von ca. 30,15 ha, wovon 18,33 ha der bisherigen Darstellung entsprechen und 11,82 ha neu als ebensolche dargestellt werden.

Das Gebiet wird begrenzt durch den umgebenden Wald bzw. landwirtschaftlich genutzte Flächen und der Kreisstraße. Es umfasst von Flur 13 die Flurstücke: 39, 40 tlw., 44 tlw., 46, 47, 51, 55 tlw., 56 tlw., 67 tlw., 69, 70 tlw., 71 tlw., 72, 75, 76, 77, 79, 80, 83, 84, 85, 86, 87, 89, 92 tlw., 93, 94 tlw., 95, 97, 99 und 100.

Die genaue Abgrenzung kann der Darstellung in der Anlage 2 entnommen werden.

3. Eigentumsverhältnisse

Die Grundstücke des Plangebietes befinden sich zum überwiegenden Teil im Eigentum der Flugplatzgesellschaft Arnsberg-Menden. Weitere Flächen sind in privatem Besitz. Kleinere vorhandene Wegeparzellen befinden sich im Besitz der Stadt Arnsberg, die Kreisstraße im Besitz des Hochsauerlandkreises.

4. Regionalplan

Der Regionalplan Arnsberg – Teilabschnitt Kreis Soest und Hochsauerlandkreis weist für den Änderungsbereich "Flughäfen/-plätze für den zivilen Luftverkehr" und dazugehörig "Grenzen der Lärmschutzgebiete gem. LEP Schutz vor Fluglärm" aus. Unter Punkt 4.1.5 Luftverkehr wird unter Ziel 46 ausgeführt, dass der Verkehrslandeplatz Arnsberg-Menden in seiner bestehenden räumlichen Grenze und seiner funktionalen Zuordnung zu sichern ist und erforderliche Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheitsstandards und zur Erhaltung der Leistungsfähigkeit sind in diesem Rahmen bedarfsgerecht durchzuführen. Der Verkehrslandeplatz Arnsberg-Menden leistet einen wichtigen Beitrag für die luftverkehrliche Erschließung des Plangebietes.

5. Landschaftsplan – FFH-Gebiet - Vogelschutzgebiet

Der Landschaftsplan Arnsberg enthält für einen Großteil des Änderungsbereiches keine Festsetzungen. Das Plangebiet liegt zwar innerhalb des Geltungsbereichs des Landschaftsplans, wird jedoch größtenteils als weiße Fläche dargestellt.

An diese weiße Fläche grenzt im Süd-Südosten und im Nordosten das Landschaftsschutzgebiet Typ A - "Arnsberg". Dessen Schutzzweck umfasst die Sicherung und Erhaltung der natürlichen Erholungseignung und der Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes gegenüber den vielfältigen Nutzungsansprüchen an Natur und Landschaft.

Im Südwesten liegt das Plangebiet nahe dem Naturschutzgebiet "Luerwald" (Tal des Stakelberger Baches nördlich "Wildwald Voßwinkel" und Waldbereich nördlich "Burmann"). Dessen Schutzzweck ist die Erhaltung der großflächigen, weitgehend unzersiedelten laubholzreichen Waldbestände, die Erhaltung der naturnahen Fließgewässersysteme mit bachbegleitenden erlen- und eschenreichen Wäldern und die Erhaltung der hohen Artenvielfalt der Rote-Liste-Pflanzen- und Tierarten sowie des Wertes als Amphibien-, Mollusken-, Fledermaus- und Höhlenbrüter-Lebensraum.
Im Südwesten und Süden liegt das FFH-Gebiet und Vogelschutzgebiet "Luerwald und Bieberbach".

6. Bisherige Darstellung des Flächennutzungsplanes

Im Flächennutzungsplan ist der Änderungsbereich zum größten Teil als "Fläche für den Luftverkehr, Zweckbestimmung: Landeplatz" (18,33 ha) dargestellt. Darüber hinaus sind 3,07 ha als "Fläche für die Landwirtschaft", 3,22 ha als "Grünfläche", 5,14 ha als "Fläche für den Wald" und 0,28 ha als "überörtliche Hauptverkehrsstraße" dargestellt.

Im Nordosten verläuft die nachrichtliche Darstellung der möglichen Trassenführung der A 46 Hemer-Menden-Neheim.

7. Bebauungspläne

Für den Änderungsbereich besteht kein rechtskräftiger Bebauungsplan. Planungsrechtlich ist der Bereich als Außenbereich gem. § 35 BauGB zu beurteilen.

8. Begründungserfordernis – Neuinanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen

Da es sich bei der Planung um eine Neuinanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen und Wald handelt, ist seit der letzten BauGB Novelle ein besonderes Begründungserfordernis gem. § 1a Abs. 2 BauGB gegeben. Das Erfordernis, die Erweiterung des Flugplatzes auf Flächen darzustellen, die bislang als Flächen für die Landwirtschaft bzw. Waldflächen dargestellt wurden, ergibt sich allein aus der Tatsache, dass sich der Verkehrslandeplatz Arnsberg-Menden an dieser Stelle befindet. Die Erweiterung der Landebahn ist aufgrund der hängigen Topographie nur nach Osten hin möglich. Ein weiterer Hangar ist aufgrund der vorhandenen Erschließung nur neben den bereits bestehenden sinnvoll, das Vorfeld ist entsprechend nur in diesem Bereich zu vergrößern.

9. Linienbestimmungsverfahren A 46

Das Linienbestimmungsverfahren der Trassenführung der A 46 läuft seit Jahrzehnten ergebnisoffen. Die im FNP nachrichtlich dargestellte Trassenführung löst seitdem Konflikte aus: die Querung der bestehenden/dargestellten Flugplatzfläche und der Kreisstraße. Hierzu wurde von der zuständigen Planungsbehörde eine Untertunnelung der Landebahn/Kreisstraße angedacht, sollte diese Trasse realisiert werden. Jedoch ist bis zum heutigen Zeitpunkt weiterhin völlig unklar, ob und wie ein Lückenschluss der A 46 erfolgen soll.
Unabhängig davon liegt die luftfahrtrechtlich Genehmigung für die Landebahnverlängerung bis zur Kreisstraße seit Dezember 2013 vor, entsprechend wird das Linienbestimmungsverfahren der A 46 zukünftig die Erweiterung des Flugplatzes berücksichtigen müssen.

10. Verlegung der Kreisstraße

Im Rahmen der Überlegungen zur Verlängerung der Landebahn über die Kreisstraße hinaus, hat der Flugplatzbetreiber Gespräche mit dem zuständigen Straßenbaulastträger geführt, deren Inhalt gemeinsame Überlegungen zur Realisierung der Landebahnverlängerung war (Verlegung der Kreisstraße, Überbauung der Kreisstraße). Zum jetzigen Zeitpunkt gibt es hierzu keine bekannte konkrete Planung. Die weitere Planung und das entsprechende Genehmigungsverfahren, werden nicht auf der Grundlage des Flächennutzungsplanes erfolgen, sondern im Rahmen des Luftverkehrsgesetzes bei der Bezirksregierung Münster anhängig sein. Im Rahmen dieses Planfeststellungsverfahrens werden sämtliche Konfliktpunkte geklärt und erläutert werden müssen.

11. Bodenbelastungen

Für die Fläche des Verkehrslandeplatzes Arnsberg-Menden verzeichnet das Altlastenkataster des Hochsauerlandkreises eine Altablagerung.
Nach Rücksprache mit dem Hochsauerlandkreis muss diesem Altlastenverdacht nicht nachgegangen werden, da es sich bei der Altablagerung um eine anthropogene

Geländenivellierung handelt, die für den Bau des Flugplatzes notwendig war. Ein Altlastenverdacht liegt in diesem Fall nicht vor.

