

Im Auftrag von



Luftfahrtvereinigung Greven e. V.

- Vorentwurf -

Begründung zum Bebauungsplan
Nr. 70.11

„Segelflugplatz - westliche Erweiterung“



Auftraggeber

Luftfahrtvereinigung Greven e. V.
Hüttruper Str. 222
48268 Greven

Verfasser

nts Ingenieurgesellschaft mbH
Hansestraße 63
48165 Münster
T. 025 01 27 60 – 0
F. 025 01 27 60 – 33
info@nts-plan.de
www.nts-plan.de

Ansprechpartner

Norma Niederwemmer
Dipl.- Architektur/Stadtplanung
T. 025 01 27 60 – 0 / 03322 22 805
norma.niederwemmer@nts-plan.de

Inhalt

1.	Rechtliche Einordnung	5
1.1.	Planaufstellung / Geltungsbereich.....	5
1.2.	Begründung des Vorhabens.....	5
1.3.	Bestehende Rechtsverhältnisse.....	6
1.4.	Geplantes Verfahren	9
2.	Bestand	9
2.1.	Lage im Stadtgebiet, Bestandssituation auf dem Grundstück	9
3.	Planung	10
3.1.	Vorhabenbeschreibung	10
3.2.	Ausweisungen des Bebauungsplans	10
3.2.1.	Art der baulichen Nutzung	10
3.2.2.	Maß der baulichen Nutzung	11
3.2.3.	Bauweise, Baulinien, Baugrenzen	11
3.2.4.	Verkehrsflächen	11
3.2.5.	Grünflächen	11
3.2.6.	Flächen für Landwirtschaft und Wald	11
3.2.7.	Wasserflächen und Flächen für die Wasserwirtschaft, den Hochwasserschutz und die Regelung des Wasserabflusses	11
3.3.	Auswirkungen auf natürliche und anthropogene Schutzgüter	12
3.4.	Bodendenkmale, Altlasten, Kampfmittelbelastung.....	13
3.4.1	Altlasten	13
3.4.2.	Bodendenkmale	13
3.4.3.	Kampfmittel	13
3.5.	Ver- und Entsorgung	13
3.6.	Bodenordnung, Realisierungsplanung	13
3.7.	Städtebauliche Bilanz	14
3.8.	Kostenschätzung	14
4.	Literaturverzeichnis	15

Abbildungen

Abb. 1: Auszug Flächennutzungsplan Greven.....	6
Abb. 2: Auszug Regionalplanung Münsterland.....	8
Abb. 3: Auszug Landesentwicklungsplan NRW	8

Anhänge

- Nr. 1 Bebauungsplan - Planzeichnung
- Nr. 2 Umweltbericht zum Bebauungsplan
- Nr. 3 Landschaftspflegerische Begleitplanung / Artenschutzfachbeitrag
- Nr. 4 Bestands- und Konfliktplan

1. Rechtliche Einordnung

1.1. Planaufstellung / Geltungsbereich

Die Luftfahrt Vereinigung Greven e.V. plant die Erweiterung ihres Segelflugplatzes um einen neuen Hangar westlich des bestehenden Geländes.

Die hierfür erforderliche Fläche wurde seitens der Luftfahrt Vereinigung bereits erworben.

Es handelt sich um das Flurstück 104, Flur 134, Gemarkung Greven mit einer Gesamtgröße von rund 0,6 ha.

Der Segelflugplatz Greven liegt nördlich angrenzend an die Start- und Landebahnen des Flughafen Münster-Osnabrück und ist über die K9 - Hüttruper Straße erschlossen.

Der Aufstellungsbeschluss für diesen Vorhabenbezogenen Bebauungsplan sowie für die Beteiligungen nach §§3,4 BauGB wurde am 02.10.2019 durch die Stadt Greven gefasst.

1.2. Begründung des Vorhabens

Der Segelflugplatz Greven ist ein Baustein des standortspezifischen Sport- und Freizeitangebots der Region.

Zur Luftfahrtvereinigung Greven gehören derzeit rund 300 Mitglieder, die Tendenz ist steigend. Schon in naher Zukunft ist mit rund 350 Mitgliedern zu rechnen. Über die geplanten Flächenerweiterungen gilt es, den Standort konkurrenzfähig zu halten und den Ansprüchen an den Umweltschutz durch das Angebot neuer Flotten zu entsprechen.

