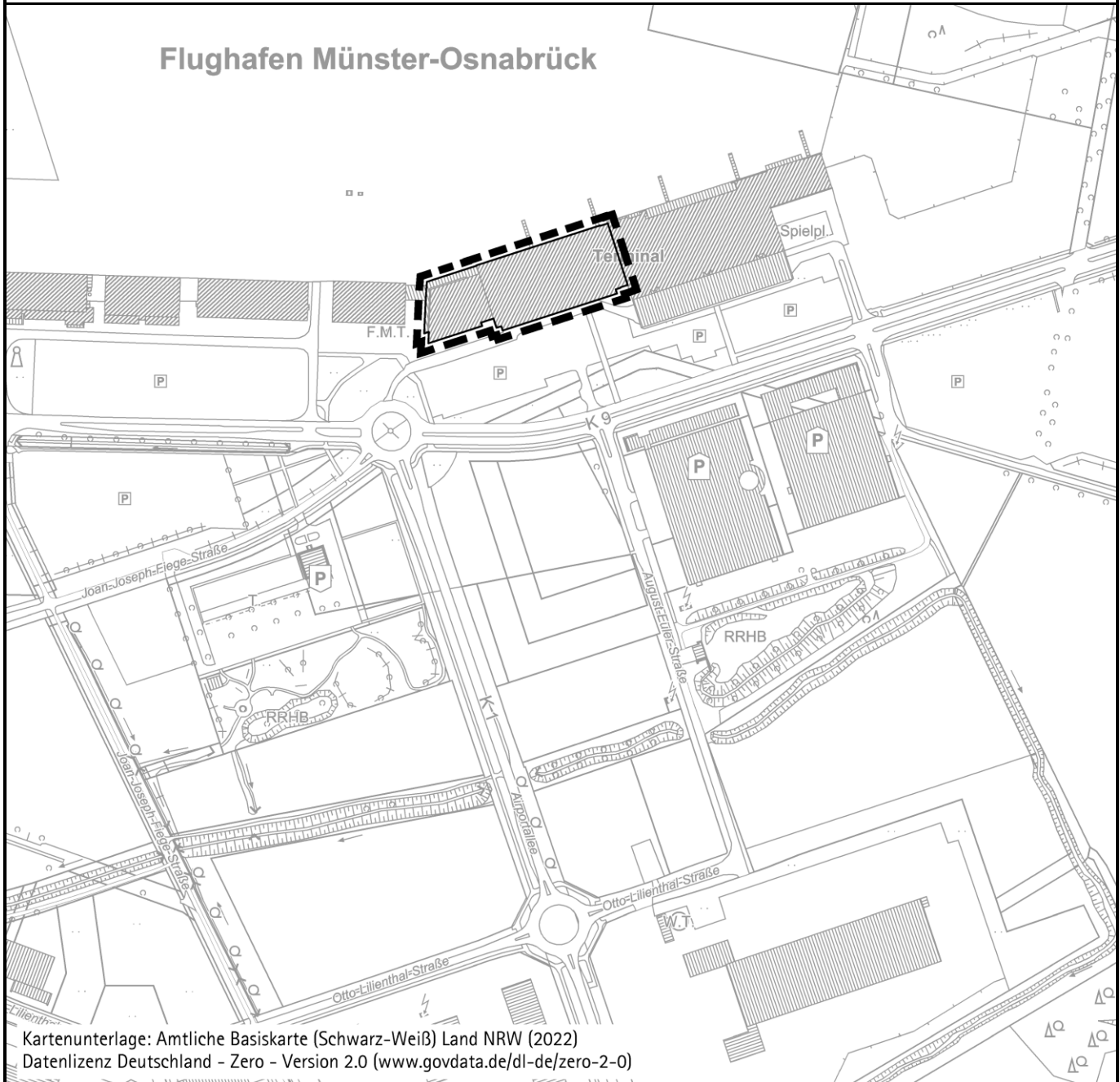


Flughafen Münster-Osnabrück



Kartenunterlage: Amtliche Basiskarte (Schwarz-Weiß) Land NRW (2022)
Datenlizenz Deutschland - Zero - Version 2.0 (www.govdata.de/dl-de/zero-2-0)

Übersichtsplan
1:5.000



Bebauungsplan Nr. 70
„Flughafen Münster/Osnabrück“ – 1. Änderung
– Begründung

Aufgestellt durch

Stadt Greven
Fachdienst Stadtplanung
Greven,

Beratung • Planung • Bauleitung

Am Tie 1
49086 Osnabrück

E-Mail: osnabrueck@pbh.org

Telefon (0541) 1819 – 0
Telefax (0541) 1819 – 111

Internet: www.pbh.org

Stadt Greven

Bebauungsplan Nr. 70

„Flughafen Münster/Osnabrück“ – 1. Änderung

Begründung

Planungsbüro Hahm

Am Tie 1

49086 Osnabrück

Telefon (0541) 1819-0

Telefax (0541) 1819-111

E-Mail: osnabrueck@pbh.org

Internet: www.pbh.org

Ri/We-22170011-06 / 15.05.2023

Inhalt:

I:	Begründung zum Bauleitplan	5
1.	Aufstellungsbeschluss / räumlicher Geltungsbereich.....	5
2.	Planungsanlass / Planungserfordernis / Verfahren.....	5
3.	Darstellungen des Regionalplanes sowie des Flächennutzungsplanes	6
4.	Situation des Planbereiches / der baulichen Nutzung.....	7
5.	Städtebauliches Planungskonzept	8
5.1	Art der Bebauung	9
5.2	Maß der Bebauung.....	9
6.	Erschließung.....	10
6.1	Verkehrerschließung.....	10
6.2	Ver- und Entsorgung	10
7.	Auswirkungen der Planung / Umweltverträglichkeit	10
7.1	Immissionsschutz	10
7.2	Altlasten / Altstandort.....	10
7.3	Natur und Landschaft / Begrünung	11
7.4	Reduzierung der Flächeninanspruchnahme / Klimaschutz.....	11
8.	Denkmalschutz.....	12
9.	Planverwirklichung / Bodenordnung	12
10.	Flächenbilanz.....	12
11.	Hochwasserschutz	12
II:	Beschreibung und Bewertung möglicher Umweltauswirkungen	14
1.	Bestandsaufnahme der einschlägigen Aspekte des derzeitigen Umweltzustandes, einschließlich der Umweltmerkmale der Gebiete, die voraussichtlich erheblich beeinflusst werden	14
1.1	Boden / Fläche.....	14
1.2	Gewässer / Grundwasser	14
1.3	Klima / Lufthygiene.....	15
1.4	Arten / Lebensgemeinschaften	15
1.5	Orts- / Landschaftsbild	15
1.6	Mensch / Gesundheit.....	16
1.7	Kultur / Sachgüter.....	16
1.8	Wechselwirkungen	16
2.	Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung.....	17
2.1	Boden / Fläche	17
2.2	Gewässer / Grundwasser	17
2.3	Klima / Lufthygiene.....	17
2.4	Arten / Lebensgemeinschaften	17
2.5	Orts- / Landschaftsbild	17

2.6 Mensch / Gesundheit.....	18
2.7 Kultur / Sachgüter.....	18
2.8 Wechselwirkungen	18
2.9 Nichtdurchführung der Planung.....	18
3. Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, Verhinderung, Verringerung und zum Ausgleich der nachteiligen Auswirkungen.....	19
3.1 Vermeidungs- / Verhinderungs- / Verminderungsmaßnahmen.....	19
3.2 Eingriffs- / Ausgleichsregelung	19

Anhang:

Ausschnitt aus dem Ursprungsbebauungsplan

I: Begründung zum Bauleitplan

1. Aufstellungsbeschluss / räumlicher Geltungsbereich

Der Ausschuss für Stadtentwicklung und Umwelt der Stadt Greven hat in seiner Sitzung am 20.10.2022 die Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 70 „Flughafen Münster/Osnabrück“ - 1. Änderung beschlossen.

Sein Geltungsbereich befindet sich in der Gemarkung Greven, Flur 134 und beinhaltet nur das Flurstück Nr. 101 (tlw). Der Plangeltungsbereich liegt im nordöstlichen Stadtgebiet unmittelbar südlich der Start- und Landebahn des Flughafens Münster/Osnabrück. Er umfasst das 1995 eröffnete Terminalgebäude 1 mit dem im Westen angehängten „Atrium“, welches sechs Jahre später um die baulichen Anlagen des Terminalgebäudes 2 in östlicher Richtung erweitert wurde.

Der räumliche Geltungsbereich des Bebauungsplanes ist auf dem Deckblatt der Begründung dargestellt.

2. Planungsanlass / Planungserfordernis / Verfahren

Mit Schreiben vom 24.08.2022 beantragte die FMO Flughafen Münster/Osnabrück GmbH die Änderung des Bebauungsplanes Nr. 70 „Flughafen Münster/Osnabrück“.

Begründet wird der Antrag damit, dass ein Großteil der landseitigen Flächen des Terminal 1 heute und zukünftig nicht mehr für flugbetriebliche Abfertigungs- und Infrastrukturprozesse benötigt wird. Grund dafür ist das gegenüber den Prognosen gesunkene Fluggastaufkommen und das, verbunden mit der fortschreitenden Digitalisierung, geänderte Nutzungsverhalten der Flug- und Tagesgäste. So hat sich z.B. die Anzahl der Reisebüros drastisch reduziert, da immer mehr Flugreisen online gebucht werden. Des Weiteren gibt es keinen Bedarf mehr an einer räumlich großen Gastronomie, welche eine Großküche, ein umfangreiches Speise- und Getränkeangebot sowie ein großes Sitzplatzangebot umfasst. Zudem werden Flüge immer mehr online eingecheckt, sodass die Anzahl der Check-In-Counter deutlich reduziert wurde. Die sich im Terminal 1 befindenden Check-In-Counter sowie die Fluggast-Warteräume auf der Vorfeld-Ebene werden nicht mehr genutzt.

Um diese Unternutzung und Leerstände zu beheben, ist angesichts der weiterhin zu erwartenden Anforderungen an die baulichen Anlagen und Einrichtungen eine Umnutzung geboten. Die bestehenden Nutzungsmöglichkeiten werden jedoch durch die Festsetzungen des Bebauungsplanes Nr. 70 beschränkt und erlauben keine darüber hinaus gehenden Optionen.

Damit eine Umstrukturierung der Nutzungsarten und darauf fußend eine Intensivierung des Flächengebrauchs erfolgen kann, ist eine Änderung des rechtswirksamen Planes erforderlich.