12. Denkmalschutz

Bei Bodeneingriffen können Bodendenkmäler (kultur- und/oder naturgeschichtliche Bodenfunde, d.h. Mauern, alte Gräben, Einzelbefunde aber auch Veränderungen und Verfärbungen in der natürlichen Bodenbeschaffenheit, Höhlen und Spalten, aber auch Zeugnisse tierischen und/oder pflanzlichen Lebens aus Erdgeschichtlicher Zeit) entdeckt werden. Die Entdeckung von Bodendenkmälern ist der Stadt/Gemeinde als Unterer Denkmalbehörde und/oder der LWL-Archäologie für Westfalen, Außenstelle Olpe (Tel.: 02761-93750; Fax: 02761-937520) unverzüglich anzuzeigen und die Entdeckungsstätte mind. drei Werktage in unverändertem Zustand zu erhalten (§15 und 16 Denkmalschutzgesetz NRW), falls diese nicht vorher von den Denkmalbehörden freigegeben wird. Der Landschaftsverband Westfalen-Lippe ist berechtigt, das Bodendenkmal zu bergen, auszuwerten und für wissenschaftliche Erforschung bis zu 6 Monaten in Besitz zu nehmen (§ 16 Abs. 4 DSchG NW)

13. Naturschutzrechtliche Belange

Der Umweltbericht mit FFH-Verträglichkeitsprognose und Artenschutzprüfung kommt zu dem Ergebnis, dass mit der Umsetzung der Planung ein Verlust von land- und forstwirtschaftlich genutzten Flächen und eine zusätzliche Flächenversiegelung verbunden sind. Die geplante Verlängerung und Verbreiterung der Start- und Landebahn führt zu einer zusätzlichen Versiegelung von Flächen und durch die erforderliche Aufschüttung auch zu einer Beeinträchtigung des Landschaftsbildes.

Sowohl für den geplanten Neubau eines weiteren Hangars als auch für die geplante Verlängerung der Start- und Landebahn sind in den entsprechenden Genehmigungsverfahren bereits die Eingriffe in den Naturhaushalt ermittelt worden. Der Verlust von Biotopstrukturen kann durch Ausgleichsmaßnahmen an anderer Stelle kompensiert werden. Die Ausgleichsmaßnahmen sind im weiteren Genehmigungsverfahren zu konkretisieren.

Die Artenschutzprüfung kommt zu dem Ergebnis, dass durch die Planung keine negativen Auswirkungen auf die sog. planungsrelevanten Arten entstehen.

Die zusätzliche Flächenversiegelung hat keine Auswirkungen auf Bereiche außerhalb des Plangebietes.

Die Beeinträchtigung des Landschaftsbildes kann durch Anpflanzungen verringert aber nicht vollständig ausgeglichen werden.

Zusammenfassend wird festgehalten, dass durch die geplante 9. Änderung des Flächennutzungsplanes und die mögliche zusätzliche Versiegelung von Flächen und die Beeinträchtigung des Landschaftsbildes in geringem Umfang nachteilige Umweltauswirkungen entstehen.

Geschützte und besonders geschützte Tier- und Pflanzenarten werden durch die Planung nicht beeinträchtigt. Auswirkungen auf das südlich des Änderungsbereiches gelegene FFH- und Vogelschutzgebiet „Luerwald und Bieberbach“ sind ebenfalls nicht zu erwarten.

14. Neue Darstellungen des Flächennutzungsplanes

Die 9. Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Arnsberg stellt entsprechend der genannten Zielsetzungen das Plangebiet als "Fläche für den Luftverkehr, Zweckbestimmung: Landeplatz" dar. Die Kreisstraße wird weiterhin als "überörtliche Hauptverkehrsstraße" dargestellt.
Das Wasserschutzgebiet (Echthausen) Zone 3 wird nachrichtlich in die 9. Änderung des FNP übernommen.

Arnsberg, im August 2014
Der Bürgermeister
Im Auftrag:

Alexandra Leutner
Stadtplanerin

Stadt Arnsberg – Stadtbezirk Voßwinkel

Umweltbericht

für die 9. Änderung des Flächennutzungsplanes
Fläche für den Luftverkehr, Zweckbestimmung: Landeplatz

Fachdienst Umwelt – Mai 2014

Inhaltsverzeichnis

1. Allgemeine Angaben
1.1 Umweltschutz in der Bauleitplanung
1.2 Beschreibung des Plangebietes
1.3 Planungsanlass und Zielsetzung der Planung
2. Rechtliche und raumstrukturelle Vorgaben
2.1 Bestehendes Planungsrecht
2.2 Landschaftsrecht
2.3 Nutzungsstruktur
3. Beschreibung und Bewertung der Umweltsituation im Plangebiet
3.1 Umweltsituation im Plangebiet
3.1.1 Naturräumliche Verhältnisse
3.1.2 Geologie und Böden
3.1.3 Wasser
3.1.4 Klima
3.1.5 Fauna, Flora, Biotope
3.1.6 Landschaftsbild und Erholung
3.1.7 Lärm und Licht
3.1.8 Kultur- und Sachgüter
3.2 Bewertung der Umweltauswirkungen
3.2.1 Schutzgut Mensch
3.2.2 Schutzgut Tiere und Pflanzen
3.2.3 Schutzgut Boden
3.2.4 Schutzgut Wasser
3.2.5 Schutzgut Luft und Klima
3.2.6 Schutzgut Landschaft
3.2.7 Schutzgut Kultur- und Sachgüter
4. FFH-Verträglichkeitsprognose
5. Entwicklungsprognosen des Umweltzustandes
5.1 Entwicklung des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung
5.2 Prognose bei Nichtdurchführung der Planung
6. Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung
7. Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich erheblich nachteiliger Umweltauswirkungen
8. Anderweitige Planungsmöglichkeiten
9. Monitoring
10. Zusammenfassung

1. Allgemeine Angaben

1.1 Umweltschutz in der Bauleitplanung

Die Ziele für Schutz, Pflege und Entwicklung von Natur und Landschaft sind im § 1 des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) formuliert. Mit der Eingriffsregelung befassen sich die §§18-20 des Bundesnaturschutzgesetzes und § 4 des Landschaftsgesetzes Nordrhein-Westfalen. Das Verhältnis der Eingriffsregelung zum Baurecht ist in § 21 des BNatSchG geregelt.

Am 20.07.2004 ist das EAG Bau (Gesetz zur Anpassung des Baugesetzbuches an EU-Richtlinien) in Kraft getreten. Mit dem EAG Bau hat die Bundesrepublik Deutschland die Plan-UP-Richtlinie 2001 in nationales Recht umgesetzt.

Mit der Novellierung des Bundesnaturschutzgesetztes vom 12.12.2007 hat die Bundesrepublik Deutschland europäische Normen des Arten- und Habitatschutzes in nationales Recht umgesetzt. So ist in den §§ 34 und 42 BNatSchG das Verhältnis zur „EU-Vogelschutzrichtlinie" und zur „FFH-Richtlinie" geregelt.

Die §§ 1 Abs. 6 (7) und 1a des BauGB regeln die Belange des Umweltschutzes bei der Aufstellung von Bauleitplänen.

Gemäß § 2 Abs. 4 BauGB ist für die Belange des Umweltschutzes eine Umweltprüfung durchzuführen. Art und Umfang dieser Umweltprüfung sind in der Anlage zum § 2 Abs. 4 geregelt. Gemäß § 2a des BauGB ist das Ergebnis der Umweltprüfung in Form eines Umweltberichtes in die Begründung zum Bauleitplan aufzunehmen.

Die Bilanzierung der Eingriffe in Natur und Landschaft wird im vorliegenden Fall in den Umweltbericht integriert.

Weiterhin sind bei der Aufstellung oder Änderung von Bauleitplänen die Belange des Artenschutzes zu berücksichtigen.

1.2 Beschreibung des Plangebietes

Das Plangebiet der 9. Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Arnsberg liegt am nordwestlichen Rand des Stadtbezirks Voßwinkel. Der Änderungsbereich umfasst im Wesentlichen den vorhandenen Verkehrslandeplatz und die nordöstlich und südöstlich geplanten Erweiterungsflächen. Diese Erweiterungsflächen werden überwiegend land- und forstwirtschaftlich genutzt.