Die bestehenden Hallen zur Unterbringung der für den Segelflugbetrieb notwendigen Ausrüstungen sind für einen reibungslosen Ablauf des Betriebes deutlich zu klein.

Nur mit sehr viel logistischem Aufwand ist es derzeit noch möglich, die Sportgeräte in der Halle unterzubringen. So werden zum Beispiel die Segelflugzeuge teilweise mit Zügen an die Hallenkonstruktion gehängt, um Raum und Platz für die motorisierten Sportmaschinen zu erlangen.

Die Tendenz bei neueren Segelflugzeugkonstruktionen geht in Richtung mehr Spannweite der Tragflächen, um die Gleitleistungen der Maschinen zu verbessern. Auch die Entwicklung zum vermehrten Fliegen in Doppelsitzern verstärkt die Nachfrage nach größeren Maschinen. Der erforderliche Raumbedarf im Hangar vergrößert sich somit.

Diese verdichtete Unterbringung bedingt in der Vorbereitung und Nachbereitung zum Sportflug einen enormen zeitlichen Aufwand um Maschinen auszuhalten, die verschachtelt geparkt sind. Ebenso besteht die permanente Gefahr, dass die Maschinen durch das Rangieren und Umsetzen beschädigt werden. Der finanzielle Aufwand Rangierschäden zu beseitigen ist jedes Jahr eine nicht zu vernachlässigende Größe.

Das zusätzlich in das Sportangebot des Vereins aufgenommene Ultraleichtfliegen mit besonders spritsparenden und leisen motorisierten Flugzeugen vergrößert gleichzeitig die Flotte und damit das Stellplatzproblem. Wenn Wartungs- und Inspektionsarbeiten in der Motorflugwerkstatt durchgeführt werden müssen die Maschinen, die den Platz in der Werkstatt zur Unterstellung nutzen vor die Halle gestellt werden und sind - insbesondere im Winter - längere Zeit schädigenden Wettereinflüssen ausgesetzt.

Der geplante Standort für den neuen Hangar soll im westlichen Bereich des Vereinsgrundstückes angeordnet werden. Dieser Standort bietet eine übersichtliche Anbindung entlang des Segelflugzeuganhängerplatzes zum Rollfeld über sogenannte Perforplatten, die das Grundstück entwässerungstechnisch nicht versiegeln, aber eine sichere Befahrbarkeit garantieren.

Die östliche Freifläche innerhalb des bestehenden Geländes ist für Segelflugzeuge mit großer Spannweite freizuhalten, da hier während der Flugsaison entsprechende Maschinen abgestellt werden. Ebenso muss dieser Bereich für den ungehinderten Ausblick mit Sichtbeziehung auf das Rollfeld und die Start- und Landebahn erhalten und frei bleiben.

Der andere Teil wird vorgehalten als Abstellfläche für PKW, Wohnwagen, Wohnmobile und Campingfläche, die während Sportveranstaltungen wie Segelflugwettbewerbe, Fly-Ins, „Tage der offenen Tür“, Flugplatzfest oder ähnlichem benutzt wird.

1.3. Bestehende Rechtsverhältnisse

Das derzeitige Gelände der Luftfahrtvereinigung Greven ist baurechtlich über das Planfeststellungsverfahren zum Flughafen Münster-Osnabrück geregelt, die neu erworbene westlich anschließende Fläche zur beabsichtigten Erweiterung liegt außerhalb dieser Planfeststellungsgrenzen und ist auf Ebene des Flächennutzungsplans als Wald dargestellt.

