Gemeinde Heist
Bebauungsplan Nr. 16 „Flugplatz Uetersen-Heist (südlicher Teil)“

Abwägung der Stellungnahmen aus der Behördenbeteiligung und der öffentlichen Auslegung

Stand: 14.02.2011

Auftraggeber:
Gemeinde Heist
über Amt Moorrrege
Amtsstraße 12
25436 Moorrege

Auftragnehmer und Bearbeitung:
Dipl.-Ing. Bauassessor Gerd Kruse
Dipl.-Ing. Anja Gomilar

KRUSE–SCHNETTER–RATHJE
ELBBERG
STADT–PLANUNG–GESTALTUNG

Falkenried 74 a, 20251 Hamburg
Tel. 040 460955-60, Fax -70, mail@elbberg.de, www.elbberg.de

Stellungnahmen aus der Behördenbeteiligung und der öffentlichen Auslegung

1 Folgende Stellungnahmen von Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange sind im Rahmen der Behördenbeteiligung und der öffentlichen Auslegung eingegangen und werden im Folgenden abgedruckt:

1.1 RA Dr. Mecklenburg für AG 29
1.2 Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein, Niederlassung Itzehoe
1.3 Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein, Aussenstelle Itzehoe
1.4 Forstbehörde Mitte des Landes Schleswig-Holstein
1.5 NABU Schleswig-Holstein

Folgende Träger öffentlicher Belange haben keine Bedenken geäußert (auf Abdruck wurde daher verzichtet):

Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein
Wasserbeschaffungsverband Haseldorfer Marsch

2 Folgende Stellungnahmen von Privaten sind eingegangen und werden im Folgenden abgedruckt:

2.1 Flugplatz Uetersen / Heist GmbH vom 4.11.10
2.2 Flugplatz Uetersen / Heist GmbH vom 16.12.10
2.3 RA Dr. Mecklenburg für die Bürgervereinigung gegen Fluglärm, Heist und Umgebung e.V.
2.4 Peter und Katrin Braun, Heist
2.5 Erwin Aug, Heist
2.6 Saskia Stüben, Heist

1.1

Dr Wilhelm Mecklenburg
Diplom-Physiker · Rechtsanwalt
Hätschenkamp 7
25421 Pinneberg
wmecklenburg@t-online.de

11. November 2010
flug-ue/bplan-16/

Verkehrslandeplatz Uetersen
Bebauungsplan Nr 16 der Gemeinde Heist. "Flugplatz Uetersen-Heist (südlicher Teil)" -

Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 3 Abs 2 des Baugesetzbuches (BauGB)

Die

Arbeitsgemeinschaft der anerkannten Naturschutzverbände in Schleswig-Holstein, und die in ihr zusammengeschlossenen Verbände,

Landesnaturschutzverband,
AG Geobotanik,
Landesjagdverband,
Landessportfischerverband,
Naturschutzgesellschaft Schutzstation Wattenmeer,
Schleswig-Holsteinischer Heimatbund,
Schutzgemeinschaft deutscher Wald,

vertreten durch den Geschäftsführer des
Landesnaturschutzverbandes, Herrn Ragnar Schaefer,

Geschäftsadresse: Burgstraße 4, 24103 Kiel,

Zu 1.1

- im Folgenden: Einwenderin -

hat mich gebeten, sie in obiger Angelegenheit zu vertreten. Ordnungsgemäße Vollmachtserteilung wird anwaltlich versichert. Schriftliche Vollmacht wird nachgereicht.

Eine Reihe von Vereinen der AG29 sind anerkennungsfähig nach dem Umwelrechtsbehelfsgesetz und können auf dieser Basis umfassend die objektive Rechtswidrigkeit der Planung rügen. Auf die Vorabentscheidungsersuchen des OVG Münster und des Conseil d'Etait Belgien zur Problematik beim EuGH wird hingewiesen.

Zu dem obigen Bebauungsplan gebe ich die nachfolgend **Stellungnahme** ab und erhebe **Einwendung**:

1. Zu den ausgelegten Unterlagen

Die für das Verfahren wesentliche FFH-Prüfung aus dem Verfahren Änderung des Flächennutzungsplan wird nicht beigelegt, und dies obwohl in der Stellungnahme zu den Einwendungen der frühzeitigen Bürgerbeteiligung hierauf Bezug genommen wird.

Dies wird als wesentlicher Verfahrensfehler gerügt.

2. Zum Abwägungsvorschlag der Firma Elbberg im Verfahren der frühzeitigen Behörden- und Bürgerbeteiligung

2.1 Bereits diese Abwägungsvorschläge enthalten eine Reihe von Elementen, die in der späteren Begründung wieder auftauchen, und die erhebliche rechtliche Fehlvorstellungen des beauftragten Gutachterbüros, teilweise aber auch der beteiligten Behörden, aufweisen. Da in der vorliegenden Stellungnahme Bezug genommen werden soll auf diesen Abwägungsvorschlag, wird dieser als

Zu 1
Der Stellungnahmen wird nicht gefolgt.
Es ist nicht erforderlich, Unterlagen aus anderen Planverfahren erneut auszulegen. Aus anderen Unterlagen kann auch zitiert werden, wenn die Unterlagen selbst nicht beiliegen.
Im Übrigen sind die Unterlagen, wie alle Bebauungspläne und FNP-Änderungen öffentlich und können im Amt Moorrege eingesehen werden.

Zu 1.1

Anlage 01 - Stellungnahmen (Abwägungstabelle) im Rahmen der frühzeitigen Bürgerbeteiligung

dieser Einwendung beigefügt. Vorab sollen einige Punkte zur Betonung heraus gegriffen werden:

2.2 Fehlerhaft, jedenfalls missverständlich, sind die Hinweise der Luftfahrtbehörde

Anlage 01, Seite 3

betreffend das Verhältnis zwischen Bauplanungsrecht und Luftverkehrsrecht. Die dort angegebene Kommentarstelle (Grabherr et al, § 6 LuftVG, Rn 178, 180) führt ins Leere, die aktuelle Fassung des Kommentars behandelt dort naturschutzrechtliche Fragen und das Problem des Verhältnisses zum Baurecht findet sich auf Rn 171ff. Die Begründung des B-Plans (dort: Seite 6) wiederholt dies unbesehen, so dass eine rechtlich gebotene eigenständige Verarbeitung auf Seiten der planaufstellenden Gemeinde nicht zu erkennen ist.

Es ist zwar richtig, dass nach § 38 BauGB die luftverkehrsrechtliche Planfeststellung (§ 8 LuftVG) unter bestimmten Bedingungen Vorrang hat vor der Bauleitplanung und nach der RSpr des BVerwG gilt dies auch für die luftverkehrsrechtliche Genehmigung.

Es gilt jedoch bezogen auf das Luftverkehrsrecht gleichwohl ein Gebot der Rücksichtnahme. Eine luftverkehrsrechtliche Genehmigung oder Planfeststellung muss einen vorgefundenen Bebauungsplan in der Abwägung berücksichtigen.

Zu 2.2
Der Stellungnahme wird teilweise gefolgt.
Die Seitenzahl des Verweises wird überprüft und ggfls korrigiert.
Der Inhalt des Zitates wird von Einwender nicht bestritten und ist weiter gültig.
Die übrigen Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.

Die Abgrenzung zwischen Nutzungen, die durch einen B-Plan geregelt werden können und Nutzungen, die luftverkehrsrechtliche Genehmigungen benötigen, mag im Einzelfall kompliziert sein, ändert aber nichts am Grundsatz des Luftverkehrsgesetzes, dass Flugplätze einer Genehmigung oder Planfeststellung bedürfen und einer Überplanung durch B-Pläne nicht zugänglich sind. B-Pläne müssen sich daher auf die sog. „Landseite“ von Flugplätzen beschränken (im Gegensatz zur „Luftseite“).

Zu 1.1

Der apodiktisch vorgetragenen Auffassung, Nutzungen, die zum Flugbetrieb gehören, könnten im Bebauungsplan aus rechtlichen Gründen nicht ausgeschlossen werden,

Anlage 01, Seite 53,

muss jedenfalls in dieser Allgemeinheit widersprochen werden. Die Nutzung der Hochbauten kann nämlich flugbetrieblicher Art (Testläufe pp) sein, ist aber deshalb noch lange nicht der luftverkehrsrechtlichen Genehmigung oder Planfeststellung vorbehalten.

Flugbetriebliche Regelungen, die nicht in der Bauleitplanung geregelt werden können, gibt es zwar durchaus. Hierzu gehören insbesondere Regelungen über die Zeitfenster für Start und Landungen. Triebwerksprobeläufe gehören aber nicht (zwingend) hierher.

2.3 Richtig ist freilich, dass ein Bebauungsplan Rücksicht nehmen muss auf eine bestehende luftverkehrsrechtliche Genehmigung bzw Planfeststellung, ähnlich auch Begründung zum B-Plan, Seite 6, Abs 1, aE, siehe zuvor.

Diese Berücksichtigung erfolgt vorliegend jedoch gerade nicht, da insbesondere gerade das Problem der **Hindernisfreiheit** -

technisch also das Problem, ob die Anforderungen aus NfL I 327/01 eingehalten werden, vgl **Anlage 01**, Seite 7 -

im Bauleitplanverfahren **nicht gelöst** wird und ausdrücklich auch nicht gelöst werden soll.

Zu 2.3.
Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.
Der Einwender verkennt den Charakter dieses B-Plans. Es werden durch diesen B-Plan lediglich derzeit zulässige Nutzungen begrenzt. Es werden keine Nutzungen ermöglicht, die derzeit noch nicht zulässig sind.
Da es sich um einen sog. einfachen B-Plan handelt, gelten zusätzlich zu den Bestimmungen des B-Plans die Regelungen des § 35 Baugesetzbuch (BauGB) zum Bauen im Außenbereich.
Die Höhe der Gebäude wird also erst im Baugenehmigungsverfahren behandelt und kann dann erforderlichenfalls beschränkt werden, um die Hindernisfreiheit des Flugbetriebs zu gewährleisten.
Ein B-Plan muss nicht alles regeln, sondern kann sich auf die notwendigen Regelungen beschränken.

Zu 1.1	Einer entsprechenden Forderung des Kreises (Anlage 01, Seite 9), die **Gebäudehöhen** zu begrenzen, wird gerade nicht entsprochen. Die Einwendung **beantragt**, hier nachzuarbeiten.	
2.4	Dem ganzen zu Grunde liegt die in den Planunterlagen, aber auch schon in **Anlage 01** vertretene Auffassung, der aufzustellende B-Plan schaffe kein neues Baurecht, sondern beschränke dies nur. Dies ist fehlerhaft, da der B-Plan mit Verbindlichkeit für die Baugenehmigungsbehörde bestimmte Genehmigungstatbestände festschreibt. Der B-Plan verfehlt sein eigenes Ziel ("Begrenzung") und wird deshalb nicht durch eine Planrechtfertigung getragen.	Zu 2.4 Der Stellungnahme wird teilweise gefolgt. Der Begriff „neues Baurecht“ wird in der Begründung im Sinne von „Baurecht für neue bzw. zusätzliche Bauten“ gebraucht. Das durch den B-Plan geschaffen Baurecht ist natürlich trotzdem „neu“ im Sinne von „verändert“ oder „anders“. Dies ändert aber nichts daran, dass der B-Plan Baurecht lediglich begrenzt und keine zusätzlichen Baurechte schafft. In der Begründung wird der Begriff „neu“ durch den Begriff „zusätzlich“ ersetzt, um Missverständnisse zu vermeiden.
2.5	Insgesamt verfehlt die Planung durch die umfängliche Verlagerung von Problemlösungen in die nachfolgenden Baugenehmigungsverfahren auch den gesetzlichen Auftrag der umfassenden Problembewältigung im Rahmen der Abwägung.	Zu 2.5 und 2.6 Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. Die Stellungnahme ist unkonkret. Vom Einwender wird leider kein Beispiel genannt, wo dies der Fall sein soll. Auch nach nochmaliger Prüfung ist eine Verlagerung von Problemlösungen auf das Baugenehmigungsverfahren nicht zu erkennen. Der B-Plan beschränkt sich auf die für notwendig gehaltenen Regelungen (siehe auch Abwägung zu 2.3).
2.6	Hinzu kommt, dass die Vorgehensweise der Gemeinde zu einer unzulässigen Schwächung der Beteiligungsrechte der Öffentlichkeit führt. Das Baugenehmigungsverfahren kennt, anders als das Bauleitplanverfahren, keine Öffentlichkeitsbeteiligung und ist ggf. auch nicht von umfassenden Klagerechten (UmwRG) begleitet.	

Zu 1.1

2.7 Erstaunlich ist die Feststellung, der Flugplatz selber liege nicht Plangebiet,

Anlage 01, Seite 11, Seite 15.

Die Feststellung liegt nämlich neben der Sache, da das Plangebiet Teil des Flugplatzgeländes ist,

so auch Begründung B-Plan, Seite 3 oben.

2.8 Die Bezugnahme

Anlage 01, Seite 11

auf die *den ausgelegten Unterlagen nicht beigegebene FFH-Verträglichkeitsprüfung aus 2004* ist unzulässig. Sie widerspricht verfahrensmäßig den Anforderungen des UVP-Rechts.

In der Sache ist anzumerken, dass die Prüfung auf den rechtlichen Standards von vor der Meldung der sogenannten 3. Tranche basiert und im Übrigen durch Zeitablauf veraltet ist.

Auf inhaltliche Schwächen der FFH-Prüfung wird unten eingegangen.

2.9 Soweit darauf verwiesen wird, der B-Plan könne nichts zu Flugverkehr und Fluglärm sagen,

Anlage 01, Seite 15,

liegt auch dies neben der Sache, nämlich dem dort vorgetragenen Einwand.

Angesprochen war nämlich gerade die Frage der **Nutzungen** der Gebäude, die durchaus

Zu 2.7
Der Stellungnahme wird gefolgt.
Mit dieser Aussage ist gemeint, dass der B-Plan nur einen sehr kleinen Teil des Flugplatzes überplant und die zum Flugbetreib notwendigen Rollfelder und Landebahnen nicht im Geltungsbereich liegen.
Die Aussagen in der Abwägung zur frühzeitigen Beteiligung sind hiermit richtig gestellt. Die Formulierung ist inhaltlich ohne Bedeutung.