Der Landeplatz liegt auf der Kuppe des Westerberges. Die angrenzenden Flächen fallen in alle Richtungen leicht ab.

Das Plangebiet hat eine Fläche von ca. 30 ha. Davon entfallen 18,33 ha auf den vorhandenen Landeplatz.

Das Gebiet wird überwiegend durch den umgebenden Wald begrenzt. Lediglich im Norden (Richtung Echthausen) schließen sich landwirtschaftliche Flächen an.

1.3 Planungsanlass und Zielsetzung der Planung

Ziel der 9. Änderung des Flächennutzungsplanes ist es, die planungsrechtlichen Voraussetzungen für den Bau eines weiteren Hangars mit Vorfelderweiterung am Verkehrslandeplatz Arnsberg-Menden zu schaffen. Die anstehende Verlängerung der Start- und Landebahn ist für die Anpassung an geltende Sicherheitsbestimmungen erforderlich. Darüber hinaus soll die zukünftig mögliche, langfristige Entwicklung des Verkehrslandeplatzes dargestellt werden.

2. Rechtliche und raumstrukturelle Vorgaben

2.1 Bestehendes Planungsrecht

Der Regionalplan Arnsberg – Teilabschnitt Kreis Soest und Hochsauerlandkreis- enthält für den Änderungsbereich die Darstellung „Flughäfen/-plätze für den zivilen Luftverkehr". Zusätzlich sind „Grenzen der Lärmschutzgebiete gem. LEP/Schutz vor Fluglärm" dargestellt.

Im Flächennutzungsplan der Stadt Arnsberg ist der Änderungsbereich zum größten Teil (18,33 ha) als „Fläche für den Luftverkehr, Zweckbestimmung: Landeplatz" ausgewiesen. Darüber hinaus sind 3,07 ha als „Fläche für die Landwirtschaft", 3,22 ha als „Grünfläche", 5,14 ha als „Fläche für den Wald und 0,28 ha als „Überörtliche Hauptverkehrsstraße" dargestellt.

Die geplante Landebahnverlängerung und -verbreiterung ist von der Bezirksregierung Münster als zuständige Luftaufsichtsbehörde bereits Ende 2013 genehmigt worden.

2.2 Landschaftsrecht

Der Änderungsbereich liegt im Geltungsbereich des Landschaftsplanes Arnsberg. Der Landschaftsplan enthält für den überwiegenden Teil des Änderungsbereiches keine Festsetzungen. Der restliche Änderungsbereich liegt bis auf eine kleine Teilfläche im Südwesten im Landschaftsschutzgebiet –Typ A-. Die kleine Teilfläche im Südwesten des Änderungsbereiches liegt innerhalb des Naturschutzgebietes Nr. 2.1.2 „Luerwald". Das Naturschutzgebiet „Luerwald" ist wesentlicher Bestandteil des FFH- und Vogelschutzgebietes „Luerwald und Bieberbach", das südlich des Änderungsbereiches liegt.

2.3 Nutzungsstruktur

Die Siedlungstätigkeit in der Stadt Arnsberg findet schwerpunktmäßig in den Randbereichen des Ruhrtales statt. Auch die Verkehrsinfrastruktur ist vorrangig auf die Tallagen von Ruhr, Möhne und Röhr konzentriert.

Der Flächennutzungsplan der Stadt Arnsberg sieht für das Stadtgebiet mit den Stadtbezirken Neheim, Hüsten, Arnsberg und Oeventrop vier Siedlungsschwerpunkte vor. Der Bereich der 9. Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Arnsberg liegt westlich des Siedlungsschwerpunktes Neheim an der westlichen Grenze des Stadtgebietes. Der Abstand zu den Siedlungsschwerpunkten ist so groß, dass mögliche Konflikte ausgeschlossen werden können.

Die Gewerbe- und Industrieansiedlungen konzentrieren sich weitgehend auf die Tallagen von Ruhr, Röhr und Möhne. Auf Grund der Flächenknappheit in den Tallagen werden zunehmend auch die Hanglagen der Täler in Anspruch genommen.

Das Stadtgebiet ist durch die A 445/46, B 7 und B 229 in alle Richtungen an das überregionale Straßennetz angebunden. An das Eisenbahnnetz ist das Stadtgebiet durch die Eisenbahnlinie Hagen-Kassel angeschlossen. Die Eisenbahnstrecke nach Sundern dient nur noch dem Güterverkehr.

Mit dem Flugplatz Arnsberg-Voßwinkel am westlichen Rand des Stadtgebietes ist die Erreichbarkeit für den überregionalen Geschäftsverkehr gegeben.

3. Beschreibung und Bewertung der Umweltsituation im Plangebiet

3.1 Umweltsituation im Plangebiet

3.1.1 Naturräumliche Verhältnisse

Nach der von der Bundesanstalt für Landeskunde und Raumordnung in Bonn-Bad Godesberg herausgegebenen Karte der naturräumlichen Einheiten in Deutschland ist der Untersuchungsraum der naturräumlichen Einheit 337-E2 „Niedersauerland" innerhalb der 3. Ordnungsstufe 33 „Sauer- und Siegerland" zuzuordnen. Diese Region mit Höhenlagen zwischen 100 m und 300 m bildet den am tiefsten gelegenen Teil der nördlichen Schiefergebirgsabdeckung.

In der weiteren Untergliederung ist der Untersuchungsraum dem „Luerwald" zuzuordnen. Die flachwellige Karbonschieferplatte des Luerwaldes westlich von Neheim mit durchschnittlichen Höhen von 200 – 300 m ist überwiegend bewaldet. Landwirtschaftliche Flächen sind großflächig lediglich um Bachum-Voßwinkel und am Südrand im Biebertal ausgebildet.

3.1.2 Geologie und Böden

Der überwiegende Bereich des Arnsberger Stadtgebietes ist geologisch durch die Gesteine des Oberkarbons, insbesondere von Schiefertonen und Grauwacken, geprägt. Während des Pleistozäns wurde der Bereich von Löß überdeckt, der in der Folgezeit zu Lößlehm verwitterte und in großem Umfang wieder erodiert wurde.

Nach morphologisch strukturellen Gesichtspunkten befindet sich das Plangebiet auf der Kuppe des Westerberges. Die angrenzenden Flächen fallen in alle Richtungen leicht ab, nach Norden und Osten zur Ruhr und im Süden und Westen zum Stakelberger Bach. Der Untergrund besteht aus z. T. stark glimmerhaltigen Grauwacken, Ton- und Grauwackenschiefer der „Hagener Schichten", einer Gesteinsformation des Oberkarbons.

Im nordöstlichen Bereich des Plangebietes ist ein Reliktvorkommen von Flussgeröllen älterer Terrassen der Ruhr aus dem Pleistozän anzutreffen.

Auf den anstehenden Gesteinschichten haben sich insbesondere in den Hangbereichen Verwitterungslehme gebildet. Entsprechend dem Ausgangssubstrat sind im Plangebiet überwiegend Pseudogley-Braunerden anzutreffen. Im Süden des Änderungsbereichs sind kleinflächig Pseudogley-Parabraunerden vorhanden. Auf Grund der ihrer Fruchtbarkeit sind die Böden als schützwürdig bis sehr schutzwürdig einzustufen.

Der Boden erfüllt im Plangebiet verschiedene Funktionen. Neben der Erzeugung von Nahrungs- und Futtermitteln ist auf die Bedeutung des Bodens als Lebensraum für Pflanzen, Tiere und Bodenorganismen sowie auf die Funktion als Filter im Naturhaushalt hinzuweisen.

Die natürlichen Bodenverhältnisse sind im Änderungsbereich ansatzweise noch in den land- und forstwirtschaftlich genutzten Flächen anzutreffen. Nur hier kann der Boden noch weitgehend seine natürlichen Funktionen wahrnehmen.