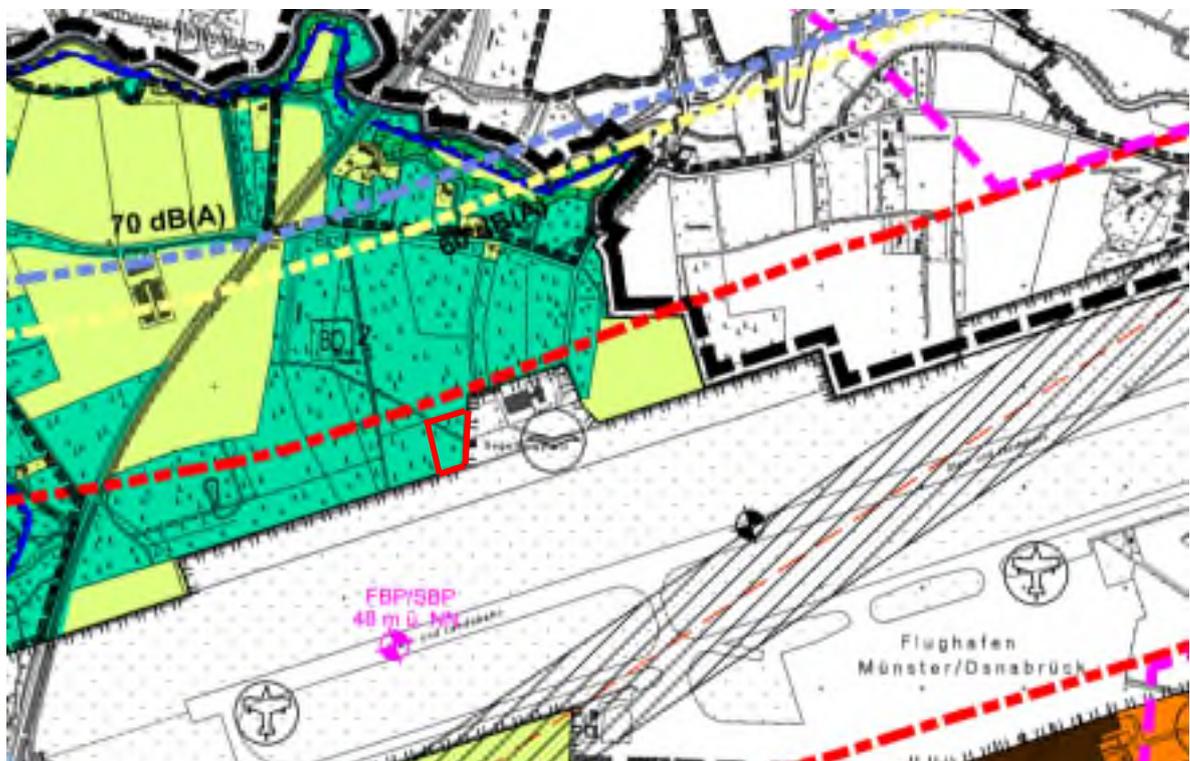


Abb. 1: Auszug Flächennutzungsplan Stadt Greven

Der Regionalplan Münsterland stellt die Fläche des Flughafens Münster-Osnabrück als auch das nördlich angrenzende Gelände des Segelflugplatzes als Teil des Planfeststellungsverfahrens Flughafen Münster-Osnabrück dar.

Der Geltungsbereich des vorliegenden Bebauungsplans ist im nördlichen Teilbereich als Waldfläche bzw. in einem schmalen Streifen parallel zum FMO-Gelände als Allgemeiner Freiraum und Agrarbereich dargestellt.

Die Vorhabenfläche grenzt an die Fläche des Flughafen Münster Osnabrück an – grundsätzlich zu vermeidende Zerschneidungen des Freiraum- und Agrarbereiches gemäß Grundsatz 16.1 der Regionalplanung finden durch die Umsetzung des Vorhabens insofern nicht statt.

Grundsatz 16.5 der Regionalplanung fordert den sparsamen und schonenden Umgang mit Boden. Bei notwendiger Inanspruchnahme der Freiraum- und Agrarbereiche für andere Zwecke ist der Erhaltung besonders schutzwürdiger Böden besonderes Gewicht beizumessen. Im Ergebnis der Bestandsaufnahme werden durch das Vorhaben besonders schutzwürdige Böden nicht in Anspruch genommen.

Ebenso unterliegt der betroffene Freiraum- und Agrarbereich im Bestand keiner landwirtschaftlichen Nutzung gemäß Grundsatz 17.1.