Die brach liegenden bzw. untergenutzten Flächen weisen ein Potenzial zur Wiedernutzbarmachung auf. Die Umnutzung beansprucht keinen zusätzlichen Flächenverbrauch. Da es sich bei dem beabsichtigten Vorhaben damit um eine Maßnahme der Innenentwicklung handelt, kann ein Verfahren gem. § 13a BauGB für einen Bebauungsplan der Innenentwicklung zur Anwendung kommen.

Der Bebauungsplan setzt eine zulässige Grundfläche im Sinne des § 19 Abs. 2 BauNVO von weniger als 20.000 m² fest. Es gelten daher die Vorschriften des § 13a BauGB für die Fälle des § 13a Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 BauGB. Durch den Bebauungsplan wird keine Zulässigkeit von Vorhaben begründet, die einer Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem UVPG oder nach Landesrecht unterliegen. Anhaltspunkte für eine maßgebliche Beeinträchtigung der in § 1 Abs. 6 Nr. 7 Buchstabe b BauGB genannten Schutzgüter bestehen nicht. Es sind keine Pflichten zur Vermeidung oder Begrenzung von schweren Unfällen nach § 50 BImSchG zu beachten, da keine Störfallbetriebe in der Umgebung des Plangebietes vorhanden sind. Auch insofern besteht kein Grund, von der Anwendung der Verfahrensvorschrift des § 13a BauGB Abstand zu nehmen. Der Bebauungsplan wird daher als Bebauungsplan der Innenentwicklung unter Anwendung der Vorschriften des § 13a BauGB aufgestellt.

Mit der Rechtskraft dieser 1. Änderung des Bebauungsplanes verliert der überlagerte Teil des Ursprungsbebauungsplanes vom 07.05.2003 (nur) bezüglich der geänderten Sachverhalte seine Wirkung.

Da sich die Änderungen gegenüber den Festsetzungen des Ursprungsplanes nur punktuell ändern, wird auf eine umfassende Planzeichnung verzichtet und ein Textbebauungsplan erstellt. In der vereinfachten Planzeichnung sind die erweiterten Festsetzungen zur Art der baulichen Nutzung abgebildet.

3. Darstellungen des Regionalplanes sowie des Flächennutzungsplanes

Der gültige Regionalplan für den Regierungsbezirk Münster im „Teilabschnitt Münsterland“ stellt das Plangebiet als „Verkehrsinfrastruktur, Flugplätze mit Zweckbestimmung, Flughäfen/ -plätze für den zivilen Luftverkehr“ dar. Das geplante Vorhaben einer kleinräumigen Nutzungsergänzung steht nicht im Widerspruch zu diesen Darstellungen.

Im rechtswirksamen Flächennutzungsplan (FNP) der Stadt Greven grenzt der relevante Bereich zwar an die „Flächen für den Luftverkehr“ – Zweckbestimmung „Flughafen“ an; sie befinden sich jedoch innerhalb der „Sonderbauflächen mit Zweckbestimmung Flughafen“.

Mit der beabsichtigten Nutzungsergänzung bleibt die Darstellungssystematik des Flächennutzungsplanes zwar gewahrt; es erfolgt jedoch eine inhaltliche Verschiebung einzelner Nutzungssparten.

Die Bezirksregierung Münster hat mit Stellungnahme vom 18.08.2022 eine Vereinbarkeit der Planungsabsichten mit den Zielen der Raumordnung bestätigt, da die geplanten Umnutzungen des Terminals 1 am Flughafen Münster/Osnabrück (FMO) gegenüber der Gesamtfläche und der Funktion des Flughafens nur untergeordnet und flughafenaffin vorgesehen sind. Weitergehend besteht jedoch die Empfehlung bereits auf der FNP-Ebene, eine Änderung der Zweckbestimmung herbeizuführen, die den zukünftig beabsichtigten Nutzungen entspricht. Dieser Empfehlung wird gefolgt. Deshalb soll parallel zur B-Plan-Änderung im Wege der Berichtigung eine Anpassung des Flächennutzungsplanes vorgenommen werden.

4. Situation des Planbereiches / der baulichen Nutzung

Der Plangeltungsbereich befindet sich an der Nahtstelle zwischen Flugfeld (mit Wartepositionen) und AirportPark FMO. Er ist identisch mit den äußeren baulichen Abgrenzungen des Terminalgebäudes 1, welches als kleinerer Bauteil unmittelbar mit dem östlich gelegenen Terminalgebäude 2 verbunden ist. Südlich vorgelagert sind Parkplatzflächen für Fluggäste und Taxen. Westlich angrenzend befinden sich in schmaler baulicher Verknüpfung Funktionsgebäude des Flughafens.

Der Bebauungsplan Nr. 70 „Flughafen Münster/Osnabrück“ setzt für das Plangebiet ein „Sonstiges Sondergebiet - Flughafengebiete (SO 1)“ fest. Die „Sondergebiete SO 1“ sind Gebiete zur Unterbringung von Nutzungen und Einrichtungen, die dem luft- und landseitigen Betrieb des Flughafens dienen und mittelbar am Vorfeld angeordnet werden müssen. In allen „Sondergebieten SO 1“ sind zulässig:

- Abfertigungsgebäude der allgemeinen Luftfahrt und General Aviation
- Cargobetriebe,
- Flugzeug-, Unterstell- und Werfthallen, einschließlich Betriebsgebäude
- Catering-Gebäude
- Betriebs- und Verwaltungsgebäude einschließlich Werkstätten

Das Gelände weist eine Höhe von ca. 48,3 m ü. NHN auf. Topografische Besonderheiten liegen nicht vor.