Für die Fläche des Verkehrslandeplatzes sind im Verzeichnis der Altablagerungen und Altstandorte des Hochsauerlandkreises zwei Verdachtsflächen eingetragen. Es handelt sich um Altablagerungen, da der gesamte Bereich des Flugplatzgeländes nivelliert und angefüllt werden musste. Nach Rücksprache mit dem Hochsauerlandkreis ist eine Untersuchung nicht erforderlich.

3.1.3 Wasser

Der Änderungsbereich liegt im Einzugsgebiet der Ruhr. Im Plangebiet selbst sind keine natürlichen Gewässer vorhanden.

Gemäß der Karte über die hydrologischen und hydrogeologischen Funktionszusammenhänge für den Landschaftsplan „Arnsberg" ist das Plangebiet den Bereichen ohne nennenswerte Grundwasservorkommen und überwiegendem Oberflächenabfluss zuzuordnen.

Im Nordosten des Plangebietes liegen geringe Teile der Zone 3 des Wasserschutzgebietes Echthausen.

3.1.4 Klima

Entsprechend der geographischen Lage gehört das Gebiet der Stadt Arnsberg und damit auch das Plangebiet zum nordwestdeutschen Klimabereich, für den ein starker Einfluss maritimer Luftmassen auf das Wettergeschehen charakteristisch ist. Am häufigsten treten Westwetterlagen auf. Die Lage am Nordrand des Sauerlandes bedingt jedoch bestimmte Abwandlungen, weil das Gebiet zeitweilig bei südlichen Luftströmungen im Lee des Rothaargebirges liegt. Durch seine Lage im subatlantischen Klimabereich treten hohe Niederschläge im Plangebiet in den Sommermonaten Juli/August und in den Wintermonaten Dezember/Januar auf. Die Sommer sind nur mäßig warm. Die Winter sind mild. Das Frühjahr setzt verhältnismäßig spät ein. Insbesondere im Frühjahr ist gelegentlich mit Trockenperioden zu rechnen.

Die mittlere Jahrestemperatur beträgt im Untersuchungsraum 9 - 9,5° Celsius. Die mittlere Jahrestemperatur von Mai bis September beträgt 14 - 15° Celsius. 160 - 170 Tage pro Jahr weisen eine Temperatur von min. 10° Celsius auf. Die mittlere Sonnenscheindauer beträgt ca. 1400 -1500 Stunden im Jahr und ist im Vergleich zu anderen Regionen in Nordrhein-Westfalen vergleichsweise niedrig. Die mittlere Niederschlagsmenge beträgt 800 - 850 mm pro Jahr. Im Mittel werden min. 140 - 150 Regentage (mit min. 1mm Niederschlag) gemessen. Die Anzahl der Tage mit Nebel liegt bei 15 - 30 Tagen. Die Hauptwindrichtung ist Südwest. Das Plangebiet ist überwiegend den Freilandklimatopen zuzuordnen.

3.1.5 Fauna, Flora, Biotope

Die potenzielle natürliche Vegetation im Plangebiet wäre ein Hainsimsen-Buchewald. Die potenzielle natürliche Vegetation ist innerhalb des Änderungs-bereiches nur noch ansatzweise anzutreffen. Das Plangebiet ist insgesamt stark anthropogen überformt.

Im Plangebiet sind die vorrangig folgenden Biotoptypen anzutreffen:

Versiegelte Flächen	Start- und Landebahn, Verkehrsflächen und vorhandene Gebäude im Bereich des Flugplatzes
Grünflächen	Regelmäßig gemähte Rasenflächen im Bereich des Landesplatzes, Wiesenflächen in der geplanten Verlängerung der Start- und Landebahn
Brachflächen	Brachflächen nördlich der Start- und Landbahn. Vor einigen Jahren Ablagerung von Material für die geplante Verlängerung.
Sukzessionsfläch-en	Böschungsbereiche im südwestlichen Bereich der Start- und Landebahn und Gehölzbestände nördlich der Kreisstraße
Weihnachtsbaum-	Als Weihnachtsbaumkultur aufgeforstete Nadelholzbestände im

kultur	Bereich der geplanten Verlängerung der Start- und Landebahn

Für den Änderungsbereich liegen bereits umfangreiche Untersuchungen vor, die im Rahmen des Linienbestimmungsverfahrens für die A 46 Hemer-Menden-Neheim durchgeführt wurden.

3.1.6 Landschaftsbild und Erholung

Das städtebauliche Erscheinungsbild des Änderungsbereichs ist geprägt durch die nivellierte Fläche des Verkehrslandesplatzes auf der Kuppe des Westerberges. Der Bereich ist insbesondere von Norden her weithin einsehbar. Der Bereich dient nur in begrenztem Umfang der Naherholung.

3.1.7 Lärm und Licht

Der Verkehrslandeplatz selbst stellt derzeit die größte Lärmquelle für die nähere und weitere Umgebung dar. Weitere potenzielle Geräuschemittenten in der Umgebung des Plangebietes sind die Autobahn A 46, das Motocrossgelände östlich des Verkehrslandeplatzes und die Kreisstraße K 22.

Lichtemissionen entstehen im Wesentlichen durch die vorhandene Befeuerung der Start- und Landebahn.

3.1.8 Kultur- und Sachgüter

Als Sachgut existiert der vorhandene Verkehrslandeplatz mit seinen Einrichtungen. Weiterhin ist die Kreisstrasse K 22 zu berücksichtigen. Hinweise auf denkmalgeschützte Objekte liegen nicht vor.

3.2 Bewertung der Umweltauswirkungen

In diesem Kapitel werden die potenziellen Auswirkungen des Planvorhabens auf die Umwelt dargestellt. Dabei sind die bekannten Vorbelastungen zu berücksichtigen.

Bezüglich möglicher bau-, anlage- und betriebsbedingter Auswirkungen des Flugplatzes kann diese nur auf der Basis der Darstellungen in der 9. Änderung des Flächennutzungsplanes erfolgen.

3.2.1 Schutzgut Mensch

Die geplante Verlängerung der Start- und Landebahn dient in erster Linie der Anpassung des Verkehrslandeplatzes an die geltenden Sicherheitsbestimmungen. Eine Ausweitung des Flugbetriebes ist nicht vorgesehen. Die Einhaltung der zulässigen Lärmgrenzwerte ist im luftfahrtrechtlichen Genehmigungsverfahren geregelt.

Daher ist davon auszugehen, dass durch die geplante Änderung des Flächennutzungsplanes keine negativen Auswirkungen auf die im Planbereich und in den angrenzenden Bereichen arbeitenden und wohnenden Menschen entstehen.

3.2.2 Schutzgut Tiere und Pflanzen (Artenschutzprüfung)

Durch geplante Änderung des Flächennutzungsplanes werden land- und forstwirtschaftlich genutzte Flächen in Anspruch genommen. Für die Verlängerung der Start- und Landebahn und den Bau eines neuen Hangars sind bereits Bewertungen des Eingriffs in den Naturhaushalt vorgenommen worden.

Die unvermeidbaren Eingriffe in den Naturhaushalt können durch externe Ausgleichsmaßnahmen kompensiert werden.

Seit der Novellierung des Bundesnaturschutzgesetzes 2007 sind die Belange des Artenschutzes bei allen genehmigungspflichtigen Planungen zu prüfen. Neben dem Verbot der Zerstörung nicht ersetzbarer Biotope von streng geschützten Arten im Rahmen der Eingriffsregelung (§ 19 Abs. 3 BNatSchG) ist der Schutz der FFH-Anhang IV Arten, der europäischen Vogelarten und der national besonders geschützten Arten gem. § 42 BNatSchG zu berücksichtigen. Nach § 42 des Bundesnaturschutzgesetzes ist es verboten, besonders und streng geschützte Tiere und Pflanzen zu töten oder zu beschädigen, zu stören und ihre Fortpflanzungs- und Ruhestätten zu zerstören oder zu beeinträchtigen.