Bezüglich der dargestellten Waldfläche verweist der Regionalplan auf die unmittelbare Beachtung der Ziele des Landesentwicklungsplans Nordrhein-Westfalen (LEP NRW), (*vergl. Ziel 23.1. RP*).

Danach dürfen Waldbereiche für entgegenstehende Planungen und Maßnahmen nur dann in Anspruch genommen werden, wenn für die angestrebten Nutzungen ein Bedarf nachgewiesen ist, dieser nicht außerhalb des Waldes realisierbar ist und die Waldumwandlung auf das unbedingt erforderliche Maß beschränkt wird. Die Realisierung des Vorhabens auf der geplanten Fläche und einer damit einhergehenden Waldumwandlung von 3.200 m² zielt darauf ab, den genannten Vorgaben zu entsprechen.

Mit einem geplanten externen Ausgleich durch Neuaufforstung wird weiter dem Ziel des LEP entsprochen, in waldarmen Gebieten (s. Abbildung 3) auf Waldvermehrung hinzuwirken.

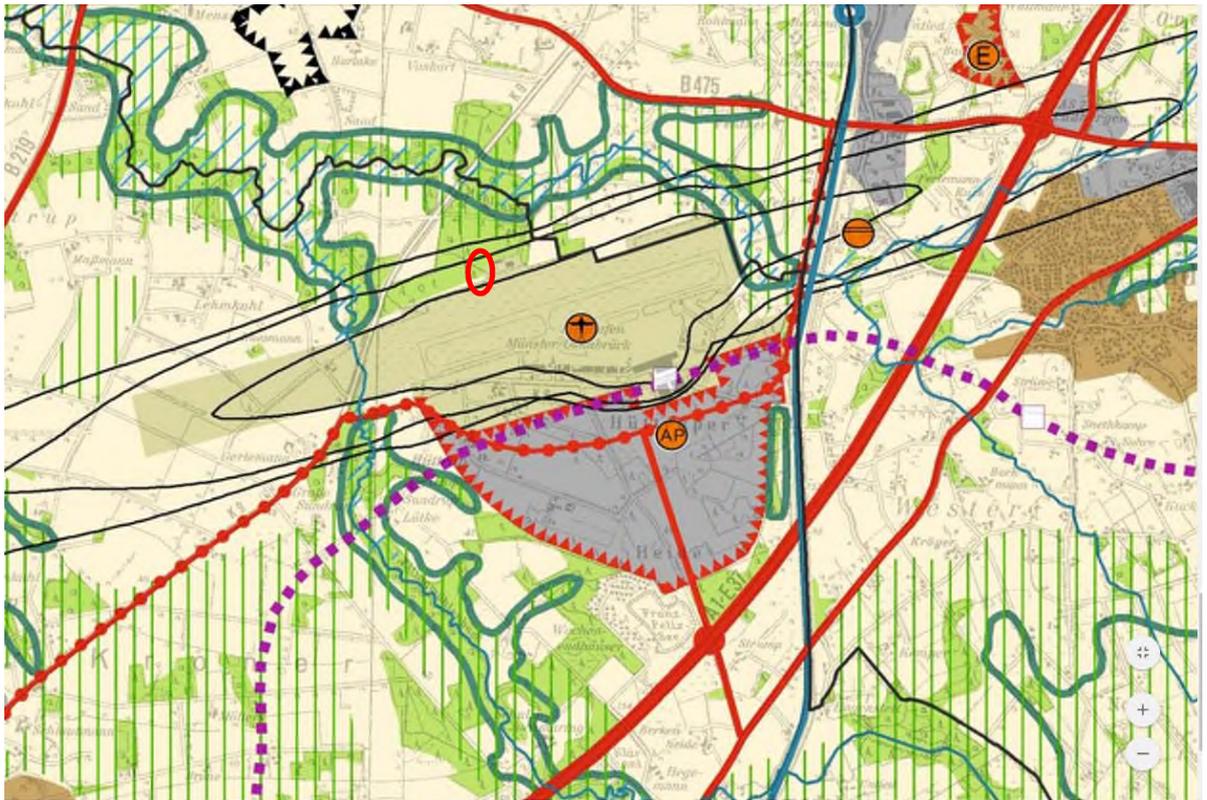
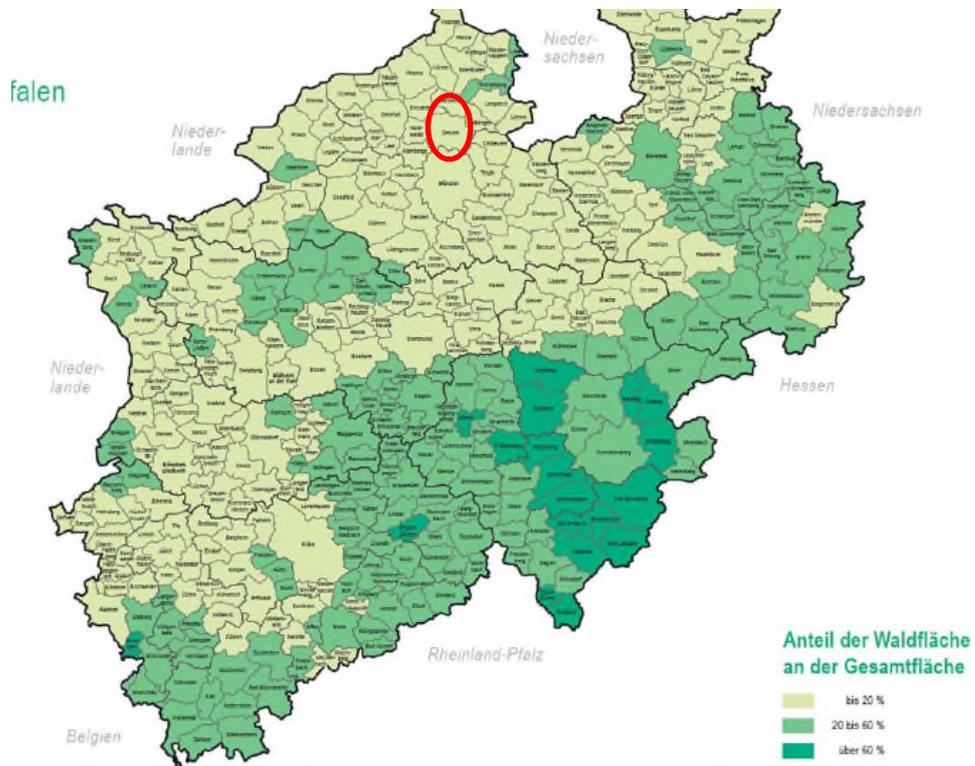