Planungsrechtlich zulässig sind auf Basis des ursprünglichen Bebauungsplanes innerhalb eines „Sondergebietes“: GRZ 1,0 / GFZ 2,4 / BMZ 10,0 und eine Baukörperhöhe von max. 71 m ü. NN.

Ein Wirtschaftsgutachten¹ schätzt die Situation des Flughafenbetriebes und dessen Entwicklungschancen folgendermaßen ein:

¹ MKmetric Gesellschaft für Systemplanung / HPC Hamburg Port Consulting GmbH, Gutachten zu den Optionen der Weiterentwicklung des Flughafens Münster/Osnabrück, Karlsruhe / Hamburg, 06.05.2022

„Am FMO wurden 2019 rund 975.000 Passagiere abgefertigt. Ausgehend vom Allzeithoch im Jahre 2000 mit 1,7 Mio. Passagieren (an + ab, ohne Transit) nahm das Aufkommen bis 2016 kontinuierlich auf weniger als 800.000 Reisende ab und konnte sich danach bei rund einer Million Passagieren stabilisieren.“

„Sämtliche Studien, [A.d.V.: zur Fluggastentwicklung] [...] führten zu fehlerhaften Ergebnissen [...] und] in der Konsequenz zu politischen Fehlentscheidungen in Form von Infrastrukturinvestitionen [...], die sich in den Flughafen betriebswirtschaftlich belastenden Überkapazitäten manifestieren.“

„Strukturelles Einsparpotenzial im Sinne der Transformation des Flughafens könnte sich [...] zudem durch eine Rückstufung der Flughafenfeuerwehr von dem derzeitigen Status einer Werksfeuerwehr zu einer Feuerwehr gemäß ICAO-Standards ergeben. Ein entsprechender Schritt, der einer Wiederherstellung der Situation vor Eröffnung des Terminals 2 im Jahre 2001 entspräche, ließe sich dabei u.a. durch eine reduzierte Passagier- und Terminalkapazität im Zuge einer Umwidmung des heutigen Terminal 1 zu Büro- und Gewerbeflächen argumentativ begründen.“

„Unter Berücksichtigung der in den untersuchten Szenarien zu erwartenden verkehrlichen und wirtschaftlichen Auswirkungen erscheint eine Transformation des Flughafens Münster/Osnabrück im Sinne einer Neuaufstellung der wirtschaftlichen und betrieblichen Rahmenbedingungen unter Beibehaltung des kommerziellen Linien- und Ferienflugverkehrs gegenüber einer Liquidation mit Herabstufung zu einem Verkehrslandeplatz von Vorteil.“

5. Städtebauliches Planungskonzept

Es ist geplant, die bestehenden Nutzungsmöglichkeiten auszuweiten, um eine Reaktivierung der baulich/räumlichen Einrichtungen zu ermöglichen.

Damit wird den Vorschlägen des Wirtschaftsgutachtens² gefolgt und die Vitalität des Flughafens gewahrt.

Der Ursprungsbebauungsplan wird nur in den nachstehend begründeten Festsetzungen zur Art der baulichen Nutzung geändert. Alle anderen Festsetzungen bleiben unverändert wirksam.

² Mkmetric Gesellschaft für Systemplanung / HPC Hamburg Port Consulting GmbH, a.a.O.

5.1 Art der Bebauung

Die Art der baulichen Nutzung als „Sonstiges Sondergebiet“ zur Unterbringung von Einrichtungen, die dem luft- und landseitigen Betrieb des Flughafens dienen und unmittelbar am Vorfeld angeordnet sein müssen, soll grundsätzlich erhalten bleiben. Auch wenn diese Nutzungen derzeit nur eingeschränkt oder gar nicht ausgeübt werden, sollen sie angesichts des unmittelbaren Zusammenhanges zu Nachbarnutzungen weiterhin zulässig sein. Darüber hinaus werden jedoch folgende weitere Nutzungen ermöglicht, die als komplementär erachtet werden und die ursprünglichen Zielsetzungen in einem eingeschränkten räumlichen Bereich nutzbringend erweitern. Dies sind, sofern sie einen nutzungsstrukturellen Bezug zum Flughafen aufweisen:

- Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsnutzungen einschließlich Service- und Ausbildungstätigkeiten
- Räume für freie Berufe und Rechenzentren
- Veranstaltungs- und Ausstellungseinrichtungen
- Technische, wissenschaftliche und medizinische Forschungs- und Entwicklungseinrichtungen
- Hotelnutzung
- Kultur- und Freizeiteinrichtung.

Diese zusätzlichen Nutzungen können z.B. folgenden Betreibern dienen:

- Unternehmen aus der Region, die mittels sicht- und begehbaren Flächen den Fluggästen, Tagesgästen, an- und abfliegenden Mitarbeitern und Kunden die Leistungsfähigkeit ihrer Produkte und Dienstleistungen vorstellen
- Schulungs- und Weiterbildungseinrichtungen (luftverkehrsaffine Ausrichtung)
- Freien Berufen, Rechenzentren, Veranstaltern (mit Flughafenbezug)
- Technischen, wissenschaftlichen, medizinischen Einrichtungen
- Dienstleistungsunternehmen (u.a. Beratung, Kanzlei, Agentur) deren Beschäftigte die vom FMO angeflogenen Destinationen nutzen.