Allerdings kann gemäß § 43 Abs. 8 BNatSchG eine Ausnahme von den Verboten erteilt werden, wenn zwingende Gründe überwiegend öffentlichen Interesses und /oder das Fehlen einer zumutbaren Alternative vorliegt. Voraussetzung hierfür ist, dass der Erhaltungszustand der betroffenen Population nicht verschlechtert wird und bei Arten gemäß Anhang IV der FFH-Richtlinie der Erhaltungszustand günstig ist.

Für den Änderungsbereich wurden keine eigenen faunistischen Untersuchungen zum Vorkommen planungsrelevanter Arten durchgeführt. Aus dem Linienbestimmungsverfahren für die A 46 Hemer-Menden-Neheim liegen jedoch umfangreiche Untersuchungsergebnisse vor.

Eine Abfrage der von der LANUV bereitgestellten Datenbank zum Vorkommen planungsrelevanter Arten in NRW (LANUV 2010) ergab das Vorkommen von 46 planungsrelevanten Arten (siehe Tabelle) für die folgenden Lebensraumtypen den Bereich des Messtischblattes 4513 (Neheim-Hüsten):

1) Nadelwälder
2) Kleingehölze, Alleen, Bäume, Gebüsche, Hecken,
3) Säume und Hochstaudenfluren
4) Gebäude
5) Fettwiesen und - weiden

Im Rahmen der Untersuchungen für die A 46 wurde nachgewiesen, dass Randbereiche des Änderungsbereiches von Fledermäusen zur Nahrungssuche aufgesucht werden. Ein Nachweis von Fledermausquartieren liegt für den Änderungsbereich nicht vor.

Für den Änderungsbereich und die nähere Umgebung sind im Rahmen der o. A. Untersuchungen verschiedene Vogelarten nachgewiesen.

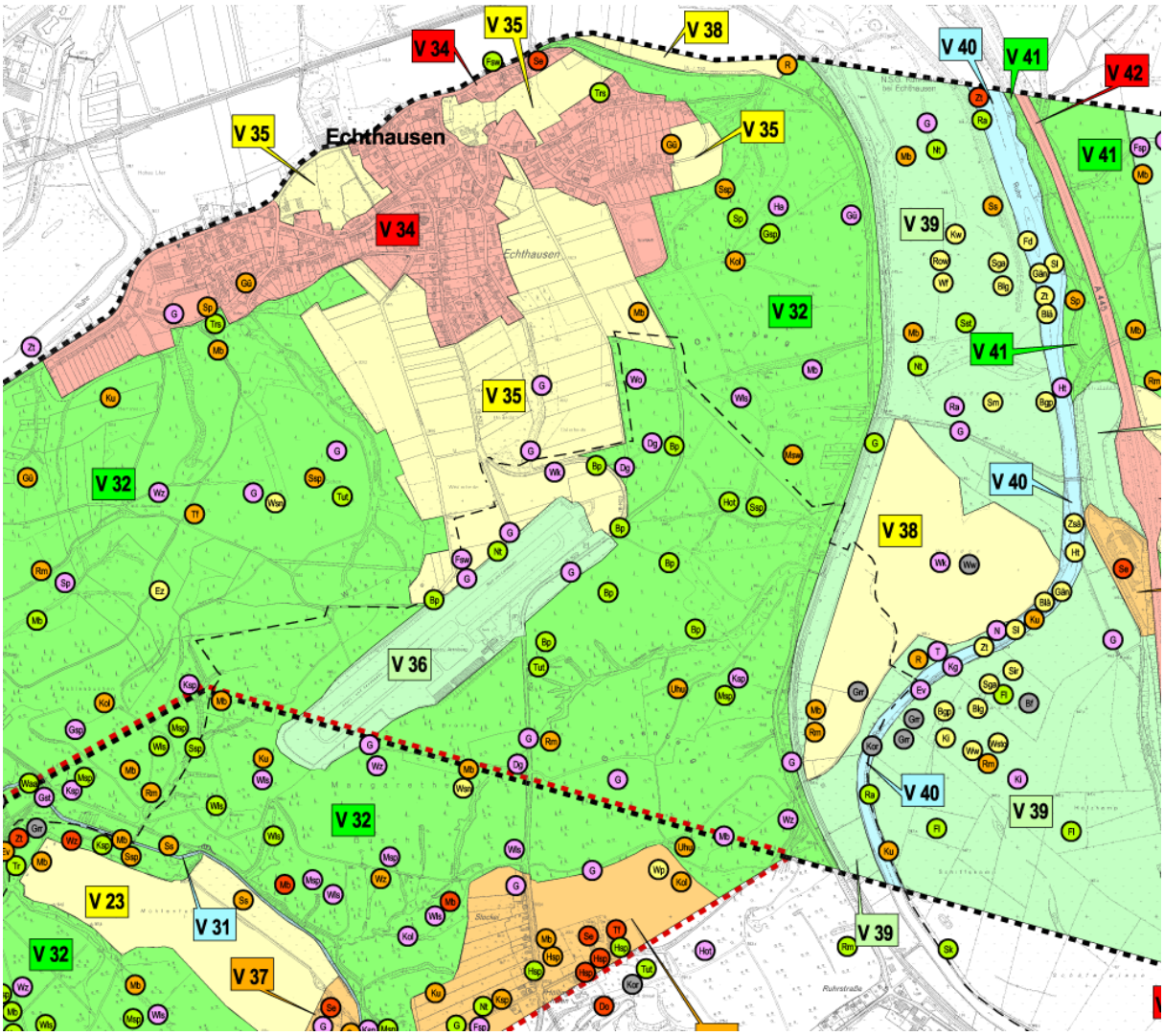
Planungsrelevante Arten für das Messtischblatt 4513 Neheim-Hüsten

Tabelle 1: Planungsrelevante Arten für die Lebensraumtypen:, 1. Nadelwald (NadW), 2. Kleingehölze, Alleen, Bäume, Gebüsche, Hecken (KlGehölz), 3. Säume und Hochstaudenfluren (Saeu), 4. Gebäude (Gebaeu), 5. Fettwiesen und –weiden (FettW)) für das Messtischblatt 4513 Neheim-Hüsten (Quelle: LANUV 15.01.2014)

Vögel								
Accipiter gentilis	Habicht	sicher brütend	G	X	X			(X)
Accipiter nisus	Sperber	sicher brütend	G	X	X	X		(X)
Alauda arvensis	Feldlerche	sicher brütend				X		XX
Anthus trivialis	Baumpieper	sicher brütend		X	X			(X)
Ardea cinerea	Graureiher	sicher brütend	G	X	X			X
Asio otus	Waldohreule	sicher brütend	G	X	XX	(X)		(X)
Athene noctua	Steinkauz	sicher brütend	G		XX	X	X	XX
Aythya ferina	Tafelente	Durchzügler	G			(X)		
Bubo bubo	Uhu	sicher brütend	U+	X			(X)	
Buteo buteo	Mäusebussard	sicher brütend	G	(X)	X	X		(X)
Coturnix coturnix	Wachtel	sicher brütend	U			XX		(X)
Crex crex	Wachtelkönig	sicher brütend	S			(X)		(X)
Cuculus canorus	Kuckuck	sicher brütend		X	X			(X)
Delichon urbica	Mehlschwalbe	sicher brütend	G-			X	XX	(X)
Dryobates minor	Kleinspecht	sicher brütend	G		X			(X)
Dryocopus martius	Schwarzspecht	sicher brütend	G	X	X	X		(X)
Falco subbuteo	Baumfalke	sicher brütend	U	X	X	X		
Falco tinnunculus	Turmfalke	sicher brütend	G		X	X	X	X
Hirundo rustica	Rauchschwalbe	sicher brütend	G-			X	XX	X
Lanius collurio	Neuntöter	sicher brütend	U		XX	X		(X)
Locustella naevia	Feldschwirl	sicher brütend	G		XX	XX		X
Milvus milvus	Rotmilan	sicher brütend	S	X	X	(X)		(X)
Passer montanus	Feldsperling	sicher brütend			X	X		X
Perdix perdix	Rebhuhn	sicher brütend	U			XX		X
Pernis apivorus	Wespenbussard	sicher brütend	U	X	X	X		(X)
Phoenicurus phoenicurus	Gartenrotschwanz	sicher brütend	U-		X			X
Phylloscopus sibilatrix	Waldlaubsänger	sicher brütend		X				
Picus canus	Grauspecht	sicher brütend	U-			(X)		(X)
Riparia riparia	Uferschwalbe	sicher brütend	G					(X)
Saxicola rubicola	Schwarzkehlchen	sicher brütend	U		X	XX		(X)
Scolopax rusticola	Waldschnepfe	sicher brütend		(X)	X			
Streptopelia turtur	Turteltaube	sicher brütend	U-	(X)	XX			(X)
Strix aluco	Waldkauz	sicher brütend	G	X	X	(X)	X	(X)
Tyto alba	Schleiereule	sicher brütend	G		X	XX	X	X
Amphibien								
Alytes obstetricans	Geburtshelferkröte	Art vorhanden	U			(X)	(X)	X
Bufo calamita	Kreuzkröte	Art vorhanden	U			(X)		
Reptilien								
Coronella austriaca	Schlingnatter	Art vorhanden	U	(X)	X	X	X	