Abb. 2: Auszug Regionalplan Münsterland

Abb. 3: Auszug Landesentwicklungsplan Nordrhein Westfale



1.4. Geplantes Verfahren

Aufgrund der Lage der Erweiterungsfläche im Außenbereich ist die Erlangung des Baurechts über ein reguläres Verfahren nach §§ 2,4 BauGB beabsichtigt.

Im Rahmen dieses zweistufigen Beteiligungsverfahrens ist neben der Betrachtung der artenschutzrechtlichen Belange der Eingriff in die Schutzgüter innerhalb der Eingriffs-/Ausgleichsbilanzierung zu ermitteln.

Die erforderliche Flächennutzungsplanänderung wird im Parallelverfahren durchgeführt.

Es handelt sich um einen Vorhabenbezogenen Bebauungsplan, ein Vorhaben- und Erschließungsplan¹ und ein Umsetzungsvertrag zwischen dem Vorhabenträger, hier der Luftfahrtvereinigung Greven e.V. und der Stadt Greven konkretisiert das Vorhaben verbindlich.

2. Bestand

2.1. Lage im Stadtgebiet, Bestandssituation auf dem Grundstück

Das Gelände der Luftfahrtvereinigung liegt nördlich der Start- und Landebahnen des Flughafen Münster-Osnabrück und ist über die K9 – Hüttruper Straße von Norden erschlossen.

Nördlich und westlich grenzt der Hüttruper Wald an das Gelände an, östlich handelt es sich um landwirtschaftlich genutzte Flächen.