Zu 2.8
Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.
Die hier angegriffene Unterlage zur FNP-Änderung ist im damaligen Verfahren behandelt worden. Eine Unzulässigkeit dieser Unterlage wurde damals nicht festgestellt.

Zu 2.9
Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.
Eine Lärmschutzuntersuchung ist nicht erforderlich, da dieser B-Plan keine störenden Nutzungen zulässig macht. Er schränkt lediglich bereits jetzt zulässige Nutzungen ein.
Siehe auch Abwägung zu 2.3.
Nach Angaben des Flugplatzbetreibers sind Landungen mit Düsenflugzeugen im Übrigen in Heist nicht zulässig.

Zu 1.1

- so auch Begründung, Seite 6 oben -

im Bebauungsplan geregelt werden können. Es ging insoweit um Wartungsarbeiten einschließlich Triebwerksprobeläufen, die nicht unter Fluglärmgesetz bzw die nachgeordneten Verordnungen fallen und *deshalb* im B-Plan-Verfahren bearbeitet werden müssen.

2.10 Im Übrigen gibt

Begründung, Seite 12 oben,

zu, dass es durch die Planung zu einer Erhöhung der Zahl der Flugbewegungen kommen kann.

Da dies so ist, muss dies dann auch auf der Ebene der Bauleitplanung bei der Abwägung berücksichtigt werden.

Zu 2.10
Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.
Eine solche Untersuchung ist nicht erforderlich, da der B-Plan diese Auswirkungen nicht verursacht.
Siehe auch Abwägung zu 2.3.

2.11 Ebenfalls einen Verstoß gegen das Gebot der umfassenden Problembewältigung stellt die Verlagerung der naturschutzrechtlichen Ausgleichsregelung in das Baugenehmigungsverfahren dar,

so aber: Anlage 01, Seite 17, Begründung, Seite 13.

Es wird eben auch hier seitens der Einwendung **beantragt** und ist rechtlich auch erforderlich, dass, anders als die Gemeinde dies möchte, nicht nur die Untere Naturschutzbehörde insoweit beteiligt wird.

Zu 2.11
Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.
Siehe auch Abwägung zu 2.3.
Die Behandlung der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung ist nach § 1a Abs. 3 Satz 5 BauGB nicht erforderlich, soweit der Eingriff bereits vor der planerischen Entscheidung (hier: einen B-Plan aufzustellen) zulässig war.

Zu 1.1 2.12 Wenn schließlich behauptet wird, der Anregung, die maximal bebaubare Grundfläche solle auf das rechtlich minimal notwendige Maß beschränkt werden, sei gefolgt worden,

> **Anlage 01**, Seite 51,

ist nicht verständlich. Der dortige Querverweis führt auf

> **Anlage 01**, Seite 12 (Zu 1.4):

demnach habe die Luftfahrtbehörde am 16. Juni (2010) erklärt, sie würde einer geringeren Nutzungsmöglichkeit nicht zustimmen.

Vorsichtshalber ist das Schreiben der Luftfahrtbehörde den abgedruckten Stellungnahmen auf **Anlage 01** nicht beigegeben.

Es wird **beantragt,**

> das Schreiben dem Unterzeichner in Kopie (Telefax reicht) auf seine Kanzlei zu übermitteln.

Unbeschadet dessen hat die Luftfahrtbehörde überhaupt keine Kompetenz, über die Frage des minimal Erforderlichen im Bauplanungsrecht zu entscheiden.

Eine solche Entscheidung bedarf im Übrigen einer qualifizierten Begründung. Eine solche ist den Unterlagen nirgends zu entnehmen.

Die Frage ist eben nicht bearbeitet worden.

2.13 Dies vorausgeschickt, wird nunmehr noch auf folgende Punkte hingewiesen:

Zu 2.12
Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.
Die Luftfahrtbehörde hat sich am 16.6.2010 auf Anfrage des Planverfassers lediglich mündlich geäußert, ein Schriftstück liegt daher nicht vor.

Die Luftfahrtbehörde hat zwar keine Kompetenz, wie der Einwender richtig anmerkt „über die Frage des minimal Erforderlichen im Bauplanungsrecht zu entscheiden“, sie hat aber die Kompetenz über Bauleitpläne der Gemeinde mit z. B. Planfeststellungen hinweg zu gehen. Daher wäre es sinnlos, wenn die Gemeinde Beschränkungen festsetzt, die die Luftfahrtbehörde nicht ebenfalls akzeptiert.

Zu 1.1

3. Landeplatz und Flugplatz

3.1 Die Planung benutzt bewusst die Bezeichnung "Flugplatz" und weist darauf hin, dass dies auch Verkehrslandeplätze umfasse.

3.2 Die Einwendung macht geltend, dass eben auch "'Flughäfen" mit umfasst sind,

> § 6 Abs 1 Satz 1 LuftVG, § 38 Abs 1 LuftVZO, § 49 Abs 1 LuftVZO,

und sich nach dem störrischen Verhalten der Gemeinde in diesem Punkt der Verdacht (weiter) erhärtet, dass die Entwicklung des Verkehrslandeplatzes zu einem Flughafen ausdrücklich offen gehalten werden soll.

3.3 **Dem wird nachdrücklich entgegen getreten.** Es wird noch einmal **beantragt,** in der Planung

> konsequent die Bezeichnung "Verkehrslandesplatz" zu verwenden.

Zu 3
Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.
Der Begriff „Flugplatz“ ist richtig und wird verwendet, weil er im Gegensatz zum Begriff „Verkehrslandeplatz“ auch vom normalen Bürger verstanden wird. Die Behauptung, es solle damit Entwicklung zu einem Flughafen offen gehalten werden, ist unbegründet und trifft nicht zu.

4. Einfacher und qualifizierter Bebauungsplan

4.1 Die Unterlagen enthalten keine Begründung, warum zum Planungsinstrument eines einfachen Bebauungsplanes (§ 30 Abs 3 BauGB) ein nicht zu dem eines qualifizierten Bebauungsplanes (§ 30 Abs 1 BauGB) gegriffen wird. Es wird nur erläutert, dass ein einfacher Bebauungsplan möglich sei.

Zu 4
Siehe folgende Seite.

Zu			
1.1	4.2	Tatsache ist, dass die Planunterlagen vielfach die Auffassung vertreten, dass, *weil* ein einfacher B-Plan aufgestellt werde, *deshalb* viele Fragen, die eigentlich zum B-Plan Verfahren gehören (Bauhöhe für die Gebäude, naturschutzrechtlicher Ausgleich), unter Ausschluss der Öffentlichkeit im Baugenehmigungsverfahren abgearbeitet werden könnten.	Zu 4.1 – 4.7 Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. In § 1 Abs. 3 BauGB heißt es, dass Bauleitpläne von den Gemeinden aufzustellen sind, soweit sie für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung erforderlich sind. Die Gemeinde kann selbst entscheiden, welche Festsetzungen sie für erforderlich hält. Sie ist nicht verpflichtet, alle Einzelheiten zu regeln. Als Probleme wurden insbesondere eine Zunahme der Menge der Baulichkeiten und der Nutzungsintensität erkannt. Daher hat sich die Gemeinde auf die Regelung dieser Sachverhalte beschränkt. Die Höhe der Gebäude oder die Festsetzung von Ausgleichsmaßnahmen konnte bisher ausreichend im Baugenehmigungsverfahren behandelt werden, Festsetzungen im B-Plan waren daher nicht erforderlich.
	4.3	Die Einwendung tritt dem, wie bereits oben aufgeführt, entgegen und verlangt, unabhängig vom Streit über das rechtliche Erfordernis, dass von dieser Verkürzung der Beteiligungsrechte Abstand genommen wird.	
	4.4	Die Unterlagen weisen im Übrigen aus, dass **Art** und **Maß** der baulichen Nutzung sowie die überbaubaren Grundstücksflächen festgelegt werden sollen. Die Frage der erforderlichen öffentlichen Verkehrsflächen wird gleichfalls abschließend geregelt. Damit liegen alle Voraussetzungen für den Erlass eines qualifizierten Bebauungsplans vor.	Aufgrund der gewählten wenigen getroffen Regelungen handelt es sich automatisch um einen sog. einfachen B-Plan, in dem für die nicht geregelten Sachverhalten die Regelungen für das Bauen im Außenbereich zusätzlich gelten. Die Aufstellung eines sog qualifizierten B-Plans war nicht erforderlich. Die Beteiligungsmöglichkeiten der Öffentlichkeit werden durch die gewählte Planart nicht verschlechtert.
	4.5	Da ersichtlich das Bedürfnis der Gemeinde, die Entwicklung steuern zu können, überhaupt erst Anlass zur Aufstellung eines Bebauungsplanes gegeben hat, ist nicht einzusehen, warum trotz Vorliegen der tatsächlichen Voraussetzungen auf nahe liegende Steuerungsmöglichkeiten verzichtet wird.	

Zu 1.1

4.6 Umgekehrt schließt die Aufstellung eines einfachen Bebauungsplans weitergehende Steuerungen durch die Gemeinde insbesondere hinsichtlich des Maßes der zulässigen Nutzung nicht aus. Dies betrifft insbesondere Aussagen zur zulässigen Lärmbelastungen, aber, viel elementarer, die Festlegung der Höhe der Bauten.

4.7 In rechtlicher Hinsicht ist noch darauf hinzuweisen, dass auch für den Bebauungsplan die materiellen und verfahrensrechtlichen Anforderungen für den qualifizierten Bebauungsplan gelten,

Battis/ Krautzberger/ Löhr, BauGB (11. Auflage),
§ 39 Rn 8.

Dies betrifft insbesondere die Durchführung einer Umweltprüfung und vorliegend auch einer FFH-Verträglichkeitsprüfung. Hinzu wird in der Sache weiter unten vorgetragen.

5. Erforderlichkeit

5.1 Es wird bestritten, dass die Aufstellung eines Bebauungsplanes überhaupt erforderlich ist. In der öffentlichen Diskussion ist immer gesagt worden, dies sei zur Steuerung erforderlich.

Zu 5.1
Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.
Die Einwendung kann nicht nachvollzogen werden, da die Aussage nicht begründet wird. Unter Punkt 4 macht der Einwender im Gegensatz hierzu noch geltend, dass zu wenige Sachverhalte geregelt sind.

5.2 Tatsächlich haben jedoch die anwaltlichen Vertreter des Flugplatzes in einem gerichtlichen Schriftsatz (AG Elmshorn 52 C 78/09, Schriftsatz vom 21.12.2009, Seite 5) folgendes ausgeführt:

Zu 5.2
Siehe folgende Seite.

Zu 1.1

Auf zwei Anträge hin hat die Gemeinde initiativ den Flächennutzungsplan aufgestellt, um diese Bebauung überhaupt genehmigungsfähig werden zu lassen. Ohne einen Flächennutzungsplan wäre nämlich die Bebauung baurechtlich höchst problematisch gewesen, da keine der Fallkonstellationen des § 35 BauGB gegeben gewesen wäre bzw eine Subsumtion unter die Regelfälle ausgesprochen problematisch gewesen wäre.

Zu 5.2 – 5.3
Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.
Die private Einschätzung der Flughafenbetreiber in einem anderen Gerichtsverfahren ist hier ohne Bedeutung.

5.3 Dieser Einschätzung wird zugestimmt. Es ist lediglich so, dass, wie auch die anwaltlichen Vertreter des Flugplatzes in der genannten gerichtlichen Auseinandersetzung anmerken konnten, die Gemeinde im Rahmen der Bauaufsichtsverfahren erstaunlicherweise jeweils ohne Problematisierung das gemeindliche Einvernehmen erteilt hat.

Zu 5.4.
Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.
Es werden keine Erweiterungsflächen festgelegt, sondern lediglich eine Obergrenze festgelegt für bereits jetzt zulässige Anlagen.
Daher ist die Frage, ab welcher Erweiterungsgröße ein B-Plan erforderlich ist, hier nicht zu beantworten.
Siehe auch Abwägung zu 2.3.

5.4 Selbst wenn man jedoch der Argumentation folgen wollte, es müsse ein Bebauungsplan aufgestellt werden und dieser dürfe sich nicht in einer bloßen Negativplanung, dh, der Festschreibung des faktisch Bestehenden, erschöpfen, so wäre immer noch der große Umfang der nunmehr zuzulassenden Erweiterungen auch unter dem Gesichtspunkt der Erforderlichkeit in Frage zu stellen.

Diesseitig wird noch einmal **beantragt**,

darzulegen, was gegebenenfalls das Minimum an Erweiterungsflächen ist unter der Voraussetzung, dass überhaupt ein Bebauungsplan erforderlich ist.

Darauf, dass die Frage nicht zureichend behandelt wurde, wurde unter 2.12 oben schon hingewiesen.

Zu 1.1	5.5	Nur am Rande sei angemerkt, dass Flugplätze, auch Landeplätze, in der Regel zwar im Außenbereich anzusiedeln sind, hieraus aber keineswegs folgt, dass sämtliche Baumaßnahmen auf einem Flugplatz der Privilegierung des § 35 Abs 1 BauGB unterfallen (siehe schon oben).	Zu 5.5 Die Anmerkung wird zur Kenntnis genommen.
	5.6	Soweit die Gemeinde nach ihrem eigenen Vortrag in der Begründung eine Planung betreiben will, nach der die derzeit zulässige Nutzung eingeschränkt werden soll, so besteht hier ein großes Risiko, dass diese rechtlich letztlich als unzulässige Negativplanung beurteilt wird. Es ist nämlich denkbar, dass die interessierten Parteien, vgl insoweit die Stellungnahmen 2.2 (Flugplatz Uetersen GmbH) und 2.3 (Flugplatzgemeinschaft Uetersen), nach Ausschöpfung des Bebauungsplanes 16 diesen mit dem Argument angreifen, er sei eine in sich unstimmige und rechtlich unzulässig Negativplanung, um dann auf der Restfläche weiter zu bauen, womit das erklärte Ziel der Gemeinde, Baubeschränkung auf die jetzt ausgewiesenen Flächen, verfehlt würde.	Zu 5.6 Das Risiko ist bekannt.
	5.7	In rechtlicher Hinsicht ist darauf hinzuweisen, dass im Bauplanungsrecht die Erforderlichkeit maßgeblich die Kongruenz betrifft zwischen den erklärten Planungszielen der Gemeinde und dem durch den Bebauungsplan tatsächlich angestrebten.	Zu 5.7 Siehe folgende Seite.