5.2 Maß der Bebauung

Das Maß der baulichen Nutzung soll gegenüber den bisherigen Zulässigkeiten nicht verändert werden. Derzeit ist beabsichtigt, die Gebäudehülle unverändert beizubehalten. Die überbaubaren Grundstücksflächen decken den gesamten Geltungsbereich der Änderung ab und müssen für das Vorhaben nicht geändert werden.

6. Erschließung

6.1 Verkehrserschließung

Das Terminal 1 verfügt mit den bestehenden infrastrukturellen Einrichtungen über eine ausreichende verkehrliche Erschließung. Durch den erweiterten Nutzungsartenkatalog sind keine erkennbar deutlichen verkehrlich bedingten Auswirkungen zu erwarten. Sollten sich temporäre Belastungsspitzen ergeben, ist dies jedoch im Verkehrsanlagenbestand organisatorisch regelbar.

6.2 Ver- und Entsorgung

Die Versorgung des Plangebietes mit sämtlichen Ver- und Entsorgungsmedien ist sichergestellt. Relevant abweichende Anforderungen durch die erweiterten Nutzungsmöglichkeiten sind nicht zu erwarten.

7. Auswirkungen der Planung / Umweltverträglichkeit

7.1 Immissionsschutz

Der Änderungsbereich soll mit ergänzenden Nutzungsmöglichkeiten versehen werden, die von ihrer grundsätzlichen Ausprägung und von ihren tatsächlich erwartbaren Auswirkungen her keine relevante Belastung für benachbarte Nutzungen darstellen.

Gleichzeitig erfährt der Änderungsbereich allerdings selbst Immissionseinwirkungen flughafentypischer Art. Die baulichen Anlagen sind jedoch so errichtet, dass ein hinreichender Schutz für die Beschäftigten und die Flughafennutzer gewährleistet ist. Den ergänzenden Nutzungen wird kein höherer Schutzstatus zubilligt. Besonders sensible Nutzungen (z.B. Wohnen) sind weiterhin nicht zulässig.

7.2 Altlasten / Altstandort

Altlasten bzw. Bodenbelastungsverdachtsflächen im Sinne des Gemeinsamen Runderlasses des Ministeriums für Städtebau und Wohnen, Kultur und Sport und des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz „Berücksichtigung von Flächen mit Bodenbelastungen, insbesondere Altlasten, bei der Bauleitplanung und im Baugenehmigungsverfahren“ (MBL NRW 2005 S. 582) vom 14.03.2005 sind nicht bekannt.

7.3 Natur und Landschaft / Begrünung

Bei der Aufstellung, Änderung oder Aufhebung der Bauleitpläne sind u.a. die Belange von Natur und Landschaft zu berücksichtigen.

Der Geltungsbereich stellt sich allerdings als vollständig versiegelte Fläche dar. Auch im unmittelbaren Umfeld sind kaum offene Bodenbereiche vorhanden.

Da sich die Änderungen des vorliegenden Planes nur auf Nutzungen beziehen, die i.d.R. innerhalb der baulichen Anlagen erfolgen und die Planung keine eingriffsrelevanten Änderungen vorsieht, sind keine Veränderungen bei diesem Umweltaspekt zu erwarten.

Hinweise auf besonders zu berücksichtigende artenschutzrechtliche Belange liegen für diesen Bereich ebenfalls nicht vor.

Bezüge zur freien Landschaft werden durch die Planänderung nicht berührt.

7.4 Reduzierung der Flächeninanspruchnahme / Klimaschutz

Mit einer intensivierten Nutzung der planungsrechtlich schon zulässigen Flächeninanspruchnahme eines Infrastrukturstandortes wird dem Gebot der Innenentwicklung (§ 1 (5) BauGB) entsprochen und die Bodenschutzklausel (§ 1a (2) S. 1 BauGB) sowie die Umwidmungssperrklausel (§ 1a (2) S. 2 und 4 BauGB) werden beachtet. Das vorhandene Flächenpotenzial wird damit standortgerecht ausgeschöpft.

Mit diesem Vorgehen wird auch grundsätzlichen Klimaschutzzielen entsprochen, da die intensive bauliche Inanspruchnahme der Flächen keine weitergehenden Einflüsse innerhalb des bereits verdichteten Flughafenbereiches aufweist. Bei zukünftig gegebenenfalls erforderlichen Baumaßnahmen sollen in verstärktem Umfang regenerative Energien genutzt und das Gebäudeenergiegesetz (GEG) beachtet werden.

8. Denkmalschutz

Innerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes befinden sich weder Baudenkmäler noch sonstige Denkmäler im Sinne des Denkmalschutzgesetzes (DSchG NRW) bzw. Objekte, die im Verzeichnis des zu schützenden Kulturgutes der Stadt Greven enthalten sind. Auch in der Nachbarschaft sind keine Denkmäler vorhanden.

Blickbeziehungen und Fernwirkungen von und zu Baudenkmälern werden nicht beeinträchtigt.