Zentral auf dem bestehenden Grundstück angeordnet ist das Clubhaus und die Halle zur Unterbringung der Flugzeuge, östlich davon liegt der temporär genutzte Parkplatz für Segelflugzeuge größerer Spannweite, hier bietet sich zudem der Blick auf das gesamte Flugfeld vom Clubhaus aus. Nördlich dieses Parkplatzes entlang der Zuwegung zum Gelände bildet eine Grünfläche mit größeren Einzelbäumen den Auftakt und Eingangsbereich zum Clubgelände.

Westlich schließt sich der Fest- und Campingplatz an, vorgelagert in Richtung Flugfeld liegt hier die Anhängerfläche für Segelflugzeuge, die über eine Zufahrt an das Rollfeld angebunden ist.

Das für die Erweiterung vorgesehene Grundstück schließt sich unmittelbar westlich an diese Anhängerstellfläche an. Auf dem Grundstück befindet sich derzeit ein lichter Eichen-/Kiefernwald, hier stocken z.T auch größere Einzelbäume. Es liegen Anhaltspunkte für ein Vorkommen von besonders geschützten Arten i. S. des § 10 Bundesnaturschutzgesetz im Plangebiet vor. Dabei handelt es sich um die Zauneidechse, verschiedene Brutvögel sowie Fledermäuse^{2,*}.

¹ Schoeps & Schlüter Architekten GmbH `Vorhaben- und Erschließungsplan Luftfahrtvereinigung Greven e.V.`

² Landschaftspflegerische Begleitplanung und Artenschutzfachbeitrag `Flugplatz Greven – Bau eines Hangars` nts Ingenieurgesellschaft mbH, 15.04.2019

3. Planung

3.1. Vorhabenbeschreibung

Der geplante Hangar schließt sich westlich an die bestehende Zufahrt zum Rollfeld an und wird zukünftig auch über diese erschlossen werden.

Der Hallenbau soll im südlichen Grundstücksteil auf Höhe der bestehenden Anhängerfläche platziert werden – es handelt sich um einen rechteckigen Grundriss von rund 28,00 x 50,00 Metern. Die Firsthöhe ist bei einem flachgeneigten Sattelfach mit rund 7,50m geplant.

Im Halleninneren sind zwei nebeneinanderliegende Drehteller als Abstellflächen für die Sportflugzeuge vorgesehen.

3.2. Ausweisungen des Bebauungsplans

Über nachfolgende Festsetzungen ist das Bauvorhaben baurechtlich abzusichern:

3.2.1. Art der baulichen Nutzung

Die geplante Nutzung entspricht nicht dem Nutzungskanon der in §§ 2 -10 BauNVO genannten Baugebietstypen und ist daher über die Ausweisung als Sondergebiet nach § 11 BauNVO gesichert. Die Zweckbestimmung der in Anspruch genommenen Flächen ist mit „Segelflugplatz – westliche Erweiterung“ fixiert und anderweitige Nutzungen in unmittelbarer Nähe zum Flughafen Münster-Osnabrück damit ausgeschlossen. Im Sinne der Vorhabenbezogenheit dieses Bebauungsplans beschränkt sich die zulässige Nutzung damit auf den Hangar gemäß des beigelegten Vorhaben- und Erschließungsplans³ sowie auf die zugehörige Erschließung, hier die südlich vorgelagerten Rangierflächen in Richtung Rollfeld.

3.2.2. Maß der baulichen Nutzung

Vorhabenbezogen ist die überbaubare Grundfläche absolut festgesetzt – das ausgewiesene Baufenster umfasst rund 1.350 m² und überschreitet damit geringfügig den geplanten Hallenbau.

Die Überschreitung der überbaubaren Grundfläche um bis zu 50% durch Nebenanlagen ist entsprechend § 19 (4) BauNVO zulässig.

Hierüber ist die vorgelagerte Zufahrt zum Rollfeld baurechtlich abgesichert.

Die maximale Firsthöhe ist mit 7,50 über dem festgesetzten Bezugspunkt von 48,00m NHN fixiert.

³ Schoeps & Schlüter Architekten GmbH `Vorhaben- und Erschließungsplan Luftfahrtvereinigung Greven e.V.`

3.2.3. Bauweise, Baulinien, Baugrenzen

Das Baufenster für den Neubau des Hangars ist über Baugrenzen definiert. Diese verlaufen südlich in Verlängerung der Anhänger-Aufstellfläche, westlich in 3,00m Abstand zur Grundstücksgrenze und nördlich, bei einer festgesetzten Baufenstertiefe von 28,00 m. mit geringem Spielraum zur geplanten Nordfassade der Halle.