Zu 1.1

5.7.1 Die Zielverfehlung besteht aber bereits jetzt aus rechtlichen Gründen und zwar gerade, weil (nur) ein einfacher Bebauungsplan aufgestellt wird.

5.7.2 Denn es ist einerseits erklärtes Planungsziel, die durch § 35 BauGB eingeräumte "Baufreiheit" einzuschränken. Andererseits legt § 30 Abs 3 fest -

> (3) Im Geltungsbereich eines Bebauungsplans, der die Voraussetzungen des Absatzes 1 nicht erfüllt (einfacher Bebauungsplan), richtet sich die Zulässigkeit von Vorhaben im Übrigen nach § 34[1] oder § 35[2].

Damit bleibt es innerhalb des Plangebiets bei einer (grundsätzlichen) Zulässigkeit von Vorhaben insbesondere nach § 35 BauGB, so dass die angestrebte Beschränkung von vornherein nicht besteht.

5.7.3 Zwischen den Teilflächen des Plangebiets verbleibt es ohnehin bei der Bebaubarkeit nach § 35 BauGB; möglicherweise kommt dort eine nach § 34 BauGB hinzu, auch dies läuft dem Planungsziel zuwider und führt zum Mangel der Erforderlichkeit.

5.7.4 In praktischer Hinsicht ist zu bedenken (siehe schon oben, 5.6), dass jedenfalls die Flugplatz Uetersen GmbH und die Flugplatzgemeinschaft Uetersen,

Anlage 01, Seiten 41 bis 48,

genau hiervon ausgehen. so formuliert die Flugplatz Uetersen GmbH auf Anlage 01, Seite 41 -

> Wir gehen im übrigen davon aus, dass die von unserer (!!, Unterzeichner) Landesbehörde für erforderlich gehaltenen Bauvorhaben durch uns auch umgesetzt werden können, auch, wenn das Planungsgebiet aufgebraucht ist.

Zu 5.7.1 – 5.8
Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.
Auch die Festsetzungen eines einfachen B-Plans gelten und schränken die Baufreiheit ein.
Es ist richtig angemerkt, dass der B-Plan dort nicht beschränkt, wo er nichts regelt und dass der B-Plan außerhalb seines Geltungsbereichs nichts regeln kann.
Die private Einschätzung der Flugplatz Uetersen GmbH wird zur Kenntnis genommen.

Zu 1.1

5.7.5 In praktischer Hinsicht ist weiter zu bedenken, dass dadurch, dass die Bauhöhen nicht festgelegt werden, in der Tat das Maß der Bebauung und mithin die Umweltfolgen aufgrund der Nutzung der Bebauung nicht bestimmt sind. Auch insoweit mangelt es einer Verwirklichung des Ziels "Beschränkung".

5.7.6 Insgesamt folgt, dass das von der Gemeinde verfolgte Konzept einer eingeschränkten Bebaubarkeit von vornherein ein Planungstorso und mithin zum Scheitern verurteilt ist.

5.8. Die Planrechtfertigung ist für den Bebauungsplan nicht gegeben. Es handelt sich um einen Verstoß gegen zwingendes Recht, der nicht durch die Klauseln des BauGB zur Fehlerheilung "unschädlich" gemacht werden kann.

6. Vertrag und B-Plan

6.1 Zutreffend weisen die Begründung (Ziffer 3.2) darauf hin, dass die Aufstellung des Bebauungsplanes den Vertrag unberührt lässt.

6.2 Weitergehend wird in dieser Stellungnahme jedoch betont, dass auch kein Anspruch des Flugplatzbetreibers auf Aufstellung eines Bebauungsplanes besteht.

Zu 6.1 – 6.3
Die Hinweise können wir folgt aufgeklärt werden:
Es besteht derzeit ein Widerspruch zwischen dem privatrechtlichen Vertrag zwischen Gemeinde und Flugplatz und den öffentlich rechtlichen Regelungen (Baurecht). Nach dem Vertrag müssen die Flugplatzbetreiber auf Nutzungsmöglichkeiten verzichten, auf die sie bei einem Bauantrag (öffentlich-rechtlich) Anspruch hätten. Dieser B-Plan soll diesen Widerspruch verkleinern, er kann ihn allerdings nicht völlig auflösen, da im B-Plan nicht alle Regelungen getroffen werden können, die in einem Vertrag möglich sind. Der B-Plan ist streng an den Festsetzungskatalog nach § 9 Abs. 1 BauGB gebunden.

Eine Änderung des Vertrags ist derzeit nicht beabsichtigt.

Zu 1.1

6.3 Unverständlich ist freilich, wenn die Begründung zum B-Plan aaO ausführt -

> Die Aufstellung des B-Plans erfolgt auch, um den Widerspruch zwischen die bestehenden privatrechtlichen Regelung (Vertrag) an die öffentlich-rechtlichen Regelungen (B-Plan) anzunähern. [3]

Da der B-Plan noch gar nicht besteht, sondern erst aufgestellt werden soll, kann ein Widerspruch noch nicht bestehen.

Misstrauen erregt hierbei die Formulierung, die "privatrechtlichen Regelungen sollten angenähert werden" – heisst dies, dass sozusagen im Parallelverfahren, mit der Aufstellung des B-Plans der Vertrag geändert werden soll?

6.4 Im Interesse einer Sicherung der Inhalte des Vertragswerkes wird jedenfalls nach wie vor **beantragt**, dass folgende der vertraglichen Festlegungen im Bebauungsplan als Festsetzungen erscheinen:

a) Unzulässigkeit von Betriebsgebäuden für gewerblichen Schulungsbetrieb (vgl Vertrag § 1, Absatz 5);

b) Unzulässigkeit von Betriebsgebäuden für Bedarfsflugverkehr mit und ohne feste Flugzeiten einschließlich Seebäderverkehr (vgl Vertrag § 1, Absatz 5);

Zu 6.4 – 6.5
Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.
Der B-Plan ist grundsätzlich ein Instrument des Bodenrechtes.
Nutzungen können nur eingeschränkt festgesetzt werden.
Die Gemeinde hält es für unzulässig, für ein Betriebsgebäude festzusetzen, dass es für den Charterverkehr genutzt werden darf nicht aber – wie gefordert - für den Linienverkehr.
Auf derartige Festsetzungen wird daher verzichtet.

Zu 1.1

c) Unzulässigkeit von Betriebsgebäuden für Linienflugverkehr (vgl Vertrag § 1, Absatz 5);

d) Unzulässigkeit des Baus von Wartungshallen (vgl Vertrag § 1, Absatz 8);

e) Unzulässigkeit des Baus von Abfertigungshallen für Personen- und Gepäckabfertigung sowie Unzulässigkeit einer entsprechenden Nutzungsänderung.
(vgl Zusatzvertrag Absatz 4)

6.5 Die Einwendung hält diese Einschränkungen bauplanungsrechtlich ausdrücklich für zulässig.

7. Unbestimmtheit der Nutzung

7.1 Ausweislich des Normtextes der Informationen geht es bei den Sonderflächen um die Zweckbestimmung "Betriebsfläche Flugplatz". Eine weitere Bestimmung ist der Begründung nicht zu entnehmen.

7.2 Auch der Umweltbericht behandelt die zu errichtenden Gebäude als "black boxes", deren Umweltauswirkungen jedenfalls nichts mit der Nutzung dieser Gebäude zu tun haben sollen.

7.3 Zulässig sind aber *alle* flugplatzbezogenen Nutzungen, dies auch einschließlich kleinerer gewerblicher Betriebe – das "klein" bezieht sich aber nicht auf die flugplatzbezogenen Nutzungen!

Zu 7
Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.
Eine Lärmschutzuntersuchung ist nicht erforderlich, da dieser B-Plan keine störenden Nutzungen zulässig macht. Er schränkt lediglich bereits jetzt zulässige Nutzungen in ihrer Menge ein. Siehe auch Abwägung zu 2.3.
Die Art der zulässigen Nutzungen ist in der textlichen Festsetzung Nr. 1 geregelt.
Die Festsetzung von Öffnungs- oder Arbeitszeiten ist in einem B-Plan nicht möglich.
Aussagen zur Lärmbelastung sind im Umweltbericht behandelt (in Kap. 2.1.1, 2.1.2.1 und 2.1.6).

Zu 1.1

7.3.1 Klar ist nur, dass die allgemein gehaltenen und weit reichenden Formulierungen ersichtlich dazu dienen sollen, keine wie immer geartete Nutzung auszuschließen. Der Hinweis auf eine etwaige Begrenzung ist deshalb auch aus dieser Perspektive von vornherein irreführend.

7.3.2 Nach dem jetzigen Stand ist davon auszugehen, dass die Nutzungen maßgeblich die Wartung von Luftfahrzeugen umfassen werden. Auch die am Platze üblichen Schulungen können beispielsweise Schulungen unter Einsatz von Luftfahrzeugen seien.

7.3.3 Beide Nutzungen sind in höchstem Maße lärmintensiv. Zu denken ist beispielsweise an Triebwerksprobeläufe, vor allem, wenn diese außerhalb von speziellen Lärmschutzhallen durchgeführt werden sollen.

Für beides wird deshalb **beantragt,**

> im weiteren Verfahren qualifizierte Unterlagen zur Ermittlung der zu erwartenden Lärmbelastungen vorzulegen.

Die Untersuchungen haben von realistischen Annahmen über den Umfang des erwarteten Betriebs auszugehen und entsprechende Nutzungseinschränkungen vorzusehen, damit prognostizierte Lärmpegel in Zukunft auch wirklich eingehalten werden.

Zu 1.1

7.3.4 Bauplanungsrechtlich können Beschränkungen einbezogen werden, insbesondere hinsichtlich der zulässigen Betriebszeiten, Beschränkung der zulässigen Lärmpegel usw.

Es wird deshalb **beantragt**

dass hierzu Konkretisierungen erarbeitet und in das Verfahren eingebracht werden.

7.3.5 Im Einzelnen wird bereits jetzt verlangt:

Ausschluss von Nachtarbeit;

Ausschluss von Wochenendarbeit;

Festlegung zulässiger Spitzenpegel;

Festlegung zulässiger Mittelungspegel;

Festlegung von Lärmkontingenten.

7.3.8 Hierbei ist zu berücksichtigen, dass derartige Beschränkungen auch unter Naturschutzgesichtspunkten (siehe hierzu weiteres unten) zu erfolgen haben.

7.4 Die Darlegungen zu dieser Problematik im Abwägungsvorschlag (dort: Seiten 14f), sind völlig unzureichend bzw falsch.

7.4.1 Das Festlegungen hinreichend genau wären, wird nach wie vor bestritten.

Zu 1.1	7.4.2	Dass eine Begrenzung bspw der Zeiten von Triebwerksprobeläufen in einem gewerblichen Betrieb, der genau dies unternimmt, nicht möglich wäre, ist falsch.	
	7.4.3	Die Gemeinde kann bei Problemen in der Zukunft nicht einfach den B-Plan ändern, jedenfalls nicht ohne das Risiko von Schadensersatzansprüchen (§§ 39 f BauGB).	
	7.4.4	Die angekündigte Bewertung von Lärmimmissionen in Bezug auf Natur und Landschaft erfolgt, anders als angekündigt, nicht im Umweltbericht.	
	8.	**Naturschutz, Gebietsschutz**	
	8.1	Es wird bestritten, dass ein **Ausgleich** nicht erforderlich sei, weil die aus der Bauleitplanung folgenden **Eingriffe** bereits jetzt zulässig seien. Denn, wie oben dargelegt und in Übereinstimmung mit dem Flugplatzbetreiber, ist es so, dass die Zulässigkeit gerade derzeit noch nicht gegeben ist.	Zu 8.1 Siehe Abwägung zu 2.11.
	8.2	Was das **Wasserschutzgebiet** angeht, werden die Vorschriften des § 5 WSG-Verordnung nicht eingehalten. Ob die Einhaltung möglich ist (es wird erwartet, dass dies nicht der Fall ist), wäre qualifiziert darzulegen, was bisher nicht geschehen ist, vgl Umweltbericht Seite 12f.	Zu 8.2 Die Stellungnahme ist unzutreffend. In § 5 der genannten Verordnung ist geregelt, welche Anlagen in der Schutzzone III a, in der das Plangebiet liegt, verboten bzw. genehmigungspflichtig sind. Leider gibt der Einwender nicht an, wo der Widerspruch zur Verordnung liegen soll. Von Seiten der Gemeinde ist kein Widerspruch zu erkennen.

Zu 1.1

8.3 Unbeschadet der Frage, ob das NSG Tävsmoor/ Haselauer Moor nicht nur als FFH-Gebiet, sondern auch als Vogelschutzgebiet (Eisvogel, Neuntöter, Weißstorch, Wachtelkönig, Rohrweihe, Zugvogel zumindest: Pirol) ausgewiesen werden müsste -

die Einwendung ist der Meinung, dass dies der Fall ist -

und unbeschadet der Tatsache, dass die Ausweisung als FFH-Gebiet zwischenzeitlich erfolgt ist, wird in den Informationen zu Recht auf die artenschutzrechtliche Problematik hingewiesen.

8.3.1 Sowohl unter Gesichtspunkten des Gebietsschutzes als auch unter artenschutzrechtlichen Gesichtspunkten sind die Lärmauswirkungen auf die Avifauna zu beurteilen.

8.3.2 Im Hinblick auf die Bedeutung des Gebietes für Amphibien und für Moorlebensräume sind maßgeblich die Auswirkungen der Planung auf den Wasserhaushalt zu untersuchen.