9. Planverwirklichung / Bodenordnung

Das Grundstück des Änderungsbereiches befindet sich im Eigentum des Vorhabenträgers. Deshalb ist ein Einsatz bodenordnerischer Instrumente entbehrlich.

10. Flächenbilanz

Die Geltungsbereichsfläche weist eine Größe von ca.0,87 ha auf.

11. Hochwasserschutz

Im Rahmen der Bauleitplanung sind die Ziele und Grundsätze des Bundesraumordnungsplanes Hochwasserschutz zu beachten bzw. zu berücksichtigen. Insbesondere im Hinblick auf die Auswirkungen des Klimawandels ist eine Gefährdung durch Hochwasserereignisse von oberirdischen Gewässern sowie Starkregen zu prüfen.

Das Plangebiet befindet sich nicht innerhalb eines Überschwemmungsgebietes (gem. § 76 Abs. 1 WHG) sowie eines Gebietes, aus dem über oberirdische Gewässer der gesamte Oberflächenabfluss an einer einzigen Flussmündung, einem Ästuar oder einem Delta ins Meer gelangt (gem. § 3 Nr. 13 WHG).

Raumbedeutsame Maßnahmen zum Hochwasserschutz sind innerhalb des Plangebietes nicht vorhanden bzw. nicht vorgesehen.

Das Plangebiet befindet sich zudem nicht innerhalb eines Gefahren- bzw. Risikogebietes außerhalb von Überschwemmungsgebieten (gem. § 78 b WHG).

Der Schutz vor Meeresüberflutungen ist aufgrund der Lage des Plangebietes gewährleistet.

Eine grenzüberschreitende Koordinierung der Planungen und Maßnahmen zum Hochwasserschutz zur Minimierung der Hochwasserrisiken ist aufgrund der Lage des Plangebietes nicht erforderlich. Anhand vorliegender Erkenntnisse sind durch die Lage und die bauliche Prägung des Plangebietes keine Auswirkungen des Klimawandels im Hinblick auf Hochwasserereignisse zu erwarten.

Nach der Hochwassergefahrenkarte der Bezirksregierung Münster für die Stadt Greven sind bei Beachtung des HQ extrem keine Überschwemmungen zu erwarten.

Nach der Starkregenhinweiskarte des Fachinformationssystems Klimaanpassung (LANUV) handelt es sich um einen Bereich, der im unmittelbaren Gebäudenahbereich keine Überflutungsgefahren zeigt. Auf der Dachfläche sind jedoch unterschiedliche Wasserstände dargestellt. Es handelt sich um Flachdächer mit Lüftungseinrichtungen und einer mittigen Rotunde, die einen Lichteinfall in das Gebäude ermöglicht. Die Rotunde ist nach oben abgedichtet, sodass die Regenwasserereignisse im Rahmen der allgemeinen Dachentwässerung berücksichtigt werden.

Mit diesen Maßnahmen werden erhebliche Gefährdungen durch Überflutungen vermieden.

Der geänderte Bebauungsplan entspricht damit den Zielen und Grundsätzen des Bundesraumordnungsplanes Hochwasserschutz.

II: Beschreibung und Bewertung möglicher Umweltauswirkungen

Der Bebauungsplan wird als Bebauungsplan der Innenentwicklung unter Anwendung der Vorschriften des § 13a BauGB aufgestellt. Demnach gelten die Vorschriften des vereinfachten Verfahrens nach § 13 Abs. 2 und Abs. 3 Satz 1 BauGB entsprechend. Im Sinne dieser Vorschriften wird von einer expliziten Umweltprüfung nach § 2 Abs. 4 BauGB, von dem Umweltbericht nach § 2a BauGB, von der Angabe nach § 3 Abs. 2 Satz 2 BauGB, sowie von der zusammenfassenden Erklärung nach § 10 Abs. 4 BauGB abgesehen.

Dennoch werden insbesondere die im § 1 Abs. 6 Nr. 7 BauGB bezeichneten Belange im Hinblick auf deren Betroffenheit durch die Planung untersucht.

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

1.1 Boden / Fläche

Planungsrechtlich ist im Planänderungsbereich eine GRZ von 1,0 – das heißt eine 100%ige Versiegelung zulässig. Tatsächlich existiert auch eine vollständige Flächenversiegelung.

1.2 Gewässer / Grundwasser

Fließgewässer oder andere offene Gewässerstrukturen sind im unmittelbaren Umfeld des Plangeltungsbereiches der Änderung nicht vorhanden. Die Gewässer Nr. 3120 und 3121 beginnen in ca. 140 m südwestlicher bzw. 370 m südöstlicher Entfernung und verlaufen nach Westen zum Eltingmühlenbach.

Durch die bisherige Nutzung der Flächen (mit ihrer zulässigen Versiegelung und den realisierten baulichen Anlagen) ist eine Anreicherung des Grundwassers lokal nicht möglich.

Wasserschutzgebietsausweisungen bestehen im nahen Umfeld nicht.

1.3 Klima / Lufthygiene

Aufgrund der rechtlich zulässigen und tatsächlich erfolgten 100%igen Versiegelung der Flächen des Geltungsbereiches und seines Umfeldes ist von einem stadttypischen Kleinklima in extremer Form auszugehen. Die allseitig weitgehend offene Situation kann im Hinblick auf einen windbedingten Luftaustausch allenfalls in kleinerem Umfang zu einem gewissen Klimaausgleich beitragen. Aufgrund der topografischen Situation sowie der weiträumigen Versiegelung ist nicht vom Vorhandensein einer Kaltluftbahn auszugehen.

