

Gemeinde Heist

Beschlussvorlage

Vorlage Nr.: 343/2011/HE/BV

Fachteam:	Planen und Bauen	Datum:	20.01.2011
Bearbeiter:	René Goetze	AZ:	

Beratungsfolge	Termin	Öffentlichkeitsstatus
Ausschuss für Bau-, Umwelt und Feuerwehrangelegenheiten der Gemeinde Heist	28.02.2011	öffentlich
Gemeindevertretung Heist	21.03.2011	öffentlich

Bebauungsplan Nr. 16 für das Gebiet des Flugplatzes Uetersen-Heist (südlicher Teilbereich), nördlich der Straße Bültenweg, südlich der Marseille Kaserne, nord-westlich des Naturschutzgebietes Tävsmoor/Haselauer Moor

hier: Beratung über die im Rahmen der öffentlichen Auslegung und der Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange eingegangenen Stellungnahmen und Beschluss über die erneute öffentliche Auslegung und Beteiligung der Behörden nach § 4a Abs. 3 Baugesetzbuch

Sachverhalt und Stellungnahme der Verwaltung:

Die Gemeindevertretung Heist hat am 13.09.2010 den Entwurf des Bebauungsplanes Nr. 16 gebilligt und gleichzeitig beschlossen, dass die öffentliche Auslegung (§ 3 Abs. 2 BauGB) sowie die Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange (§ 4 Abs. 2 BauGB) durchgeführt werden soll.

Die öffentliche Auslegung hat vom 14.10.-15.11.2010 stattgefunden.

Die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange wurden mit Schreiben vom 07.10.2010 über die Planungen unterrichtet und haben Gelegenheit erhalten, bis zum 15.11.2010 eine Stellungnahme abzugeben.

Die Stellungnahmen, die im Rahmen der Beteiligungen eingegangen sind, wurden durch das Planungsbüro in Abstimmung mit der Verwaltung und dem Bürgermeister geprüft. Resultierend aus dieser Prüfung wurde ein Vorschlag erarbeitet, wie und in welchem Umfang die Stellungnahmen berücksichtigt werden könnten (Abwägungsvorschlag). Der Abwägungsvorschlag und der aktuelle Planentwurf werden im Rahmen der Sitzung des Ausschusses für Bau-, Umwelt- und Feuerwehrangelegenheiten vorgestellt.

Die Berücksichtigung des vorliegenden Abwägungsvorschlages würde zu Änderungen und Ergänzungen des am 13.09.2010 gebilligten Entwurfes führen.

Wird der Entwurf des Bebauungsplanes nach Durchführung der öffentlichen Auslegung oder der Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange geändert oder ergänzt, ist er erneut auszulegen und sind die Stellungnahmen erneut einzuholen. Dies wäre bei Berücksichtigung des vorliegenden Abwägungsvorschlages der Fall. Es kann bestimmt werden, dass Stellungnahmen nur zu den geänderten oder ergänzten Teilen abgegeben werden können. Die Dauer der Auslegung und die Frist zur Stellungnahme kann angemessen verkürzt werden.

Die Abwägung der vorgebrachten Stellungnahmen obliegt ausschließlich der Gemeinde.

Folgt die Gemeinde den Abwägungsvorschlägen des Planungsbüros nicht und führt dies dazu, dass aus der Abwägung der Gemeinde keine Planänderungen gegenüber dem am 13.09.2010 gebilligten Entwurf resultieren, kann der Bebauungsplan Nr. 16 als Satzung beschlossen werden. Der Beschlussvorschlag wäre entsprechend abzuändern.

Finanzierung:

Die Planungskosten stehen haushaltsrechtlich zur Verfügung.

Beschlussvorschlag:

Der Bauausschuss empfiehlt / Die Gemeindevertretung beschließt:

1. Die während der öffentlichen Auslegung des Entwurfs des B-Planes Nr. 16 für das Gebiet des Flugplatzes Uetersen-Heist (südlicher Teilbereich), nördlich der Straße Büldenweg, südlich der Marseille Kaserne, nord-westlich des Naturschutzgebietes Tävsmoor/Haselauer Moor abgegebenen Stellungnahmen der Öffentlichkeit und der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange hat die Gemeindevertretung mit folgendem Ergebnis geprüft:

Die Stellungnahmen werden berücksichtigt/teilweise berücksichtigt/nicht berücksichtigt gemäß dem Abwägungsvorschlag des Planungsbüros Elbberg und der Amtsverwaltung Moorrege vom ... (Protokollanlage).