8.3.3 Es ist mit anderen Worten die Durchführung einer Verträglichkeitsprüfung nach Artikel 6 FFH-Richtlinie für das Gebiet zu fordern.

8.3.4 Der Hinweis im Umweltbericht auf die alte Prüfung von 2004, die der Vollständigkeit halber als

Anlage 02 – FFH-Prüfung 2004

beigefügt wird, ist unzureichend.

Zu 8.3 – 9.6
Die Stellungnahme ist unzutreffend.
Dieser Bebauungsplan bereitet keine Eingriffe in Natur und Landschaft vor.
Er begrenzt lediglich im Sinne eines „Deckels“ die jetzt schon bestehenden Entwicklungsmöglichkeiten.
Der Umweltbericht beschreibt zwar die jetzige Situation, nennt auch vorhandene Beeinträchtigungen und macht Angaben über die mögliche zukünftige Entwicklung, dieser B-Plan ist aber für diese Entwicklung nicht ursächlich und ermöglicht sie auch nicht. Alle Entwicklungen sind vielmehr auch ohne B-Plan – und dann ungebremst - möglich.
Dieser B-Plan hat daher keine negative Wirkung auf Natur und Landschaft, sondern ausschließlich positive (nämlich die Begrenzung). Dies ist im Umweltbericht ausführlich dargelegt.

Die Wirkungen der einzelnen Vorhaben sind auf der Vorhabenebene im jeweiligen Baugenehmigungsverfahren abzuhandeln. Dort sind dann auch die konkreten Auswirkungen auf Natur und Landschaft zu bewerten.

Da dieser B-Plan ausschließlich positive Wirkungen hat, ist keine Eingriffsbilanzierung erforderlich, die artenschutzrechtlichen Bestimmungen werden nicht verletzt und eine Untersuchung auf Verträglichkeit mit den umliegenden FFH- und Vogelschutzgebieten ist nicht erforderlich.

Die vom Einwender genannten Untersuchungen sind daher nicht erforderlich. Evtl. Fehler in früheren Untersuchungen sind für diesen B-Plan ohne Bedeutung und können bei zukünftigen Genehmigungsverfahren ausreichend berücksichtigt werden.

Zu 1.1

8.3.4.1 Die seinerzeitige Prüfung bezog sich (siehe auch schon oben) auf ein veraltetes Netz Natura 2000 sowie auf inzwischen veraltete Prüfungsstandards.

Es hätte der aktuelle Datenbogen

Gebietsinformationen nach: http://www.natura2000-sh.de/

einbezogen werden müssen mit insbesondere dem wichtigen Lebensraumtyp 91D0* (Moorwälder), der im Standarddatenbogen nach der Fassung der FFH-Prüfung von 2004 noch nicht genannt war (dort: Seite 9).

8.3.4.2 Der Lebensraumtyp ist 2004 freilich bereits kursorisch geprüft worden und es ist festgestellt worden, dass aufgrund der bestehenden Grundwasserströme das Potential erheblicher Beeinträchtigungen besteht.

8.3.4.3 Auf der Eingriffsseite ging es damals um die Verlagerung der Eigenverbrauchstankstelle, die Umnutzung der alten Tankstelle als Flugzeugwaschplatz, Unterstellhallen mit einer überdachten Fläche von 4.000 m² und einer Reparaturhalle mit einer Grundfläche von 1.000 m².

8.3.4.4 Jetzt sind laut Planzeichnung im Planbereich der seinerzeitigen Flächennutzungsplanänderung statt der zuvor genannten 5.000 m² insgesamt 17.000 m² überbaute Fläche vorzusehen.

Zu 1.1

8.3.4.5 Abgesehen davon, dass sich insoweit ergibt, dass jedenfalls praktisch der B-Plan nicht aus dem F-Plan entwickelt ist, so ist die Prüfung der Auswirkungen jedenfalls nicht auf die jetzige Situation zu übertragen. Eine Empfindlichkeit mindestens bezogen auf die Grundwasserströme ist zu gewärtigen.

8.4 Hiervon abgesehen, gilt in fachlicher Hinsicht weiter folgendes, wobei ergänzend auf die in

Anlage 03, 04

zur Akte gereichten Stellungnahmen der Verbände, die zum Inhalt der vorliegenden Einwendung gemacht werden, verwiesen wird:

8.4.1 Soweit die Prüfungen der Bauleitplanung hinsichtlich des FFH-Gebietsschutzes darauf abstellen, dass gegenüber dem aktuellen Flugverkehr keine zusätzlichen Belastungen auftreten würden (Umweltbericht 10f), so ist dies ein verkürzter Ansatz.

8.4.2 Zum einen muss selbstverständlich, gerade im Hinblick auf die entsprechende Empfindlichkeit des unmittelbar benachbarten Tävsmoors, in einem worst case scenario untersucht werden, wie sich insbesondere die Grundwasserabsenkungen aufgrund der nunmehr zulässigen Bauten auf dass FFH-Gebiet auswirkt (siehe

Zu 1.1

8.4.3 Weiter ist Maßstab nicht primär die Steigerung der Belastung, sondern die Verschlechterung des Gebiets.

Ergäbe eine status quo Untersuchung (und die Einwendung geht hiervon aus), dass das Gebiet zwar in gutem Zustand ist, sich aber letztlich verschlechtert, sind keinerlei weiteren Belastungen mehr zulässig.

8.4.4 Dies gilt im besonderen hinsichtlich der in den letzten Jahren ins Blickfeld gerückten critical load Debatte (Stickoxide).

Es wird **beantragt,**

gutachterlich untersuchen zu lassen, ob das Tävsmoor die derzeitige Belastung durch den benachbarten Flugplatz überhaupt verträgt (Lärm, Stickoxide, Grundwasser, Eintrag von Düngemitteln und Pflanzenschutzmitteln).

8.5 Was die Vogelarten angeht, sind qualifizierte Untersuchungen zum Lärm, auch und gerade zum Bodenlärm bei Triebwerksprobeläufen, anzustellen und in die Planung einzubringen. Die Untersuchungen aus 2004 zeigen hier keine Ergiebigkeit.

Insoweit ist auch eine immissionsschutzrechtliche Genehmigung vorzubereiten. Entsprechende Grenzwerte (TA Lärm, Vogelschutz) sind festzulegen.

Zu 1.1 **9. Naturschutz, Artenschutz**

9.1 Es ist davon auszugehen, dass erhebliche Beeinträchtigungen im artenschutzrechtliche Sinne bestehen.

9.2 Die im Umweltbericht (dort: Seite 10f) aufzufinden Überlegungen zum Artenschutz erfüllen die Versprechung aus

Anlage 01, Seite 18,

nicht.

9.3 Betrachtet wird nur der reine Tötungspfad durch Kollisionen; dieser wird "weg gewischt".

9.3.1 Sodann wird festgestellt, dass artenschutzrechtlich relevante Fortpflanzungs- und Ruhestätten auch der Avifauna, auf dem Flughafengelände nicht zu finden seien – eine gutachterliche Untermauerung dieser These wird freilich nicht angeboten. Die Einwendung merkt an, dass avifaunistische Habitate auf Flugplätzen eher die Regel als die Ausnahme darstellen.

9.3.2 Ebenso pauschal werden die Auswirkungen des Lärms vom Tisch gewischt.

9.3.4 Schließlich wird nicht untersucht, wie sich die Auswirkungen

Zu 1.1

auf die Lebensräume des FFH-Gebiets (mittelbar) auf die dort befindlichen Arten auswirken.

9.4 Nach alledem ist festzustellen, dass eine fachlich qualifizierte artenschutzrechtliche Prüfung nach den inzwischen üblichen Standards (bspw LBV SH) geboten und bisher nicht durchgeführt ist.

9.5 Auf die Frage von Vermeidungsmaßnahmen im engeren oder weiteren (CEF) Sinne kommt es nicht an, da so weit bisher gar nicht vorgedrungen wurde.

Die Einwendung greift insoweit vor und macht geltend, dass in Planungsverfahren in Schleswig-Holstein derzeit das Konzept der CEF-Maßnahmen rechtlich unzulässig überdehnt wird.

9.6 Nach dem derzeitigen Stand der Dinge ist davon auszugehen, dass, anders, als die Planung meint, auf die Abweichungsregelungen des Artenschutzrechts zurück gegriffen werden muss.

Das zur Inanspruchnahme der Abweichungsregelungen erforderliche besondere öffentliche Interesse wird jedoch nicht zu begründen sein

- rechtsdogmatisch folgt dies schon daraus, dass eine Planrechtfertigung nicht gegeben ist -

es wäre jedenfalls darzulegen und qualifiziert zu begründen.

Zu 1.1

10. Umweltbericht, Umweltprüfung

10.1 Die Planung legt zwar einen Umweltbericht vor, wobei freilich das Verhältnis zwischen Umweltprüfung und Umweltbericht unklar bleibt. Der Umweltbericht spricht auf Seite 3 oben davon, dass der Umweltbericht auf der Basis der Umweltprüfung aufgestellt werde.

10.2 Dies ist jedoch genau umgekehrt: Die Umweltprüfung folgt dem Umweltbericht. Die abwägenden Gremien werden mithin auf der Grundlage der vorgelegten Unterlagen gar nicht gesetzeskonform entscheiden können.

10.3 Was der Planung mangelt, ist die rechtlich gebotene Entscheidung über die UVP-Pflicht. Diese hätte vor Einleitung des Verfahrens erfolgen müssen.

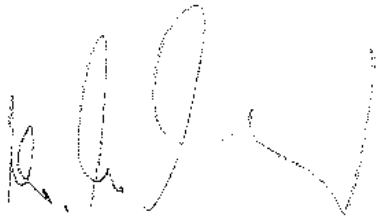
10.4 Klarstellender Weise wird darauf hingewiesen, das jedenfalls nach Art und Standortempfindlichkeit die Durchführung einer Umweltprüfung geboten ist.

Zu 10.1 – 10.4
Die Stellungnahme ist unzutreffend.
Die Umweltprüfung erfolgt integriert in das Verfahren zum B-Plan ohne dass es gesondert hervorgehoben oder benannt wird.
Nach § 17 Abs. 1 des Gesetzes über Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) erfolgt die UVP bei B-Plänen integriert im B-Plan-Verfahren nach den Vorschriften des BauGB (im Umweltbericht). Eine gesonderte UVP ist nicht erforderlich.

Zu 1.1

11. Schlussbemerkung

Es wird darum gebeten, über das Ergebnis der Beteiligung unterrichtet und am weiteren Verfahren beteiligt zu werden.



(Dr W Mecklenburg, Rechtsanwalt)

Anlagen

01 – Abwägungstabelle
02 – FFH-Prüfung 2004
03 – Stellungnahme AG 29/LNV zur F-Planänderung
04 – Stellungnahme BUND zur F-Planänderung

1.2

LBV-SH

Niederlassung Itzehoe

nachrichtlich:
Kreis Pinneberg
Der Landrat
Postfach 17 51
25407 Pinneberg

3. November 2010

nachrichtlich:
Ministerium
für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr
des Landes Schleswig-Holstein
- VII/41 Straßenbau -
Postfach 71 28
24171 Kiel

Bebauungsplan Nr. 16 „Flugplatz Uetersen-Heist (südlicher Teil) der Gemeinde Heist
hier: Beteiligung der Behörden gem. § 4 Abs. 2 BauGB und Benachrichtigung über die öffentliche Auslegung gem. § 3 Abs. 2 BauGB

Sehr geehrte Damen und Herren,

gegen den vorgelegten Plan und die öffentliche Auslegung habe ich keine Bedenken.

Straßen des überörtlichen Verkehrs werden durch die Bauleitplanung nicht betroffen.

Die Erschließung des Plangebietes erfolgt über das gemeindliche Straßennetz („Büttenkoppel" und „Schlackenweg").

Diese Stellungnahme bezieht sich in straßenbaulicher und –verkehrlicher Hinsicht nur auf Straßen des überörtlichen Verkehrs mit Ausnahme der Kreisstraßen.

Eine zusätzliche Stellungnahme in straßenbaulicher Hinsicht durch das Ministerium für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr erfolgt nicht.

Mit freundlichem Gruß

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

1.3

Landesamt für Landwirtschaft,
Umwelt und ländliche Räume
des Landes Schleswig-Holstein
Außenstelle Itzehoe

04.11.2010

Bebauungsplan Nr. 16 der Gemeinde Heist

Zu den vorgelegten Planungsunterlagen sind seitens des Fachbereiches Immissionsschutz wie in der Stellungnahme vom 17.05.2010 keine Bedenken und Anregungen mitzuteilen.

Bei Planänderungen und Ergänzungen wird um erneute Beteiligung mit Benennung der geänderten oder ergänzten Teile gebeten.

Allgemeiner Hinweis zur Beteiligung:
Die Stellungnahme erfolgt von hieraus nur zu Immissionsschutzbelangen. Prognosen zu Immissionsschutzfragen, wie zu Lärm, Luft, Turbulenzen, Schattenwurf usw., sind der Außenstelle Itzehoe - Regionaldezernat 77 - vorzulegen.
Sollten über die Zuständigkeit der unteren Kreisbehörden hinaus Fragestellungen zu Naturschutz, Artenschutz, Wasser oder Boden berührt sein, bitte ich Sie, diese Fragen im direkten Kontakt mit dem Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume, Hamburger Chaussee 25, 24220 Flintbek, Ansprechpartner: Herr Kischkewitz, (e-mail:Dieter-Klaus.Kischkewitz@llur.landsh.de; Tel: 04347/704281) zu klären bzw. von dort eine entsprechende Stellungnahme einzuholen.
Der Außenstelle Itzehoe bitte ich nur einen Unterlagensatz zu zusenden.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

1.4

Forstbehörde Mitte
des Landes Schleswig-Holstein

18.10.2010

Heist, B-Plan 16, Flugplatz Uetersen/Heist. 2. Stellungnahme

Sehr geehrte Damen und Herren,

ich muss meine Stellungnahme vom 26.04.2010 zu o. a. Planung in einigen Punkten konkretisieren.
In meinen Unterlagen habe ich die Gesamtwaldlage zu SO1, SO2 und SO3 grün koloriert dargestellt. Daraus ergibt sich, dass der Waldschutzstreifen zu den Planbereichen ergänzt werden muss. Während ich den südlich angrenzenden Waldbereich durchgehend als überdurchschnittlich brandgefährdet einstufe, und damit der 30m Waldschutzstreifen nicht zu unterschreiten und von jeglicher Bebauung nach § 24 LWaldG freizuhalten ist, halte ich bei SO1 im östlichen wie auch im nördlichen Bereich eine Unterschreitung des Waldschutzstreifens bis auf 20m für denkbar. Sollten sich weitere Fragen ergeben, stehe ich gern zur Verfügung.