1.4 Arten / Lebensgemeinschaften

Durch den Geltungsbereich des Landschaftsplanes Grevener Sande ist der Planänderungsbereich nicht berührt.

Ausgewiesene Schutzgebiete bestehen im näheren Umfeld nicht. Das Landschaftsschutzgebiet „Elting-, Ladberger Mühlenbach und Glane“ ist ca. 580 m entfernt. Das Naturschutzgebiet „Hüttruper Heide“ weist eine Entfernung von ca. 950 m auf.

Aufgrund fehlender, zusammenhängender Grünstrukturen im unmittelbaren Nahbereich und intensivsten anthropogenen Nutzung im Umfeld sind allenfalls sehr stark belastete Biotoppotenziale anzunehmen, die selbst Kulturfolgerarten nur äußerst eingeschränkte Lebensräume bieten können.

Das Vorhandensein planungsrelevanter Arten ist nicht bekannt. Hinweise oder Strukturen, die ein derartiges Vorkommen wahrscheinlich machen, liegen an dieser Stelle nicht vor.

1.5 Orts- / Landschaftsbild

Das Ortsbild ist im Geltungsbereich und seinem Umfeld durch die Baustrukturen des Flughafens, des AirportPark FMO sowie durch die Verkehrsflächen (Straßen, Parkplätze, Flugvorfeld) geprägt. Großräumige Blickbeziehungen sind nur bedingt gegeben.

Eine gewisse Harmonisierung des Ortsbildes wird über die Begrünung des Straßenraumes bewirkt.

Der Geltungsbereich ist von den südlich befindlichen Verkehrsflächen aus gut erkennbar. Eine Sichtverbindung zur freien Landschaft besteht nicht.

1.6 Mensch / Gesundheit

Der Plangeltungsbereich befindet sich benachbart zu Verkehrs- und Gewerbegebietsflächen. Insbesondere die Straße „Hüttruper Heide“ und Airportallee mit angeschlossenen Parkplatzflächen sind als immissionsrelevante Verkehrsträger einzustufen.

Noch höhere Belastungen ergeben sich jedoch durch den Luftverkehr mit dem unmittelbar nördlich angrenzenden Vorfeld und der Start-/Landebahn.

Landwirtschaftliche Immissionen erheblichen Umfangs liegen nicht vor. Gewerbliche Immissionen erheblichen Umfangs sind angesichts der Art und der Entfernung des gewerblichen Bestandes nicht zu erwarten.

Sonstige potenzielle Belastungen der menschlichen Gesundheit sind nicht bekannt.

Besondere Freizeit- und Erholungsfunktionen sind an dieser Stelle nicht gegeben. Die an das Atrium angrenzende Besucherterrasse wird jedoch regelmäßig zur Beobachtung des Flugverkehrs genutzt.

1.7 Kultur / Sachgüter

Innerhalb des Geltungsbereiches sind weder Bau- und Bodendenkmäler noch Naturdenkmäler vorhanden. Blickbeziehungen zu Denkmälern werden durch den Bestand nicht eingeschränkt.

Sachgüter mit umweltrelevanter Bedeutung sind im Geltungsbereich ebenfalls nicht vorhanden.

1.8 Wechselwirkungen

Die baulich zulässige und tatsächlich vorhandene Nutzung beeinflusst vor allem den Boden, die Niederschlagswasserversickerung und klimatische Faktoren sowie die Arten und Lebensgemeinschaften des Planungsraumes. Weitergehende besondere Wechselwirkungen zwischen den verschiedenen Umweltmedien sind jedoch nicht erkennbar.

2. Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung

2.1 Boden / Fläche

Durch die zusätzlichen Festsetzungsinhalte im Bebauungsplan wird keine Oberbodenbeseitigung bzw. Erhöhung der Versiegelung der Flächen vorbereitet. Die vorhandene Flächenbeanspruchung bleibt bestehen.

2.2 Gewässer / Grundwasser

Das Niederschlagswasser wird auch zukünftig durch vorhandene Entwässerungseinrichtungen abgeleitet. Eine Reduzierung des großflächigen Grundwasserdargebotes ist deshalb nicht zu erwarten. Das Schmutzwasser wird getrennt in das dafür ausgelegte Leitungssystem entsorgt. Durch die erweiterten Nutzungsmöglichkeiten wird keine Erhöhung der Entwässerungsmengen erwartet.

2.3 Klima / Lufthygiene

Durch die planungsrechtliche Nutzungsartenerweiterung wird sich keine Änderung des lokalen Kleinklimas ergeben. Durch den weiterhin zu erwartenden Umfang der Versiegelung ergibt sich bei den bebauten Flächen eine weiterhin sehr ausgeprägte Temperaturamplitude. Zudem wird die Luftfeuchtigkeit auch zukünftig voraussichtlich relativ gering sein. Durch die baulichen Anlagen ist außerdem weiterhin eine Beeinflussung der Windströmungen und –geschwindigkeiten anzunehmen. Klimatisch wird tendenziell auch zukünftig wohl ein trocken/heißer Standort im Sommer und ein eher kalter Standort im Winter vorhanden sein.