Über die Festsetzung der abweichenden Bauweise kann die östliche Grundstücksgrenze überbaut werden – die Halle wird so näher an die Anhänger Stellfläche herangerückt. Weiter sind mit dem Ziel einer Ausnutzung des Baufensters und (geringfügiger) Variabilität in der weiteren Bauausführung auch Gebäudelängen über 50,00 m. zulässig.

3.2.4. Verkehrsflächen

Die Erschließung des Hangars erfolgt über das Privatgelände der Segelflugvereinigung – die Festsetzung von Verkehrsflächen erübrigt sich daher.

Grundsätzlich ist geplant, die bestehende Zufahrt vor den Anhängerstellflächen nach Westen zu verlängern und hierüber die Anbindung an das Rollfeld abzusichern. Es handelt sich um eine Zufahrt in wasserdurchlässigen Perfo-Platten.

Pkw-Besucherstellplätze sind nördlich der Bestandshalle vorhanden.

3.2.5. Grünflächen

Zur Realisierung des Bauvorhabens sind Eingriffe in die bestehende Waldfläche auf dem Grundstück erforderlich, zudem ist aus Sicherheitsgründen nach Fertigstellung ein Waldabstand zum Gebäude einzuhalten.

Da die Waldfläche mit Bäumen von rund 12 - 15 m Höhe bestockt ist, ist der Waldabstand in vorliegendem Konzept mit 15,00m Breite eingeplant und als private Grünfläche festgesetzt – im Rahmen der Eingriffs-/Ausgleichsbilanzierung ist hier die Ausbildung eines sukzessiven Waldsaums vorgesehen und über den Bebauungsplan fixiert.

3.2.6. Flächen für Landwirtschaft und Wald

Die verbleibende Fläche nach Norden wird in einer Tiefe von rund 38,00m dem Bestand entsprechend als Waldfläche festgesetzt.

Etwaige baubedingte Eingriffe sind hier mit dem Erhaltungsziel 'lebensraumtypischer Wald 70 – 90%' nachzuforsten. Vorgesehen sind Pflanzungen von Traubeneiche und Kiefer im Verhältnis 2/1 im Pflanzabstand von 1,00 m und Reihenabstand von 1,25 m.

3.2.7. Wasserflächen und Flächen für die Wasserwirtschaft, den Hochwasserschutz und die Regelung des Wasserabflusses

Nach derzeitigem Kenntnisstand wird davon ausgegangen, daß die Entwässerung über das bestehende System zu regeln ist. Weitere Informationen werden im Zuge der anstehenden Beteiligungen erwartet.

3.3. Auswirkungen auf natürliche und anthropogene Schutzgüter

Die Auswirkungen der Baumaßnahme auf natürliche und anthropogene Schutzgüter wurden in der begleitenden Umweltprüfung sowie der landschaftspflegerischen Begleitplanung und des Artenschutzfachbeitrages geprüft. Nachhaltige Auswirkungen auf die anthropogenen Schutzgüter Mensch und Kultur- und Sachgüter konnten nicht festgestellt werden.

Mögliche Emissionen bleiben auf die Bauzeit der Maßnahme beschränkt, der Erholungswert des Standorts wird mit Fertigstellung der Halle durch die vereinfachten Aufstell- und Rangiervorgänge eher gesteigert werden.

Kultur- und Sachgüter sind von der Maßnahme nach derzeitigem Kenntnisstand nicht betroffen, Blickbezüge in den Landschaftsraum werden durch das geplante Vorhaben nicht beeinträchtigt – der neu geplante Hangar wird lediglich vom technisch vorgeprägten Standort des Flughafens aus wahrnehmbar sein.

Die Festsetzung einer Firsthöhe wird daher schwerpunktmäßig aus Flugsicherungsgründen erfolgen, weitere örtliche Bauvorschriften zum geplanten Gebäude sind aus Verfassersicht entbehrlich.