Mit freundlichem Gruß

Der Anregung wird gefolgt.
Die Waldschutzstreifen werden entsprechend ergänzt.

1.5

Ihr Zeichen	Ihre Nachricht vom	Datum
Gek	07.10.2010	15.11.2010

Gemeinde Heist, Bebauungsplan Nr. 16 „Flugplatz Uetersen-Heist (südlicher Teil)“

Sehr geehrter Herr Kruse,

der NABU Schleswig-Holstein bedankt sich für die zugeschickten Planunterlagen und gibt zu dem o.a. Vorhaben – nach Rücksprache mit seinen örtlichen Mitarbeitern – folgende Stellungnahme ab.

Gegen das o.a. Vorhaben, einen Bebauungsplan zur Steuerung der Art der baulichen Nutzung in Teilbereich des Flugplatzgeländes Uetersen-Heist aufzustellen, bestehen seitens des NABU keine wesentlichen Bedenken.
Die Nutzungen und auch eventuelle Erweiterungen wären auch ohne die Aufstellung dieses Bebauungsplanes zulässig. Der NABU begrüßt, dass der Bebauungsplan Obergrenzen für bereits jetzt zulässige Nutzungen vorsieht.
Der NABU weist auf einen Widerspruch im Umweltbericht hin bezüglich der Aussage, ober der Flugverkehr zu- oder abnimmt. Auf der einen Seite beschreiben Sie auf Seite 7 Auswirkungen eines möglicherweise anwachsenden Flugverkehrs; weiter auf Seite 14/15, dass sich die Intensität des Flugbetriebes unter Umständen durch die Planung in geringer Weise erhöhen kann. Auf der gleichen Seite 15 wiederum schreiben Sie von einer eher dämpfenden Wirkung gegenüber einer Steigerung des Flugverkehrs – dies sei eher wahrscheinlich.
Welche Aussage ist zutreffend?
In diesem Zusammenhang weist der NABU auf Störungen hin, die vor allem von Hubschraubern auf das FFH-Gebiet DE 2323-392 „Schleswig-Holsteinisches Elbästuar und angrenzende Flächen“ – Bereich Wedeler und Haseldorfer Marsch – hier vor allem auf rastende Gänsepopulationen – ausgehen.
Daher spricht sich der NABU deutlich gegen eine Steigerung des Flugbetriebes, vor allem gegen einer Zunahme der Hubschraubereinsätze aus.

Der NABU bittet um weitere Beteiligung am Verfahren und um schriftliche Rückäußerung, wie über seine hier vorgebrachten Anmerkungen, Anregungen und Einwendungen befunden wurde.

Mit freundlichem Gruß
i. A.

Der Anregung wird gefolgt.
Die Aussagen im Umweltbericht werden einheitlich berichtigt.

2.1

FLUGPLATZ UETERSEN / HEIST GMBH

GESCHÄFTSFÜHRUNG

04. November 2010

Gemeinde Heist, Bebauungsplan Nr. 16 „Flugplatz Uetersen-Heist (südlicher Teil)“
Ihr Schreiben vom 07.10.2010

Sehr geehrter Herr Kruse,

gerne nehmen wir die Gelegenheit zu einer erneuten Stellungnahme zum Bebauungsplan Nr. 16 der Gemeinde Heist wahr. Auch auf das Risiko, uns zu wiederholen, möchten wir unsere Bedenken und Anregungen noch einmal besonders hervorheben. Dabei nehmen wir Bezug auf unsere Schreiben vom 12.10.2009 an die Gemeinde Heist sowie unser Schreiben vom 19.05.2010.

Dies aus folgendem Grund:
Wir sind der Meinung und befürchten, dass der B-Plan mit der differenzierten Kontingentierung der Bebauungsmöglichkeit uns in der Erfüllung unseres öffentlichen Auftrages in unvertretbarer Weise einengt und den Betrieb dieses Verkehrslandeplatzes langfristig wirtschaftlich gefährdet.

Im Einzelnen:
1. Wir haben den Auftrag des Landes Schleswig-Holstein zu erfüllen, im Rahmen der Betriebsgenehmigung einen unbehinderten Flugbetrieb sicherzustellen und alle Einrichtungen vorzuhalten, ohne jedoch die Erfordernisse der Zukunft abschätzen zu können. Darüber hinaus haben die vergangenen 1 ½ Jahre aufgezeigt – nachdem das abgebrannte Restaurant wieder in Betrieb genommen wurde – welch überragende Bedeutung nicht nur die Restauration, sondern auch der Flugplatzbetrieb für die Bevölkerung der Region als Freizeit- und Tourismuseinrichtung hat.

2. Als Flugplatzhalter sind wir ein nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten zu führendes Wirtschaftsunternehmen, ohne jegliche Zuschüsse, ohne Steuervergünstigungen und ohne Subventionen aus irgendeiner Quelle. Obwohl im öffentlichen Auftrag handelnd, müssen die Kosten des Betriebs aus den Einrichtungen und dem Flugbetrieb gedeckt werden. Die

-/2

Zu 1.-4.
Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.

Zu 2.1

Gesellschafter haben noch nie Erträge aus dem Betrieb des Flugplatzes gezogen, - das verbietet einerseits schon die geringe Überschussmarge, andererseits deren teilweise gemeinnütziger Status. Vor diesem Hintergrund wäre es fatal, wenn die zur Erfüllung der Aufgaben erforderlichen Einnahmequellen durch Auflagen gedeckelt werden. Stillstand wäre Rückschritt. Ganz sicher hat dabei niemand die Einrichtung von gewerblichem Linienflugbetrieb im Sinn. Er findet auch nicht statt. Dafür sind in bequemer Reichweite der Hamburger und der Lübecker Flughafen zuständig, die einzig und allein die dafür erforderlichen Einrichtungen vorhalten und die bei uns nicht installiert werden können. Das sind:

- die bei uns flächenmäßig nicht gegebene erforderliche Länge der Start-/ Landebahn,
- der Nachtflugbetrieb bis 23.00 Uhr,
- ein Anflugverfahren für Schlechtwetterbetrieb, und schließlich
- die Gewichts-(Größen-)begrenzung der in der Genehmigung zugelassenen Flugzeuge (nur sogenannte General Aviation).

Siehe oben.

3. Wir müssen vom Bund den Grund und Boden kaufen. Das Verfahren läuft seit Jahren und konnte wegen der hohen Preisvorstellungen des Bundes noch nicht realisiert werden. Der Pachtvertrag läuft Ende März 2014 aus. Wir sind bei der Finanzierung auf externe Kapitalgeber angewiesen, die natürlich langfristige Perspektiven für den Platz sehen wollen. Basis sollten Erträge aus der Verpachtung der Flächen für Hangars sein. Tritt hier in absehbarer Zeit durch Ausschöpfung aller Entwicklungsmöglichkeiten eine Stagnation ein, ist die für den Grundstückskauf erforderliche Finanzierung nicht gegeben, - durch das Ausbleiben von potentiellen Geldgebern.

4. Bei der Erstellung des F-Plans hatten wir bereits einen Rahmenplan entwickelt, der Eingang in das Feststellungsverfahren hatte und damit dessen Grundlage war (Anlage 1). Dieser Plan hatte den Mindestbedarf für die folgenden Jahrzehnte ausgewiesen, nachdem der beantragte Mittelteil (Verbindung zwischen S01 und S02/S03) der Gesamtfläche bereits geopfert wurde. Insoweit ist schon jetzt eine deutliche Einschränkung der Planung von behördlicher Seite erfolgt.

Vor diesem Hintergrund bitten wir um Berücksichtigung folgender Änderungen:

Zu 2.1 SO1

Diese Fläche fällt zwar gänzlich unter die Flugplatzgenehmigung für die Flugplatz Uetersen/Heist GmbH, hat dennoch für diese nur begrenzten Nutzen, da drei unabhängige Nutzer dort beheimatet sind (Anlage 2).

– Der größere östliche Teil gehört der Flugplatzgemeinschaft Uetersen e.V. im Eigentum. Diese Fläche wurde 1971 von Vereinen gekauft, um Segelflug- und Motorflugvereinen den Bau von Hallen für die Unterstellung ihrer Flugzeuge zu ermöglichen. Die vorhandenen Hallen entstanden entsprechend dem fortschreitenden Bedarf im Laufe der Jahre. Auf dieser Fläche ist noch Platz für ca. 1200 m² Hallenfläche, insbesondere für den prosperierenden Segelflug- und Ultraleichtflug-Betrieb.

– Auf der westlichen Seite wird die ausgewiesene Fläche in erster Linie auf einer von einem Dritten direkt vom Bund angepachteten Fläche genutzt (sogen. Schafstall, ca. 1000 m²). Auch auf diese Fläche haben wir keinen Zugriff.

-/3

- 3 -

– Die verbleibende Fläche steht der Flugplatz Uetersen/Heist GmbH in diesem Bereich als Erweiterungsmöglichkeit zur Verfügung, zweckmässig in der Größe von ca. 2000 m².

Die Fläche SO1 sollte – um ein Windhundverfahren zu vermeiden – aufgeteilt werden in drei Unterflächen und wirtschaftlich sinnvolle Bebauungsmöglichkeiten für jeden der drei Nutzer ausweisen.

Zu SO 1:
Der Anregung wird teilweise gefolgt.
Der Einwender stellt korrekt fest, dass Baumöglichkeiten für alle Nutzer vorhanden sein müssen und nicht durch einen Nutzer allein ausgeschöpft werden dürfen, so dass für die übrigen Nutzer keine Erweiterungsmöglichkeiten mehr verbleiben (sog. Windhundprinzip).
Die Festsetzung wird geändert, so dass die Bebauung nunmehr prozentual zur verfügbaren Grundstücksfläche festgesetzt wird.
Die bisherige Regelung für das SO 1 wird durch folgende Festsetzung Nr. 2 ersetzt:
„2. Innerhalb des SO 1 sind je 1 m² Grundstücksfläche 0,3 m² Gebäudegrundfläche zulässig. Dies entspricht einer im SO 1 insgesamt zulässigen Grundfläche von 9.250 m². Nicht ausgenutzte Gebäudegrundflächen können innerhalb des SO 1 auf andere Grundstücke übertragen werden.“
Die zulässige Grundfläche im SO 1erhöht sich durch die Neuformulierung geringfügig von 9.000 m² auf 9.250 m². Damit wird eine zusätzliche Baufläche von rund 1.530 m² ermöglicht.

Zu 2.1

SO2 Diese Fläche enthält die zentralen Bauten (Anlage 3). Bedarfsflächen sind zukunftsichernd vorzuhalten für

1. das Restaurant. Durch den erheblichen Zuspruch durch die Bevölkerung – besonders auch für Veranstaltungen der verschiedensten Art – hat sich die Notwendigkeit von Erweiterungsmöglichkeiten nach Osten für die fehlenden Veranstaltungsräume ergeben. Vorhaltebedarf: 200 bis 300 m². Zweckmäßigerweise sollte die östliche Grenze entsprechend weiter nach Osten verschoben werden.
2. die Verwaltung/Clubs. Die Containerbüros erweisen sich als zu klein und ungenügend. Hier sind Club-, Versammlungs- und Schulungsräume sowie Vereinsbüros gefragt. Die vorhandene Gerätehalle wäre an einen anderen Ort zu verlegen. Eine Fläche von rd. 500 m² sollte vorgehalten werden.
3. den Hallenbereich an der westlichen Begrenzung. Hier ist schon längere Zeit geplant und in Arbeit, die Lücke in dem wertvollen gebäudenahen Hallenriegel zwischen den vorhandenen Hallen 'Nordcopters' (nördlich) und 'Aerial Sign' (südlich) zu schließen (1000 m²). Ein Bauantrag dafür war bereits in 2008 im Antragsverfahren und ist dann wegen der Veränderungssperre nicht weiter verfolgt worden.
   Das Genehmigungsverfahren für die Halle 'Aerial Sign' wurde durch die Veränderungssperre unterbrochen. Einspruch und Rechtsstreit führten dann in der Zwischenzeit trotz der Veränderungssperre zur Baugenehmigung.
   Die Bestandsdaten und Grundflächen sind also entsprechend anzupassen.

Der Bedarf über die schon heute vorhandene Bebauung hinaus sollte mit etwa 2000 m² vorgehalten werden.

SO3 Auf dieser Fläche sollen überwiegend die Unterstellmöglichkeiten für Flugzeuge, die jetzt überwiegend im Freien stehen, sowie für den in einer prosperierenden Wirtschaft nun einmal zu erwartenden Zuwachs geschaffen werden. Auch kleinere Betriebe, für die wir schon einmal Anfragen hatten (wie Zusammenbau von Flugzeugkits (Bausätze), Reparatur von Flugzeugbespannungen, Werksvertretungen u.ä.) könnten hier Platz finden.

Vorgesehen sind dafür zwei Riegel identisch zu dem westlichen Riegel in SO2, jeder mit einer Grundfläche von ca. 2.300 m², insgesamt also etwa 4500 bis 5000 m².

Zweckmäßigerweise sollte die westliche Begrenzung der Fläche parallel zu den Hallen verlaufen, die wegen der baulichen Ordnung alle rechtwinklig zueinander ausgerichtet sein sollen. Die Zwischenräume zwischen den Hallen sind für die Rollbewegungen der Flugzeuge mindestens in dieser Breite erforderlich.