2.4 Arten / Lebensgemeinschaften

Der Artenbesatz im Bereich des Plangebietes wird sich durch die beabsichtigte Planung nicht ändern. Die erweiterte Flächennutzung wirkt sich nicht relevant auf die Situation außerhalb der Baukörper aus. Artenschutzrechtliche Betroffenheiten sind nicht erkennbar.

2.5 Orts- / Landschaftsbild

Die neu ermöglichen Nutzungsergänzungen haben keine optischen Auswirkungen auf das nahe Umfeld.

Auswirkungen auf das Landschaftsbild sind nicht gegeben, da keine Sichtbezüge zur freien Landschaft bestehen.

2.6 Mensch / Gesundheit

Auswirkungen auf das menschliche Wohlbefinden oder gar die Gesundheit im Umfeld vorhandener Nutzungen sind durch die beabsichtigte Nutzungserweiterung grundsätzlich nicht zu erwarten, da durch die Neufestsetzung der Nutzung keine deutlich andersartigen Auswirkungen auf Nachbarbereiche vorliegen werden.

Spürbare Änderungen der Verkehrsmengen auf den benachbarten öffentlichen Verkehrsflächen werden durch die Nutzungsänderung gegenüber der bisher zulässigen Aktivitäten vsl. ebenfalls nicht eintreten.

Die durch die vorhandenen Verkehre erzeugten Geräusche führen zu erheblichen Belastungen schutzbedürftiger Nutzungen im Plangeltungsbereich. Dagegen wurden jedoch bereits im Bestand effektive Schutzmaßnahmen durchgeführt. Eine nutzungsartenbedingte Erhöhung des Schutzstandards ist nicht erforderlich.

Andersartige Immissionen erheblichen Umfangs liegen nicht vor. Innerhalb des Geltungsbereiches sind keine Gefährdungen durch potenzielle Bodenbelastungen erkennbar.

2.7 Kultur / Sachgüter

Kulturelle Funktionen bzw. ökologisch relevante Sachgüter sind im Zusammenhang mit dem Vorhaben nicht beeinträchtigt.

2.8 Wechselwirkungen

Insbesondere durch die weiterhin intensive und sogar leicht erhöhte Flächenversiegelung werden die natürlichen Funktionen des Bodens sowie der kleinräumig lokale Wasserhaushalt und die Grundwasseranreicherung sowie das potenzielle Artenvorkommen und das Kleinklima auch zukünftig beeinträchtigt. Insofern beeinflussen sich die einzelnen Umweltmedien untereinander unverändert. Zusätzlich relevante Belastungen sind durch das Zusammenwirken nicht zu erwarten.

2.9 Nichtdurchführung der Planung

Die sogenannte 0-Variante (d. h. Planungs-/Realisierungsverzicht) würde im Geltungsbereich weiterhin die bislang rechtlich zulässigen Eingriffe ermöglichen. Die ökologische Situation wäre damit gegenüber der durch diesen Bebauungsplan geänderten Planungssituation unter Umweltaspekten unverändert. Bei einem Planungsverzicht müsste weiterhin mit Unternutzungen und Leerstand gerechnet werden und die neu ermöglichten Nutzungen würden gegebenenfalls auf andere Flächen ausweichen.

3. Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, Verhinderung, Verringerung und zum Ausgleich der nachteiligen Auswirkungen

3.1 Vermeidungs- / Verhinderungs- / Verminderungsmaßnahmen

Durch die Nutzung eines bereits sehr intensiv bebauten und planungsrechtlich für Bebauung zugelassenen Standortes wird grundsätzlich ein neuer Eingriff in bislang unbelastete Flächen an anderer Stelle vermieden.

Im Hinblick auf das Ziel, eine intensivere Nutzung bereits planungsrechtlich vorbereiteter Flächen zu schaffen und im Sinne einer Innenentwicklung zu agieren, werden keine Möglichkeiten für Vermeidungs- oder Verminderungsmaßnahmen gesehen. Die verbleibenden Eingriffe sind erforderlich, um die städtebaulich gewünschte Entwicklung zu ermöglichen.

3.2 Eingriffs- / Ausgleichsregelung

Im beschleunigten Verfahren (gem. § 13a (2) Nr. 4 BauGB) gelten Eingriffe, die aufgrund der Aufstellung des Bebauungsplans zu erwarten sind, als im Sinne des § 1a (3) Satz 5 BauGB vor der planerischen Entscheidung erfolgt oder zulässig.

Eine spezifische Kompensationsberechnung ist in diesem Planverfahren deshalb entbehrlich.

Aufgestellt:
Osnabrück, 15.05.2023
Ri/We-22170011-06

Planungsbüro Hahm GmbH



SO 1		SO 2	
1,0	(2,4)	0,8	
OK	BMZ	OK	
71m NN	10,0	59m NN	

Datum: 17.11.2022

Beratung • Planung • Bauleitung

Am Tie 1
49086 Osnabrück

E-Mail: osnabrueck@pbh.org

Telefon (0541) 1819 - 0
Telefax (0541) 1819 - 111

Internet: www.pbh.org



o.M.

Stadt Greven

**Bebauungsplan Nr. 70
"Flughafen Münster-Osnabrück"**

Ausschnitt aus dem Ursprungsbebauungsplan