Im Rahmen der Artenschutzuntersuchung ist das Vorkommen von Zauneidechsen, Fledermäusen (Tagesquartiere) und einigen Brutvögeln nicht auszuschließen.

Entsprechende ohnehin im Bundesnaturschutzgesetz verankerte Regelungen zu Gehölzfällungen werden daher als Hinweis in den Bebauungsplan aufgenommen, etwaige Quartiere und Niststätten sind zu ersetzen:

- Für die vorgefundene Zauneidechse werden Ersatzhabitate im Geltungsbereich des Bebauungsplans angelegt. Es ist vorgesehen, angrenzend an das Baufeld einen Totholzhaufen, eine Steinschüttung und eine Sandlinse vorzusehen.
- Für eventuell vorkommende Fledermäuse sind 5 Ausweichquartiere in den verbleibenden Gehölzen vor Baubeginn fachgerecht anzubringen.
- Für eventuell vorkommende Brutvögel sind 4 Nistkästen vor Baubeginn in den verbleibenden Gehölzen fachgerecht anzubringen.

Neben den vorhabenbezogenen Schutz-, Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen ist insbesondere Eingriff in das Schutzgut Boden und Pflanzen durch Rekultivierungs- und Aufwertungsmaßnahmen zu kompensieren.

Durch die geplante Versiegelung entsteht ein Ausgleichsfordernis von 14.084 Wertpunkten.

Die Versiegelung kann nicht vermieden werden, ohne dass Planungsziel infrage zu stellen. Es sind daher nachfolgende Maßnahmen zur Kompensation des Eingriffs vorgesehen:

- Entwicklung einer 15,0 m breiten Waldrandstruktur nördlich der geplanten Halle
- Extern ist die Neuanlage einer Waldfläche auf den Flächen der Naturschutzstiftung Kreis Steinfurt vorgesehen. Diese externe Maßnahme ist derzeit in Abstimmung.

3.4. Bodendenkmale, Altlasten, Kampfmittelbelastung

3.4.1. Altlasten

Der Flächennutzungsplan der Stadt Greven weist keine Altlastenverdachtsflächen im Geltungsbereich des B-Plans oder im näheren Umfeld aus.

Weitere Informationen sind im Ergebnis der anstehenden Beteiligungen zu erwarten.

3.4.2. Bodendenkmale

Der Flächennutzungsplan der Stadt Greven weist keine Bodendenkmale im Geltungsbereich des B-Plans oder im näheren Umfeld aus.

Weitere Informationen sind im Ergebnis der anstehenden Beteiligungen zur erwarten.

3.4.3. Kampfmittel

Informationen sind im Zuge der anstehenden Beteiligungen zu erwarten.

3.5. Ver- und Entsorgung

Der Kabel- und Leitungsbau ist auf der Privatfläche des Segelflugplatzes zu koordinieren, Informationen zum Leitungsbestand sind im Rahmen der anstehenden Beteiligungen zu erwarten.

Insbesondere auf bauplanungsrechtlicher Ebene zu klären ist die Regenwasserentsorgung sowie Löschwasserversorgung.

3.6. Bodenordnung, Realisierungsplanung

Die Flächen des Geltungsbereiches liegen in Privatbesitz, bodenordnende Maßnahmen sind nicht erforderlich.

3.7. Städtebauliche Bilanz

Tabelle 1: städtebauliche Bilanz

	Geltungsbereich [m ²]	Anteil [%]
Sondergebiet, Zweckbestimmung: Erweiterung Segelflugplatz Greven	2.400,00 m ²	42,10 %
Private Grünfläche	847,00 m ²	14,90 %
Waldfläche	2.450,00 m ²	43,00 %
Gesamt	5.697 m²	100,0 %

3.8. Kostenschätzung

Die Kostenschätzung der Eingriffs-/Ausgleichsmaßnahmen ist der parallel bearbeiteten landschaftspflegerischen Begleitplanung zu entnehmen, die Kostenberechnung zu Bau und Erschließung der Halle der parallel bearbeiteten Hochbauplanung.

Aufgestellt Greven, 05.02.2021

Norma Niederwemmer
Dipl.- Architektur/Stadtplanung

4. Literaturverzeichnis

Landesentwicklungsplanung NRW
Regionalplanung Münsterland
tim-online