Zu SO 2
Der Stellungnahme wird teilweise gefolgt.
Eine Erweiterung des Sondergebiets nach Osten ist nicht möglich, da der B-Plan damit über die Baufläche des Flächennutzugsplans hinausgehen würde. Hierzu wäre eine Änderung des FNPs erforderlich. Dies ist nicht beabsichtigt und wäre ein sehr aufwändiges Verfahren, da dann zusätzliche Auswirkungen auf Natur und Landschaft zu bewerten wären. Wegen der der Schutzgebiete in der Umgebung wäre das ein zeit und kostenintensives Verfahren. Zudem wurde der FNP erst vor wenigen Jahren für den Flugplatz geändert.

Nachdem Ende 2010 alle vorhandenen Gebäude eingemessen wurden, wurde festgestellt, dass die für das Baugebiet vorgesehene maximale Baufläche von 4.000 m² bereits fast vollständig ausgeschöpft ist (Bestand Ende 2010: ca. 3.845 m²). Der B-Plan lässt damit keine nennenswerte Entwicklung mehr zu und droht als „Verhinderungsplanung“ rechtlich angreifbar zu werden.
Es muss allerdings festgestellt werden, dass die Nutzer an dieser Fehleinschätzung ihren Anteil tragen, da sie ihrer gesetzlichen Einmessungspflicht nicht nachgekommen sind. Die Planverfasser konnten die bebaute Fläche daher nur schätzen.

Um Entwicklungsmöglichkeiten aufzeigen zu können, wird die bebaubare Fläche im SO 2 daher von bisher vorgesehenen 4.000 m² um 1.100 m² von auf 5.100 m² erhöht. Dies erlaubt einen Lückenschluss zwischen den westlichen Hallen der Firmen Nordcopters und Aerial Sign.

Diese 1.100 m² werden im bisher unbebauten SO 3 abgezogen, so dass dort noch 2.900 m² bebaubare Flächen verbleiben.

Zu SO 3:
Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.
(Fortsetzung nächste Seite)

Zu 2.1

Bitte berücksichtigen Sie bei Ihrer Abwägung auch, dass die Flugplatz Uetersen/Heist GmbH – außer den neu entstandenen Hallen für 'Nordcopters', 'Flugschule Hamburg' und 'Aerial Sign' – keine Hallen auf ihrem Gelände hat, weder eigen noch fremd. Die Hallen auf dem Gelände der Flugplatzgemeinschaft Uetersen e.V. stehen auf deren Grund und Boden und erwirtschaften keinen Ertrag für die GmbH.

Für Ihre bessere Orientierung haben wir die Pläne beigefügt . Auf diesen Anlagen sind die Altflächen, und zusätzlich in rot die oben beschriebenen Planflächen eingezeichnet. Gegebenenfalls bietet es sich auf dem Plan 3 an, die Grenzlinie zwischen SO2 und SO3 eine Hallenbreite nach Osten zu verlegen, also zwischen die Hallen und den alten Betonweg. Auf der Fläche SO2 bestünde dann noch ein Bedarf von maximal 1000 m², auf der Fläche SO3 von ca. 5500 bis 6000 m² (rote Flächen). Die vorgeschlagenen neuen Flächentrennungen sind in grün markiert.

Zum Abschluss möchten wir noch eine grundsätzliche Anmerkung machen:

Es gibt weder einen sinnvollen Grund für die Aufteilung in Unterflächen, noch für die Kontingentierung. Die Flächen sind ohnehin schon in der 1. Änderung zum F-Plan erheblich reduziert worden. Auch wird niemand nachvollziehen können, dass eine Baugenehmigung wegen eines ausgeschöpften Kontingentes für eine Halle nicht erteilt wird, dies aber 20 Meter daneben möglich wäre. Erst recht wird niemand nachvollziehen können, dass ein Anbau am Restaurant aus Kontingentgründen nicht genehmigt wird, eine Halle 100 Meter weiter stattdessen gebaut werden darf, weil hier ein Kontingent noch Reserven hat.
Es gibt auch keinen sinnvollen Grund, uns unter Inkaufnahme erheblichen wirtschaftlichen Risikos in der zukünftigen Entwicklung einzuschränken. Für uns sind langfristig existentielle Fragen tangiert. Abwägungen mit anderen Möglichkeiten zur Verhinderung der Entwicklung des Flugplatzes zu einem 'Großflughafen' haben nicht stattgefunden. Wir möchten anregen, durch sinnvolle Vereinbarungen die Entwicklung einvernehmlich zu regeln und flexibel in der Berücksichtigung der verschiedenen Interessen und Bedürfnisse im Zeitablauf zu bleiben. Ein bedeutender Flugplatz – wir sind der größte dieser Art in Deutschland – ist ein nicht zu unterschätzender Wirtschafts- und Imagefaktor für Gemeinde und Kreis. Er schafft wertvolle Arbeitsplätze und Steuereinnahmen und hat positive Auswirkungen auf die Infrastrutur der Randgemeinden. Ein rigoroses Deckelungsverfahren ist sicher die schlechteste Lösung auf dem Weg zu einem gemeinsamen Ziel. Der von uns genannte Flächenbedarf wäre folgerichtig als ein tragbarer Kompromiss zu sehen.

Für die absehbare Entwicklung erscheint eine bebaubare Fläche von 2.900 m² ausreichend.

Die gewünschte Anlage eines zweiten westlichen Hallenriegels würde nach der Skizze des Einwenders (s. unten) bereits eine Erweiterung des Sondergebiets nach Westen und damit zusätzlich eine Änderung des Flächennutzungsplans erforderlich machen.

Die Aufteilung in unterschiedliche Sondergebiete erfolgt, um die Menge der gewerbliche Nutzungen zu regeln. Die Festsetzung eines Sondergebietes 3 ist als zusätzliche Möglichkeit zu sehen, um vorhandenen Flugzeuge angemessen unterstellen zu können.

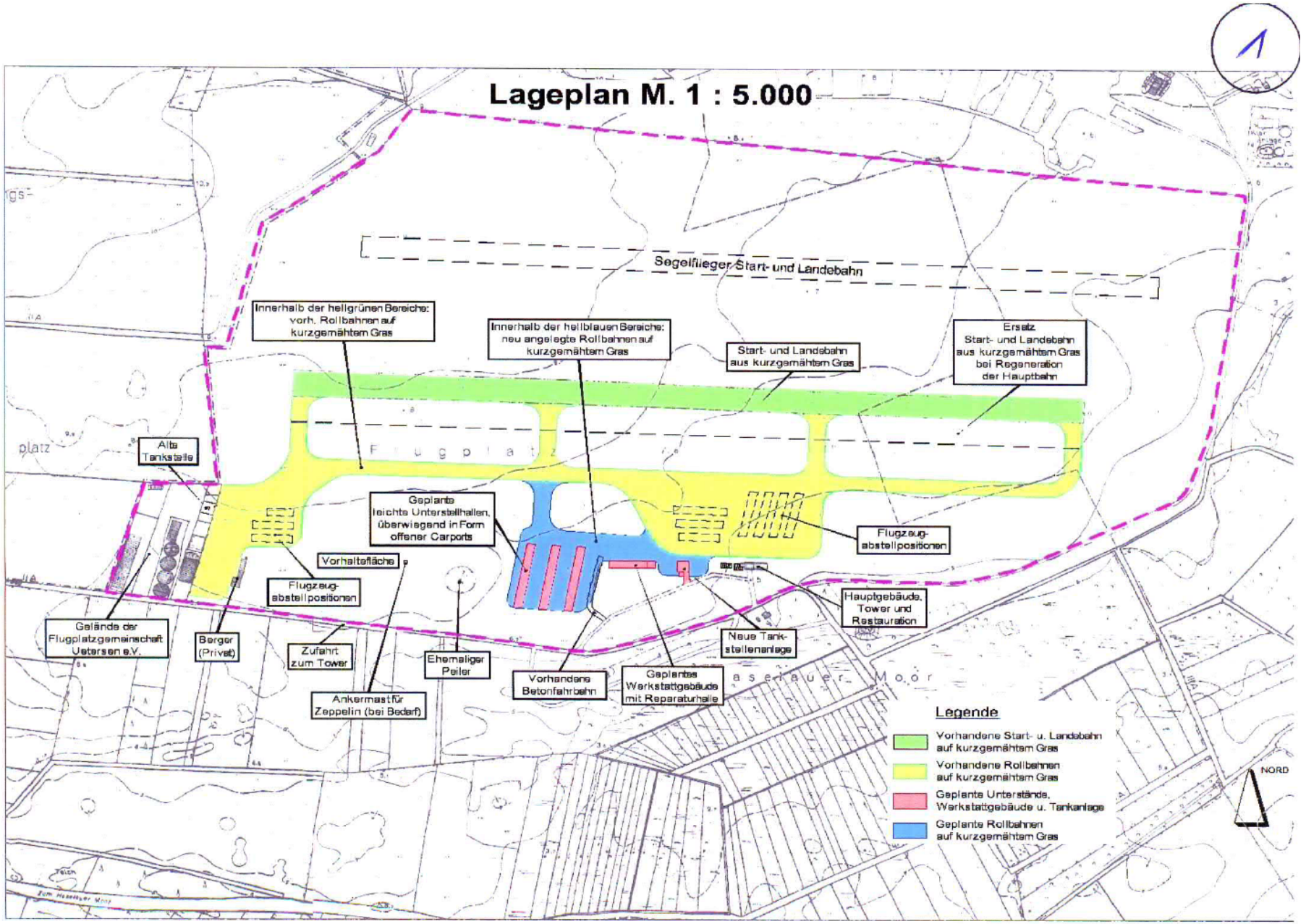
Zu 2.1

Für erläuternde Gespräche stehen wir selbstverständlich gerne zur Verfügung.

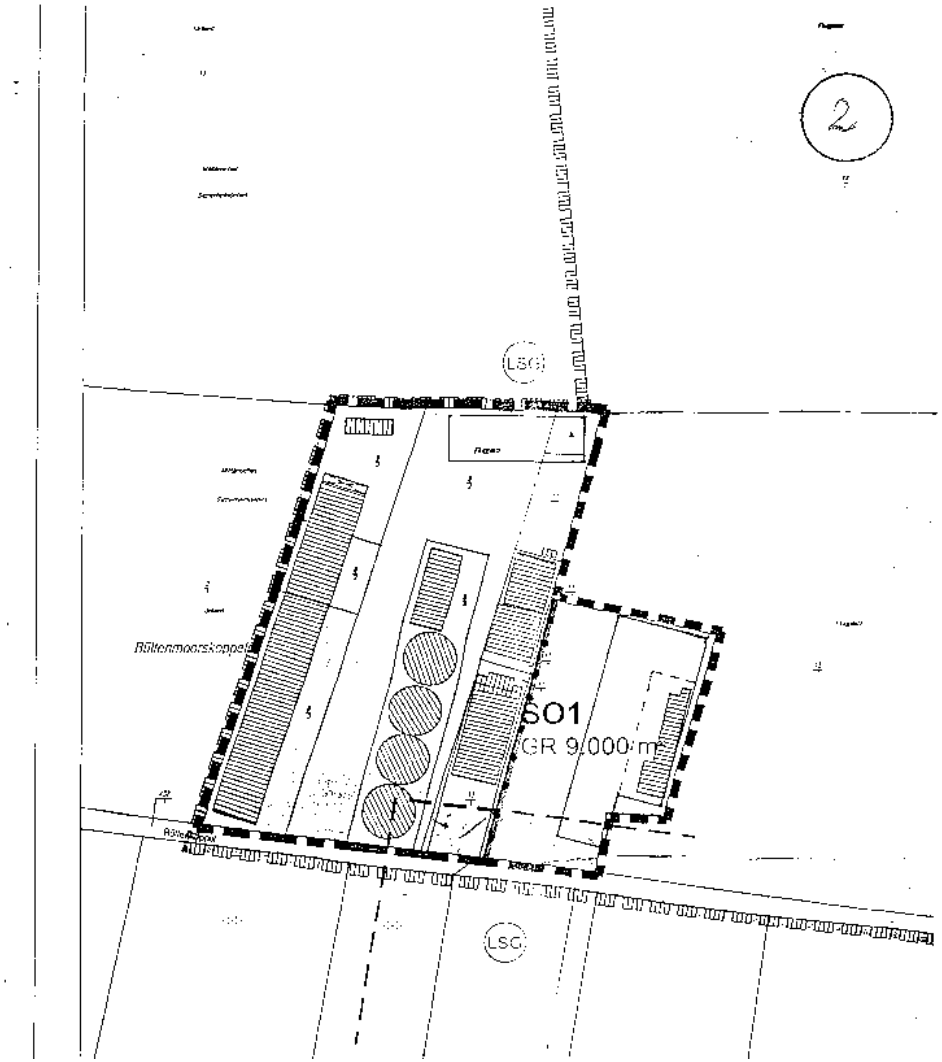
Mit freundlichen Grüßen
Flugplatz Uetersen/Heist GmbH