Im Bereich nördlich der Kreisstraße K 22 sind Brutreviere des Baumpiepers kartiert worden. Weiterhin liegt an zwei Stellen der Brutverdacht für die Dorngrasmücke vor. Der Baumpieper zählt zu den sog. planungsrelevanten Arten. Die Waldflächen sind in der Zwischenzeit in eine Weihnachtsbaumkultur umgewandelt worden. Entsprechend sind in diesem Bereich für den Baumpieper keine Brutmöglichkeiten mehr vorhanden.

Auszug aus der Kartierung zur A 46 (Vögel)



Fundorte Vögel

- Brutnachweis/sicher brütend
- Brutnavier
- Brutverdacht
- Nahrungsgast aus dem Brutbestand der Umgebung
- Übersommerer, Gastvogel (keine Zuordnung zu Brutvorkommen in der Umgebung möglich)
- Durchzügler, Wintergast

Funktionsräume Vögel

Landschaftstyp mit Nr. des Funktionsraums (V 1 - V 46)

- Acker-Komplex — V 11
- Dörflicher Siedlungskomplex — V 11
- Fließgewässer-Komplex — V 11
- Friedhof — V 11
- Grünland-Komplex — V 3
- Siedlungskomplex — V 1
- Steinbruch — V 11
- Wald-Komplex — V 2

Grenzen des Untersuchungsgebietes

- Untersuchungsraum 2004 und 2008/09
- Erweiterungsraum 2008/09 (Variante 14)
- Kreisgrenze

Erläuterung der Abkürzungen

Bek	Bekassine (Gallinago gallinago)
Bf	Baumfalke (Falco subbuteo)
Bgp	Bergpieper (Anthus spinoletta)
Bk	Braunkehlchen (Saxicola rubetra)
Bkl	Bläßhuhn (Fulica atra)
Blg	Bläßgans (Anser albifrons)
Bp	Baumpieper (Anthus trivialis)
Dg	Dorngrasmücke (Sylvia communis)
Dq	Dohle (Corvus monedula)
Ev	Eisvogel (Alcedo atthis)
Ez	Erlenzeisig (Spinus spinus)
Fp	Flußpfeifer (Pandion haliaetus)
Fl	Feldlerche (Alauda arvensis)
Frp	Flussregenpfeifer (Charadrius dubius)
Fsp	Feldsperling (Passer montanus)
Fsw	Feldschwirl (Locustella naevia)
G	Goldammer (Emberiza citrinella)
Gän	Gänsesäger (Mergus merganser)
Gp	Gelbspötter (Hippolais icterina)
Gir	Gartenrotschwanz (Phoenicurus phoenicurus)
Grr	Graureiher (Ardea cinerea)
Gsp	Grauspecht (Picus canus)
Gst	Gebirgsstelze (Motacilla cinerea)
Gü	Grünspecht (Picus viridis)
Ha	Habicht (Accipiter gentilis)
Hot	Hohltaube (Columba oenas)
Hsp	Haussperling (Passer domesticus)
Ht	Haubentaucher (Podiceps cristatus)
Kg	Klappergrasmücke (Sylvia curruca)
Ki	Kiebitz (Vanellus vanellus)
Krl	Kolkrabe (Corvus corax)
Kor	Kormoran (Phalacrocorax carbo)
Kzp	Kleinspecht (Dryobates minor)
Ku	Kuckuck (Cuculus canorus)
Kw	Kornweihe (Circus cyaneus)
Mb	Mäusebussard (Buteo buteo)
Msp	Mittelspecht (Dendrocopos medius)
Mw	Merlinschwalbe (Delichon urbica)
Nt	Nachtigall (Luscinia megarhynchos)
N	Neuntöter (Lanius collurio)
R	Rauchschwalbe (Hirundo rustica)
Rs	Rohrammer (Emberiza schoeniclus)
Rk	Rebhuhn (Perdix perdix)
Rm	Rotmilan (Milvus milvus)
Row	Rohrweihe (Circus aeruginosus)
Rwö	Raubwürger (Lanius excubitor)
Se	Schleiereule (Tyto alba)
Sga	Saatgans (Anser fabalis)
Sf	Silberreiher (Casmerodius albus)
Sk	Schwarzkehlchen (Saxicola torquata)
Sl	Schellente (Bucephala clangula)
Sm	Schwarzmilan (Milvus migrans)
Sp	Sperber (Accipiter nisus)
Sr	Schwarzstorch (Ciconia nigra)
Sap	Schwarzspecht (Dryocopus martius)
Stf	Wiesenschafstelze (Motacilla flava)
Sta	Steinschmätzer (Oenanthe oenanthe)
Sz	Steinkauz (Atheria noctua)
Tr	Teichrohrsänger (Acrocephalus scirpaceus)
Tf	Turmfalke (Falco tinnunculus)
Tr	Teichhuhn (Gallinula chloropus)
Trs	Trauerschnäpper (Ficedula hypoleuca)
Tut	Turteltaube (Streptopelia turtur)
U	Uferschwalbe (Riparia riparia)
Uhu	Uhu (Bubo bubo)
Wa	Wachtel (Coturnix coturnix)
Was	Wasserralle (Circus cinclus)
Wf	Wanderfalke (Falco peregrinus)
Wk	Wachtelkönig (Crex crex)
Wls	Waldlaubsänger (Phylloscopus sibilatrix)
Wo	Wildotrheule (Aelo otus)
Wp	Wiesenpieper (Anthus pratensis)
Wsb	Weppenbussard (Pernis apivorus)
Wsn	Waldschnepfe (Scolopax rusticola)
Wsto	Weißstorch (Ciconia ciconia)
Ww	Wiesenweihe (Circus pygargus)
Wz	Waldkauz (Strix aluco)
Zgä	Zwergsäger (Mergus albellus)
Zt	Zwergtaucher (Tachybaptus ruficollis)

Bearbeitung	Dipl.-Biol. Stefan Jacob Dipl.-Landschaftsökol. Alexander Salz
aufgestellt	Gelsenkirchen, den 8. Juli 2009

Hamann & Schulte
Umweltplanung • Angewandte Ökologie
Koloniestraße 16
45897 Gelsenkirchen
Tel. 0209/598 07 71
Fax 0209/598 08 60
Mail info@hamannundschulte.de
Home www.hamannundschulte.de

Regionalniederlassung Sauerland-Hochstift

Straßen.NRW.

Straße	von NR / Bauteil	nach NR / Abschnitt	Dateiumfang
A46	-	-	-

Nächster Ort: Herner - Arnsberg

Neubau der A46
AS Herner (B7) - AS Arnsberg / Neheim (A445)
- Vorplanung -

Aktualisierung/Ergänzung des faunistischen Gutachtens

Karte 2, Blatt 2
Vögel

06-0822

Maßstab: 1 : 10.000

	Datum	Zeichen	Nr	Art der Änderung	Datum	Name
Entwürfe gefertigt						
bearbeitet						
geprüft						

Aufgestellt:

Mescheede,
Der Leiter der Regionalniederlassung Sauerland - Hochstift

i.A.

Amphibien wurden im Rahmen der Untersuchung für die A 46 im Änderungsbereich und der unmittelbaren Umgebung nicht nachgewiesen.

Nach derzeitigem Kenntnisstand sind im Änderungsbereich keine Pflanzen und Tiere zu finden, die der geplanten Änderung des Flächennutzungsplanes entgegen stehen.

3.2.3 Schutzgut Boden

Durch die 9. Änderung des Flächennutzungsplanes wird die zusätzliche Versiegelung von Flächen ermöglicht. Die natürliche Bodenfunktion wird im Änderungsbereich durch den geplanten Bau eines Hangars und die Verlängerung der Start- und Landebahn zusätzlich beeinträchtigt. Auswirkungen der Flächenversiegelung auf angrenzende Flächen sind jedoch nicht zu erwarten.

3.2.4 Schutzgut Wasser

Im Änderungsbereich sind keine Oberflächengewässer vorhanden. Anfallendes Niederschlagswasser kann seitlich der versiegelten Flächen versickern.
Da das Plangebiet in einem Bereich ohne nennenswertes Grundwasservorkommen liegt, ist eine mögliche Beeinträchtigung des Grundwassers nicht zu erwarten.
Somit entstehen keine negativen Auswirkungen auf das Schutzgut „Wasser".

3.2.5 Schutzgut Luft und Klima

Die geplante Verlängerung der Start- und Landebahn dient der Anpassung an geltende Sicherheitsvorschriften. Eine Ausweitung des Flugbetriebs ist nicht geplant.
Die zusätzliche Flächenversiegelung führt nur kleinräumig zu einer Veränderung des Mirkoklimas. Auswirkungen auf Grund der vergleichsweise geringen Versiegelung auf die angrenzenden Flächen sind nicht zu erwarten.
Somit entstehen keine negativen Auswirkungen auf das Schutzgut „Luft und Klima".

3.2.6 Schutzgut Landschaft

Für die geplante Verlängerung der Start- und Landebahn ist eine umfangreiche Bodenanfüllung notwendig, die zu einer deutlichen Veränderung des Landschaftsbildes führt. Der Eingriff in das Landschaftsbild kann durch Strauchpflanzungen im Böschungsbereich abgemildert werden. Ein vollständiger Ausgleich für den Eingriff in das Landschaftsbild ist dadurch jedoch nicht möglich.

3.2.7 Schutzgut Kultur- und Sachgüter

Die im Plangebiet vorhandenen Kultur- und Sachgüter werden durch die geplante Änderung des Flächennutzungsplanes nicht beeinträchtigt. Es wird jedoch ein Hinweis aufgenommen, dass die Belange des Denkmalschutzes zu beachten sind.

4. FFH-Verträglichkeitsprognose

Der Änderungsbereich liegt unmittelbar nördlich des FFH- und Vogelschutzgebietes „Luerwald und Bieberbach". Das FFH- und Vogelschutzgebiet ist unter der Nummer D-4513-301 durch das Land Nordrhein-Westfalen an die EU gemeldet worden.

Damit sind mögliche Auswirkungen der Planänderung auf das FFH-Gebiet zu prüfen.

- FFH- und Vogelschutzgebiet „Luerwald und Bieberbach"

Das FFH-Gebiet „Luerwald und Bieberbach" ist unter der Nummer DE-4513-301 in der Liste der FFH-Gebiete in NRW aufgeführt. Unter der Nummer 4513-401 ist das FFH-Gebiet auch als Vogelschutzgebiet gemeldet. Das FFH- und Vogelschutzgebiet ist im Stadtgebiet weitgehend deckungsgleich mit dem im Landschaftsplan „Arnsberg" festgesetzten Naturschutzgebiet Nr. 2.1.2.II „Luerwald". Der überwiegende Teil des FFH-Gebietes liegt nördlich des Bieberbaches. Nur ein kleiner Ausläufer erstreckt sich über den Bieberbach hinaus nach Süden in das Hachener Kuppenland.

Die Flächengröße des FFH-Gebietes beträgt 2.207 ha, davon sind 1.726 ha als Naturschutzgebiet durch den Landschaftsplan Arnsberg geschützt.

Wegen seiner Ausdehnung und Geschlossenheit kommt dem „Luerwald" überregionale ornithologische Bedeutung zu. Mit seinen differenzierten Laubwäldern beinhaltet er großflächig alle naturnahen Waldlebensräume der kollinen Stufe des Sauerlandes in weitgehend intakter Ausprägung: Die Vogelgemeinschaft ist vollständig erhalten. Wert bestimmend für die Ausweisung als Vogelschutzgebiet ist das Vorkommen des Mittespechtes mit etwa 50 – 55 Brutpaaren. Hervorzuheben sind daneben die Brutbestände von Schwarzstorch, Schwarzspecht, Rotmilan, Wespenbussard und Grauspecht. Die limnischen Lebensräume und Lebensgemeinschaften der Quellen, Quellbäche und Mittelgebirgsbäche präsentieren sich in örtlich intakter Abfolge ohne irreversible Barrieren.

Zentrale Schutzziele sind:
- der Erhalt eines großflächigen, weitgehend unzerschnittenen Waldkomplexes der kollinen bis submontanen Stufe mit differenzierten Waldtypen unterschiedlicher Basensättigung und Feuchtestufen
- Sicherung eines intakten Fließgewässersystems unter Einschluss bachbegleitender Erlen-Eschenwälder
- Erhaltung von landesweit bedeutenden Brutpopulationen, insbesondere von Grauspecht und Mittelspecht

Prioritäre Lebensräume gemäß FFH-Richtlinie:
- Moorwälder
- Erlen-Eschen- und Weichholz-Auenwälder

Lebensräume von gemeinschaftlichem Interesse:
- Fließgewässer mit Unterwasservegetation
- Glatthafer- und Wiesenknopf-Silgenwiesen
- Hainsimsen-Buchenwald
- Waldmeister-Buchenwald
- Stieleichen-Hainbuchenwald

Arten von gemeinschaftlichem Interesse:

- Schwarzstorch	- Neuntöter	- Eisvogel
- Wespenbussard	- Waldschnepfe	- Groppe
- Rotmilan	- Uferschwalbe	- Kolkrabe
- Haselhuhn	- Mittelspecht	- Hirschkäfer
- Schwarzspecht	- Uhu	- Bachneunauge

- mögliche Auswirkungen der Planung auf das FFH- und Vogelschutzgebiet

Der Änderungsbereich ragt am süd-westlichen Ende kleinflächig in das ausgewiesene FFH- und Vogelschutzgebiet hinein. Die Böschung der vorhandenen Start- und Landebahn liegt innerhalb des FFH- und Vogelschutzgebietes. Die geplante Änderung dient in diesem Bereich lediglich zur Anpassung an die tatsächlichen Verhältnisse. Eine Verlängerung der Start- und Landebahn in südwestliche Richtung ist nicht vorgesehen.

Eine Ausweitung des derzeitigen Flugbetriebs ist nicht geplant. Entsprechend ist eine Änderung der gegenwärtigen Verhältnisse nicht zu erwarten.

- abschließende Bewertung

Durch die 9. Änderung des Flächennutzungsplanes soll die Abgrenzung des FFH- und Vogelschutzgebietes kleinräumig an die aktuelle Situation angepasst werden. Eine Beeinträchtigung von Fauna und Flora im FFH- und Vogelschutzgebiet ist durch die geplante Errichtung eines Hangars und die Verlängerung der Start- und Landebahn nach Nordosten nicht zu erwarten, zumal der Flugbetrieb nicht ausgeweitet werden soll.