G. Jung

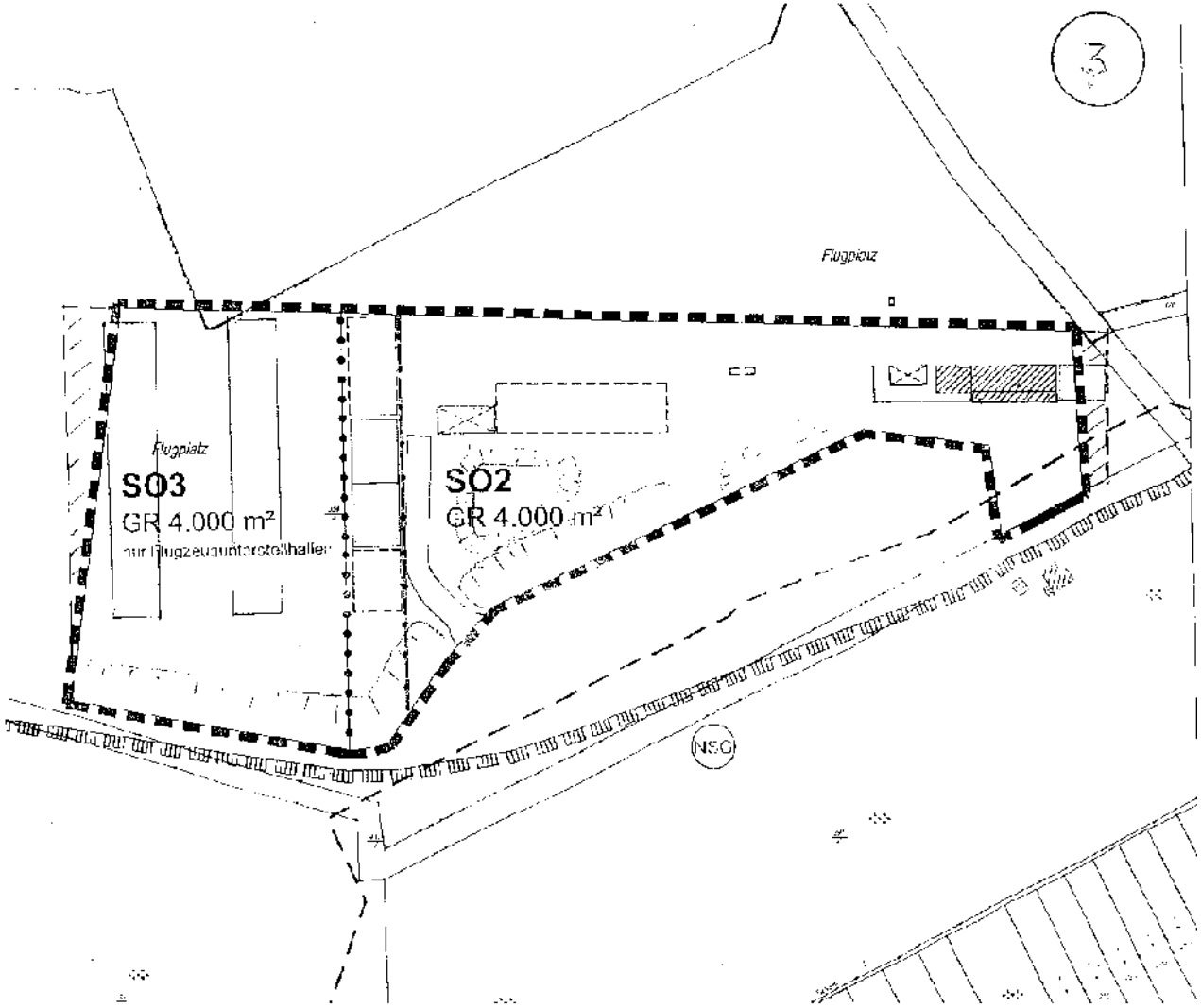
Zu
2.1


Lageplan M. 1 : 5.000
Segelflieger Start- und Landebahn
Innerhalb der hellgrünen Bereiche: vorh. Rollbahnen auf kurzgemähtem Gras
Innerhalb der hellblauen Bereiche: neu angelegte Rollbahnen auf kurzgemähtem Gras
Start- und Landebahn aus kurzgemähtem Gras
Ersatz Start- und Landebahn aus kurzgemähtem Gras bei Regeneration der Hauptbahn
Alte Tankstelle
Geplante leichte Unterstellhallen, überwiegend in Form offener Carports
Vorhaltefläche
Flugzeug-abstellpositionen
Flugzeug-abstellpositionen
Hauptgebäude, Tower und Restauration
Gelände der Flugplatzgemeinschaft Uetersen e.V.
Berger (Privat)
Zufahrt zum Tower
Ehemaliger Peiler
Ankermast für Zeppelin (bei Bedarf)
Vorhandene Betonfahrbahn
Geplantes Werkstattgebäude mit Reparaturhalle
Neue Tank-stellenanlage
Legende
Vorhandene Start- u. Landebahn auf kurzgemähtem Gras
Vorhandene Rollbahnen auf kurzgemähtem Gras
Geplante Unterstände, Werkstattgebäude u. Tankanlage
Geplante Rollbahnen auf kurzgemähtem Gras
NORD

Zu 2.1



Zu
2.1



2.2 FLUGPLATZ UETERSEN / HEIST GMBH

Nach Ende der Auslegungsfrist eingegangen.

GESCHÄFTSFÜHRUNG

Flugplatz Jetersen / Heist GmbH, 25492 Heist
Gemeinde Heist
Herrn Bgm. Jürgen Neumann
Hauptstraße 53

25492 Heist

Postanschrift: c/o GÜNTER JUNG
PARKALLEE 19
22926 AHRENSBURG

☎ 04102 - 82 47 60
04102 - 82 47 61
e-Mail: guenter.jung@edhe.de

16. Dezember 2010

B-Plan

Sehr geehrter Herr Neumann,

wir haben aus der Presse entnommen, dass die Veränderungssperre für unser Gelände um ein Jahr verlängert wurde. Auch wenn die Frist für Einwendungen zum Entwurf des B-Plans abgelaufen ist, gibt uns dies Veranlassung, noch einmal auf die Festlegungen im B-Plan zurückzukommen. Wir haben Grund zu der Annahme, dass nachfolgende Sachverhalte noch gar nicht zur Kenntnis genommen wurden.

1. Sollte es bei der Aufteilung der Fläche in drei Sondergebiete bleiben, würde für die Fläche 'SO2' ein B-Plan festgelegt werden, der eine zweckmäßige Bebauungsmöglichkeit gar nicht mehr beinhaltet. Das wäre Anachronismus pur. Wir haben vom Vermessungsbüro Felshart eine Vermessung der vorhandenen Bauvorhaben durchführen lassen. Die bestehenden Bauwerke haben folgende Größen:

Restaurant und Betriebsgebäude ca.	35 x 14,50 m	507 m²
Tower und Containerbüros ca.	14 x 11 m	154 m²
Lagerhalle ca.	15 x 8 m	120 m²
Flugschule Hamburg ca.	81,50 x 21 m	1711 m²
Nordcopters ca.	40 x 20 m	800 m²
Aerial Sign ca.	26,50 x 20 m	530 m²
bebaute Fläche		3822 m²

   Bei einer bebaubaren Fläche von 4000 m² würde der B-Plan die Bebauung von 178 m² regeln. Das reicht noch nicht einmal für Perspektiven für den Restaurantbetrieb.

2. Die Eingrenzung der Flächen im Gebiet 'SO3' lediglich auf Hallen entspricht nicht den notwendigen Gegebenheiten. Räume für Verwaltung, Wartung und Technik sind unabdingbar, wenn es sich um Sammelhallen handelt, die i.d.R. einem einzigen Betreiber gehören (z.B. Verein). Nur bei Hallen mit Einzelstellplätzen (z.B. sogen. T-Hallen oder

Der Stellungnahme wird teilweise gefolgt.
Siehe Abwägung 2.1

Zu 2.2

auch bei Rundhallen) sind Ausnahmen denkbar. Die Hallen auf dem Gelände der Flugplatzgemeinschaft im Westen des Flugplatzgeländes sind dafür ein typisches Beispiel. Nahezu alle Hallen haben Räume für Vereinsarbeit und vereinsinterne Werkstattarbeit, - nicht jeder Wartungs- und Reparaturbedarf kann in eine fremde Werkstatt gegeben werden. Darüber hinaus sind bei uns Unternehmen ansässig (z.B. Canair, City Copter), die ihre z. Zt. noch im Freigelände untergestellten Flugzeuge in einer Halle unterstellen möchten, ihre Verwaltung aber im Betriebsgebäude bzw. den Containerbüros haben. Das soll natürlich bei einem Hallenbau kostensparend zusammengefasst werden. Die Fläche 'SO2' hat dafür keinen Raum mehr.
Die Vorschriften des Luftfahrtbundesamtes bezüglich eines ordnungsgemäßen Betriebsablaufs in diesen Betrieben sind streng und können nicht ignoriert werden.

Wir möchten Sie bitten, der Fa. ELBBERG Richtlinien anhand zu geben, die auch bei Einschränkungen eine sinnvolle und kostengünstige Nutzung der bebaubaren Flächen gestatten. Wir verweisen auf unsere Schreiben vom 04. und 09.11.2010.

Gerne geben wir auch mündliche Erläuterungen, gegebenenfalls mit neutralen Fachleuten, um dem B-Plan, - wenn er denn schon in der vorgesehenen Form gestaltet sein muss – ein flugplatztypisches Gesicht zu geben. Auch ein kleiner Flugplatz benötigt eine zweckmäßige Infrastruktur, ohne dadurch zum Verkehrsflughafen zu werden.

Mit freundlichen Grüßen
Flugplatz Uetersen/Heist GmbH

G. Jung

2.3

Dr Wilhelm Mecklenburg

Diplom-Physiker · Rechtsanwalt
Hätschenkamp 7
25421 Pinneberg
wmecklenburg@t-online.de

RA Dr W Mecklenburg, Hätschenkamp 7, 25421 Pinneberg

Einwurfeinschreiben
Vorab per fax ohne Anlagen: 040 460955 70

11. November 2010
flug-ue/bplan-16/

Verkehrslandeplatz Uetersen
Bebauungsplan Nr 16 der Gemeinde Heist, "Flugplatz Uetersen-Heist (südlicher Teil)" -

Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 3 Abs 2 des Baugesetzbuches (BauGB)

Herr

Matthias Heerklotz, Lehmweg 51, 25492 Heist, für die Bürgervereinigung gegen Fluglärm, Heist und Umgebung eV,

hat mich gebeten, ihn zu vertreten. Ordnungsgemäße Vollmachtserteilung wird anwaltlich versichert. Schriftliche Vollmacht liegt der Gemeinde bereits vor und wird auf Verlangen erneut beigebracht werden.

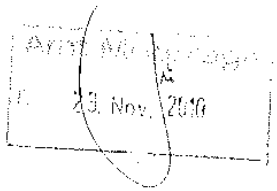
Der Verein erfüllt die Voraussetzung zur Anerkennung nach dem Umweltrechtsbehelfsgesetz und kann auf dieser Basis umfassend die objektive Rechtswidrigkeit der Planung rügen. Auf die Vorabentscheidungsersuchen des OVG Münster und des Conseil d'Etait Belgien zur Problematik beim EuGH wird hingewiesen.

Siehe Abwägung zu 1.1

Nachfolgender Teil der Stellungnahme siehe 1.1

2.4

Peter und Karin Braun



25492 Heist
Im Dorfe 7
23.Nov.2010

Ø PTS
Ø BGM

An das
Amt Moorrege
Zu Hd. Herrn Jürgensen

25436 Moorrege

Betreff: Bebauungsplan Heist

Sehr geehrte Damen und Herren,

in der Anlage erhalten Sie zur Information ein Protokoll das wir als Privatpersonen

an die Kommunalaufsicht geschrieben haben.

Wir erhoffen uns Unterstützung bei der Überprüfung des Zustandekommens des

Ausgehängten B-Plans.

Mit freundlichen Grüßen

Peter und Karin Braun

Anlage
Schreiben an die Kommunalaufsicht

(Nach Ablauf der Auslegung eingegangen, es wurde Fristverlängerung gewährt.)

Zu 2.4

Peter und Karin Braun

25492 Heist
Im Dorfe 7
22. Nov. 2010

An die
Kommunalaufsicht Pinneberg
Postfach

25421 Pinneberg

Betreff: Gemeinde Heist

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir möchten uns kurz vorstellen. Peter und Karin, seit 1977 Bürger der Gemeinde Heist. Seit 2006 gehören wir der „Bürgervereinigung gegen Fluglärm Heist und Umgebung E.V. an. Unsere Initiative hat 100 Vollmitglieder und viele Unterstützer.

Der 1. Vorsitzende ist Matthias Heerklotz.

Die 2. Vorsitzende ist Olga Samuel

3. Karin Braun (Schreiberin) fungiert al Protokollführerin.

Zur Vorgeschichte:

a) Seit dem Jahr 1975 besteht ein Vertrag der Gemeinde Heist und der Flugplatz GmbH Über die Nutzung und Verbote desselben. Das hat viele Jahre gut funktioniert, bis sich nach Und nach viele Betriebe ansiedelten. Im besonderen die „Air Hamburg“ und viele Flugschulen. Seitdem leidet Heist unter massiver Lärmbelästigung. Obwohl es diesen Vertrag gibt, durfte die jetzige Flugplatz GmbH mit ihrem Geschäftsführer Herrn Jung Schalten und walten wie sie wollten. Nach Jahren der falschen Lippenbekenntnisse unserer Gemeindevertreter, sind wir nun als BV zu der Auffassung gelangt, immer getäuscht Worden zu sein

Zu a)
Die Ausführungen zur Vorgeschichte werden zur Kenntnis genommen.
Eine Abwägung dazu ist nicht erforderlich.

Zu 2.4

Nach Durchsicht der Protokolle auf dem Amt Moorrege ist zu entnehmen, dass zwischen Dem ehemaligen BM der Gemeinde Heist Herrn Siemonsen, dem Bauausschußvorsitzenden Herrn Heppner, Herrn Manske als Leiter des Amtes Moorrege und Herrn Jung von der Flugplatz GmbH, eine „wirtschaftliche Öffnung“ versprochen wurde. Nun wissen wir auch, warum seitens der gesamten Gemeindevertreter nie eine kritische Nachfrage kam und alles abgesegnet wurde.

Wir versuchten über die Luftfahrtbehörde aus Kiel Unterstützung zu bekommen, um Piloten zu diziplinieren um richtig und nach geltenden Regeln zu fliegen.
Aber flugs wurden die Regeln gelockert und geändert. Die vorher bestandenen Flugverbote Über bewohnte Gebiete wurden in „kann – Bestimmungen“ geändert.