Somit liegt keine erhebliche Beeinträchtigung gemäß Artikel 6 Abs. 3 FFH-Richtlinie durch die geplante 9. Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Arnsberg vor.

5. Entwicklungsprognosen des Umweltzustandes

5.1 Entwicklung des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung

Die 9. Änderung des Flächennutzungsplanes dient dazu, die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Vorfelderweiterung am Verkehrslandeplatz Arnsberg-Menden und den Bau eines weiteren Hangars zu schaffen. Darüber hinaus soll die zukünftig mögliche, langfristige Entwicklung des Verkehrslandeplatzes dargestellt werden.

Die Planung führt zu einem kleinräumigen Verlust von land- und forstwirtschaftlich genutzten Flächen. Damit ist auch eine zusätzliche Versiegelung von Flächen verbunden. Die geplante Verlängerung der Start- und Landbahn führt zu einer geringfügigen Beeinträchtigung des Landschaftsbildes.

Der Verlust von Biotopstrukturen kann durch Ausgleichsmaßnahmen an anderer Stelle kompensiert werden. Die zusätzliche Flächenversiegelung hat keine Auswirkungen auf Bereiche außerhalb des Plangebietes.

Die Beeinträchtigung des Landschaftsbildes kann durch Anpflanzungen verringert aber nicht vollständig ausgeglichen werden.

5.2 Prognose bei Nichtdurchführung der Planung

Ohne Änderung des Flächennutzungsplanes würden die betroffenen Flächen weiterhin land- und forstwirtschaftlich genutzt.

Ohne Anpassung der Start- und Landebahn an die geltenden Sicherheitsbestimmungen wäre der Flugbetrieb langfristig gefährdet und die Existenz des Flugplatzes bedroht. Über mögliche Folgenutzungen könnte hier allenfalls spekuliert werden.

6. Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung

Die Bewertung der möglichen Umweltauswirkungen durch die 9. Änderung des Flächennutzungsplanes hat ergeben, dass die geplante Änderung zu einem Verlust von Biotopstrukturen führt. Die nicht vermeidbaren Eingriffe in den Naturhaushalt sind an anderer Stelle zu kompensieren.

Sowohl für den geplanten Neubau eines Hangars mit Vorfelderweiterung als auch für die geplante Verlängerung der Start- und Landebahn sind bereits die Eingriffe in den Naturhaushalt ermittelt worden.

Die konkreten Ausgleichsmaßnahmen sind im weiteren Genehmigungsverfahren zu konkretisieren.

7. Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich erheblich nachteiliger Umweltauswirkungen

Die Bewertung der möglichen Umweltauswirkungen durch die 9. Änderung des Flächennutzungsplanes hat ergeben, dass die geplante Änderung zu einem Verlust von Biotopstrukturen führt. Weiterhin erfolgen eine zusätzliche Versiegelung von Flächen und eine geringfügige Beeinträchtigung des Landschaftsbildes.

Die Eingriffe in den Naturhaushalt werden durch externe Ausgleichsmaßnahmen kompensiert, die im weiteren Genehmigungsverfahren konkret benannt werden müssen. Die zusätzliche Flächenversiegelung kann nicht durch eine Entsiegelung von Flächen ausgeglichen werden. Der erforderliche Ausgleich hierfür erfolgt im Rahmen der Bilanzierung des Eingriffs in den Naturhaushalt.

Die Beeinträchtigung des Landschaftsbildes soll durch Anpflanzungen auf den neu entstehenden Böschungen verringert werden.

8. Anderweitige Planungsmöglichkeiten

Ziel der 9. Änderung des Flächennutzungsplanes ist es, die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Vorfelderweiterung am Verkehrslandeplatz Arnsberg-Menden und den Bau eines neuen Hangars zu schaffen. Die geplante Verlängerung und Verbreiterung der Start- und Landebahn dient der Anpassung an die geltenden Sicherheitsbestimmungen. Ohne diese Maßnahmen wäre der Flugbetrieb langfristig im gegenwärtigen Umfang nicht mehr durchführbar.

Aufgrund der Standortgebundenheit des bestehenden Flugplatzes und der topographischen Gegebenheiten ist eine Alternativprüfung nicht erforderlich. Die Erweiterung der Landebahn ist aufgrund der hängigen Topographie nur nach Osten hin möglich. Ein weiterer Hangar ist aufgrund der vorhandenen Erschließung nur neben den bereits bestehenden sinnvoll, das Vorfeld ist entsprechend in diesem Bereich zu vergrößern.

9. Monitoring

Der Umweltbericht kommt, einschließlich der Artenschutzprüfung, zu dem Ergebnis, dass mit der 9. Änderung des Flächennutzungsplanes keine erheblichen Eingriffe in den Naturhaushalt verbunden sind und ein weiteres Monitoring im Rahmen des Flächennutzungsplanes nicht notwendig ist.

10. Zusammenfassung

Der Flugplatz Arnsberg-Menden liegt am westlichen Rand des Stadtgebietes auf der Kuppe des Westerberges. Die vorhandene Start- und Landbahn entspricht nicht mehr den geltenden Sicherheitsbestimmungen.

Ziel der 9. Änderung des Flächennutzungsplanes ist es daher, die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Vorfelderweiterung am Verkehrslandeplatz Arnsberg-Menden und den Bau eines neuen Hangars zu schaffen. Darüber hinaus soll die zukünftig mögliche, langfristige Entwicklung des Verkehrslandeplatzes dargestellt werden.

Für die geplante Verlängerung der Start- und Landebahn liegt inzwischen die Genehmigung der Luftaufsichtsbehörde vor. In diesem Verfahren sind auch mögliche Lärmbelastungen für das Plangebiet und die Umgebung untersucht wurden.

Mit der Umsetzung der Planung sind ein Verlust von land- und forstwirtschaftlich genutzten Flächen und eine zusätzliche Flächenversiegelung verbunden. Die geplante Verlängerung und Verbreiterung der Start- und Landbahn führt zu einer zusätzlichen Versiegelung von Flächen und durch die erforderliche Aufschüttung auch zu einer geringfügigen Beeinträchtigung des Landschaftsbildes.

Sowohl für den geplanten Neubau eines Hangars als auch für die geplante Verlängerung der Start- und Landebahn sind in den entsprechenden Genehmigungsverfahren bereits die Eingriffe in den Naturhaushalt ermittelt worden. Der Verlust von Biotopstrukturen kann durch Ausgleichsmaßnahmen an anderer Stelle kompensiert werden. Die Ausgleichsmaßnahmen sind im weiteren Genehmigungsverfahren zu konkretisieren.

Die Artenschutzprüfung kommt zu dem Ergebnis, dass durch die Planung keine negativen Auswirkungen auf die sog. planungsrelevanten Arten entstehen.

Die zusätzliche Flächenversiegelung hat keine Auswirkungen auf Bereiche außerhalb des Plangebietes.

Die Beeinträchtigung des Landschaftsbildes kann durch Anpflanzungen verringert aber nicht vollständig ausgeglichen werden.

Ohne Anpassung der Start- und Landebahn an die geltenden Sicherheitsbestimmungen wäre der Flugbetrieb langfristig gefährdet und die Existenz des Flugplatzes bedroht.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass durch die geplante 9. Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Arnsberg durch die zusätzliche Versiegelung von Flächen und die Beeinträchtigung des Landschaftsbildes in geringem Umfang nachteilige Umweltauswirkungen entstehen. Diese Beeinträchtigungen können nicht vollständig kompensiert werden.

Geschützte und besonders geschützte Tier- und Pflanzenarten werden durch die Planung nicht beeinträchtigt. Auswirkungen auf das südlich des Änderungsbereiches gelegene FFH- und Vogelschutzgebiet „Luerwald und Bieberbach" sind ebenfalls nicht zu erwarten.

STADT ARNSBERG
- FD Umwelt -

Arnsberg, den 20.05.2014
Dieter Hammerschmidt
Tel.: 02932/201-1815