Wie aus dem Schreiben des RA Dr. W. Mecklenburg hervorgeht, (das im Amt Moorrege Eingesehen werden kann) hat die Gemeinde Heist auf Initiative der Flugplatz GmbH Einen Bebauungsplan Nr. 16 erlassen, um Bauten die dort von der Fluglinie „Hamburg Air“ (Hallen und Containerbüros) gesetzwidrig aufgestellt wurden, legalisieren zu können.

Es wurden von der BV gegen Fluglärm beantragt, dass verschiedene Klauseln die im Vertrag von 1975 stehen, als Festsetzungen im Bebauungsplan erscheinen. Alles ist ungehört Und ignoriert worden.
Im Gegenteil, uns wurde erzählt, es ist alles zum Schutz der Bevölkerung, da sonst ein

Zu 2.4

„Wildwuchs“ an Bauten auf dem Flugplatz entstehen könnten.

b)

Wenn es um den Schutz der Bevölkerung geht, warum richtet man sich nicht einfach an den Vertrag?

Der vorliegende B-Plan-Entwurf lässt der Flugplatz GmbH viel Spielraum und beraubt Der Gemeinde Heist die zukünftige Einmischung.

Die Gemeindevertreter aller Fraktionen behaupten, es wäre rechtlich nicht möglich, weil Die Luftfahrtbehörde Kiel keine geringeren Ausbauflächen und Nutzungsbeschränkungen Zustimmen würde. Das ist schlicht unwahr.

Der jetzt vorliegende Plan hat so viele Schwächen und das Zustandekommen ist so unübersichtlich und mysteriös, dass wir nicht mehr wissen wie wir uns wehren können.

Wir bitten deshalb um folgende Unterstützung:

1. Prüfung der Erforderlichkeit eines Bebauungsplans.
2. Ist die zukünftige Bebauung überhaupt so groß erforderlich?

Hierbei sind alle unsere Bedenken im Schreiben des RA Dr. W. Mecklenburg aufgeführt.

(Einsehbar im Amt Moorrege)

Zu b)
Der B-Plan wird aufgestellt, um die bestehenden privatrechtlichen Regelungen (Vertrag) an die öffentlich-rechtlichen Regelungen (B-P-Plan) anzunähern. Eine vollständige Deckungsgleichheit ist jedoch nicht möglich, da ein B-Plan nicht so weitreichende Regelungsmöglichkeiten hat wie ein Vertrag.
Die Gemeinde Heist verzichtet mit diesem B-Plan nicht auf ihre Rechte aus dem Vertrag mit der Flugplatz GmbH, dieser Vertrag gilt vielmehr unabhängig und zusätzlich zu diesem B-Plan.
Die Aufstellung dieses B-Plans erfolgt auch, da es neben der Flugplatz GmbH weitere Nutzer gibt, für die der Vertrag nicht gilt.
Eine Abstimmung mit der Luftfahrtbehörde ist erfolgt, die nebenstehende Behauptung kann nicht nachvollzogen werden.
Ausführungen zur Notwendigkeit des B-Plans und zum Umfang der Festsetzungen enthält die Begründung.

Zu 2.4

Aufgrund dieser Ausführungen bitten wir um Überprüfung und Stellungnahme, ob das

Zustandekommen des B-Plans rechtens ist.

Durch diesen B-Plan wird der bis heute gültige Vertrag von 1975 durch die Gemeinde

Heist, zu Lasten der Bürger, aufgekündigt.

Mit diesem Schreiben möchten wir unsere Hilflosigkeit über unaufrichtige Politiker zum

Ausdruck bringen und setzen bei Überprüfung der Internas auf Ihre Behörde.

Mit freundlichen Grüßen

Peter und Karin Braun

Anlagen
Verträge von 1975
Protokoll Matthias Heerklotz v. 4.11.10
(Stellungnahme RA Mecklenburg ist im
Amt Moorrege einsehbar)

Zu
2.4

kreis pinneberg

Der Landrat
des Kreises Pinneberg
Kommunalaufsicht
Ihr Ansprechpartner
Bruno Munzke
Tel.: 04101-212-270
Fax: 04101-212-612
br.munzke@kreis-pinneberg.de
Lindenstraße 13
25421 Pinneberg
Zimmer 290

Pinneberg, 09.12.2010

Kreis Pinneberg · Postfach 1751 · 25407 Pinneberg
Frau Karin Braun
Herrn Peter Braun
Im Dorfe 7
25492 Heist

Ihre Anfrage vom 22.11.2010

Sehr geehrte Frau Braun,
sehr geehrter Herr Braun,

Ich bestätige den Eingang Ihrer Anfrage vom 22.11.2010 mit Betreff „Gemeinde Heist".

Im Kern Ihrer Anfrage geht es um die Prüfung der Erforderlichkeit und der Zweckmäßigkeit des zukünftigen Bebauungsplanes Nr. 16 der Gemeinde Heist. Hierbei handelt es sich um eine nach § 28 der Gemeindeordnung der Gemeindevertretung Heist vorbehaltene Aufgabe. Zu den grundlegenden Elementen der kommunalen Selbstverwaltung zählt die kommunale Satzungsbefugnis, die bereits Art. 28 Abs. 2 Satz 1 des Grundgesetzes verfassungsfest gewährleistet.

Allgemein ist hierzu auszuführen, dass die Gemeindevertretung die Gemeindebevölkerung repräsentiert. Sie setzt sich aus den von den Bürgern der Gemeinde gewählten Gemeindevertretern zusammen. Die Gemeindevertretung berät und beschließt über alle wichtigen Entscheidungen in Selbstverwaltungsangelegenheiten der Gemeinde sowie über den Gemeindehaushalt, sie stellt die Weichen für die zukünftige Entwicklung der Gemeinde und erlässt Ortsrecht in Form von Satzungen und Bauleitplänen. Das Aufstellen von z.B. von Bebauungsplänen ist daher das verfassungsmäßige Recht der gewählten Volksvertretung auf gemeindlicher Ebene.

Der Umfang kommunalaufsichtlichen Tätigwerdens erstreckt sich dann darauf, ob die Gemeinde rechtmäßig handelt . Die Überprüfung von Fragen der Zweckmäßigkeit des Verwaltungshandelns ist der Kommunalaufsicht nicht zugänglich. Nach der von mir vorgenommenen Prüfung der Angelegenheit sind für mich keine Anhaltpunkte ersichtlich, dass die Gemeinde Heist bei der Aufstellung des zukünftigen Bebauungsplanes Nr. 16 unrechtmäßig gehandelt hat. Insoweit kann ich Ihnen in dieser Angelegenheit nicht weiter helfen.

Mit freundlichen Grüßen

Bruno Munzke

Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.

2.5

Heist, den 15.11.1

Erwin Aug
Rugenbergen 51
25492 Heist

Amt Moorrege
Amtsstraße 12
25436 Moorrege
E: 15.11.2010

- Stellungnahmen bzw. Einwände betreff
Bebauungsplan Nr. 16 -

Sehr geehrte Damen und Herren,

es gibt Sonntage - und nicht nur die -, an denen man regelrecht aus seinem eigenen Garten wegen der Fluglärmbelästigung vertrieben wird.
Und dies soll aufgrund des Bebauungsplanes Nr. 16 (zum Schutz der Bevölkerung ???) besser werden, der einen weiteren Ausbau mit einhergehender Kommerzialisierung vorsieht?
Ich kann es nicht glauben!
Aus meiner Sicht ist der Bebauungsplan vielmehr erst die Basis dafür, dass die Fluglärmbelästigung zunehmen wird; denn weitere zusätzliche Unterstellmöglichkeiten bedeuten mehr Flugzeuge und somit mehr Fluglärm, oder sollen die Flugzeuge 24 Stunden am Tag und 365 Tage im Jahr am Boden stationiert bleiben - nur weil die Unterstellmöglichkeiten so schön sind?

Zu 2.3.
Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.
Regelungen zum Flugverkehr kann ein B-Plan aus rechtlichen Gründen nicht treffen. Die Landebahn liegt außerhalb des Geltungsbereichs, Festsetzungen für die Startbahn sind in einem B-Plan nicht möglich, dies wird ausschließlich luftverkehrsrechtlich geregelt.

Im Übrigen:

Charakter des B-Plans:
siehe Abwägung zu 1.1 unter Nr. 2.3

Naturschutz:
siehe Abwägung zu 1.1 unter Nr. 8.3 - 9.6

Zu 2.5

Mit diesem Bebauungsplan soll doch nur der alte bestehende Vertrag ausgehebelt werden, der eine Begrenzung der Flugplatzentwicklung beinhaltet.

Oder warum wird der bestehende Vertrag jetzt ein drittes Mal im Auftrag der Gemeinde überprüft? Obwohl mehrere Gutachten die Rechtsgültigkeit des Vertrages bestätigen.

Wer zieht den größten Nutzen aus dem Bebauungsplan? Die Einwohner der Gemeinde Heist und der benachbarten Ortschaften wohl kaum!

Es riecht nach einem abgekartertem Spiel, wie es in der Politik allgemein offensichtlich Mode geworden ist (und dann wird über zunehmende Politik-verdrossenheit lamentiert).

Das Argument, dass ohne den Bebauungsplan ein baulicher „Wildwuchs" möglich sei, kann ich so auch nicht gelten lassen; denn welcher Investor würde sich wohl bei weiterhin bestehendem alten Vertrag, oder aber rechtlich unsicherem Sachverhalt – wie seitens der Gemeinde Heist immer wieder argumentiert wird – engagieren?

Zu 2.5

Ein Investor wird doch nur dann aktiv, wenn er Entwicklungsmöglichkeiten (eben nicht bei einer Begrenzung durch den alten Vertrag) bei gleichzeitig rechtlich abgesicherten Bedingungen sieht.
Ich sehe eher die Gefahr eines „Nutzungswildwuchses" da der Bebauungsplan keine Nutzungsbeschränkung und -regelungen beinhaltet.
Stattdessen wird auf nachfolgende ~~Baugehe~~ Baugenehmigungsverfahren verwiesen, in denen eine Bürgerbeteiligung nicht vorgesehen ist.

Somit hat die Gemeinde „freie Hand", und es gibt keine störenden Elemente.
Andererseits wird auf ein erhöhtes Flugaufkommen hingewiesen, obwohl Flugregelungen (Anzahl der Starts und Landungen) nicht Bestandteil eines Bebauungsplanes sind.

Zudem wird ein Umweltbericht aus dem Jahre 2004 beigefügt, warum nicht gleich aus dem Jahre 1904; denn damals waren die Auflagen und Bewertungsrichtlinien noch laxer.

Zu 2.5

Umweltschutz - und dazu gehört auch Minimierung des Lärmes - „Nein Danke", und das bei einem ausgewiesen Naturschutzgebiet (Tävsmoor) in unmittelbarer Nähe.
Alles geschieht zum Wohle der Bevölkerung, nur was hat diese davon - außer LÄRM.
Es ist alles nur eine Farce!
Ich kann nur an die Verantwortlichen appellieren: Denkt auch an die nachfolgenden Generationen, und stellt nicht jetzt schon die Weichen für eine durch Lärm geprägte Situation, in der es kein Zurück mehr gibt.
JETZT DEN RIEGEL VORSCHIEBEN BEVOR ES ZU SPÄT IST!

So verbleibe ich hoffnungsvoll mit freundlich Gruß

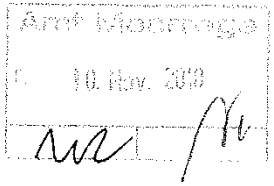
2.6

Dipl.-Ing. Saskia Stüben, Rugenbergen 46, 25492 Heist

Amt Moorrege

Amtsstraße 12

25436 Moorrege



Heist, 07.11.2010

Einspruch gegen B-Plan Nr. 16 für das Gebiet des Flugplatzes Uetersen-Heist

Sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit erhebe ich Einspruch gegen den Bebauungsplan Nr. 16 für das Gebiet des Flugplatzes Uetersen-Heist.

Es fehlen die Festlegungen für die Gebäudehöhe, die Geschossflächenzahl sowie die Grundflächenzahl, die auf ein Minimum reduziert sein sollten. Außerdem fehlen Festlegungen für die Art der Nutzung der Gebäude.

Es sollte eine Festlegung bezüglich der überbaubaren Grundflächen eingefügt werden und zusätzlich eine textliche Festlegung, die den Bau einer asphaltierten Landebahn verhindern.

Es fehlen weiterhin sämtliche textliche Festlegungen, die im Rahmen eines B-Plans getroffen werden könnten, um eine Ausweitung des Flugverkehrs weitgehend zu verhindern. Hierunter fallen auch die dem Vertrag vom 21.11.1975 zwischen der Gemeinde Heist und der Flughafen Uetersen GmbH getroffenen Vereinbarungen, die in den B-Plan als textliche Festsetzungen aufgenommen werden sollten.

Gemäß Baugesetzbuch, § 9 Inhalt des Bebauungsplans, können alle diese Festlegungen im B-Plan enthalten sein.

Weiterhin erhebe ich Einspruch gegen die Bezeichnung „Flugplatz“ und fordere eine Änderung in den Begriff „Verkehrslandeplatz“, um eine Entwicklung zum Flughafen zu verhindern.

Es fehlt ein aktueller Umweltbericht auf Grundlage der derzeitigen Gesetzeslage bezogen auf die aktuelle Planung.

Mit freundlichen Grüßen,

S. Stüben

Saskia Stüben

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt bzw. ist bereits teilweise gefolgt.
Eine Begrenzung der Geschossfläche ist durch die Festsetzung von Obergrenzen in m² erfolgt. Dies hat dieselbe begrenzende Wirkung wie eine Grund – oder Geschossflächenzahl.
Die Festsetzung von Gebäudehöhen wird für nicht erforderlich gehalten.
Regelungen zum Flugverkehr kann ein B-Plan aus rechtlichen Gründen nicht treffen. Die Landebahn liegt außerhalb des Geltungsbereichs, Festsetzungen für die Startbahn sind in einem B-Plan nicht möglich, dies wird ausschließlich luftverkehrsrechtlich geregelt.
Zur Benennung „Flugplatz“ s. Abwägung zu 1.1 unter Nr. 3.
Zum Vertrag s. Abwägung zu 1.1 unter 6.1 – 6.3