Die Verwaltung wird beauftragt, diejenigen, die eine Stellungnahme abgegeben haben, von diesem Ergebnis mit Angabe der Gründe in Kenntnis zu setzen.

2. Der Entwurf des Bebauungsplanes Nr. 16 für das Gebiet des Flugplatzes Uetersen-Heist (südlicher Teilbereich), nördlich der Straße Büldenweg, südlich der Marseille Kaserne, nord-westlich des Naturschutzgebietes Tävsmoor/Haselauer Moor und die Begründung werden in den vorliegenden Fassungen gebilligt.
3. Der Entwurf des Planes und die Begründung sind nach § 4a Abs. 3 i.V.m. § 3 Abs. 2 BauGB erneut öffentlich auszulegen und die beteiligten Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange über die erneute Auslegung zu benach-

richtigen. Die Dauer der Auslegung und die Frist zur Abgabe von Stellungnahmen werden auf 14 Tage begrenzt. Es wird bestimmt, dass Stellungnahmen nur zu den geänderten oder ergänzten Teilen abgegeben werden können.

4. Die Verwaltung wird beauftragt, die erneute Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange nach § 4a Abs. 3 i.V.m. § 4 Abs. 2 BauGB durchzuführen. Die Frist zur Abgabe von Stellungnahmen wird auf 14 Tage begrenzt. Es wird bestimmt, dass Stellungnahmen nur zu den geänderten oder ergänzten Teilen abgegeben werden können.

Neumann

Anlagen:

- Planzeichnung
- Begründung
- Abwägungsvorschlag

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 Moorrege
Amtsstraße 12
25436 Moorrege

Auftragnehmer und Bearbeitung:

Dipl.-Ing. Bauassessor Gerd Kruse
Dipl.-Ing. Anja Gomilar

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,

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

vertreten durch den Geschäftsführer des
Landesnatschutzverbandes, 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'Etat 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 beigelegt. Vorab sollen einige Punkte zur Betonung herausgegriffen 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 erkennt 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 Flugbetrieb 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.

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 2.10

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.

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.
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 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.

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, *des- halb* viele Fragen, die eigentlich zum B-Plan Verfahren gehören (Bauhöhe für die Gebäude, naturschutzrechtlicher Ausgleich), unter Ausschluss der Öffentlichkeit im Baugenehmigungsverfahren abgearbeitet werden könnten.
- 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.
- 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 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.

Aufgrund der gewählten wenigen getroffenen 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.

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.

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 5.1

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.

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 gewe-

sen wäre.

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.

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 5.2 – 5.3

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Die private Einschätzung der Flughafenbetreiber in einem anderen Gerichtsverfahren ist hier ohne Bedeutung.

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.

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 § 34¹ oder § 35².

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 Einwander 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 Tävmoor/ 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 das 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, dass jedenfalls nach Art und Standortempfindlichkeit die Durchführung einer Umweltprüfung geboten ist.

Zu 10.1 – 10.4

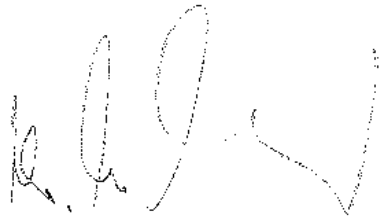
Die Stellungnahme ist unzutreffend.

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 11. Schlussbemerkung
1.1

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



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

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

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

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



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 Gek	Ihre Nachricht vom 07.10.2010	Datum 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, ob 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 eine 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 – welche 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

Zu 1.-4.

Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.

- /2

Zu

- 2 -

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 SO1 und SO2/SO3) 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 S01 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.

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 1 erhöht sich durch die Neuformulierung geringfügig von 9.000 m² auf 9.250 m². Damit wird eine zusätzliche Baufläche von rund 1.530 m² ermöglicht.

- /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
2.1

- S02** 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-, Versamlungs- 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.

- S03** 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 S02, 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 Flächennutzungsplans 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 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

- 4 -

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 beigelegt. 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 Infrastruktur 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.

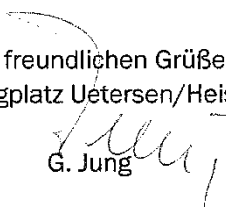
Für die absehbare Entwicklung erscheint eine bebaubare Fläche von 2.900 m² ausreichend.

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.

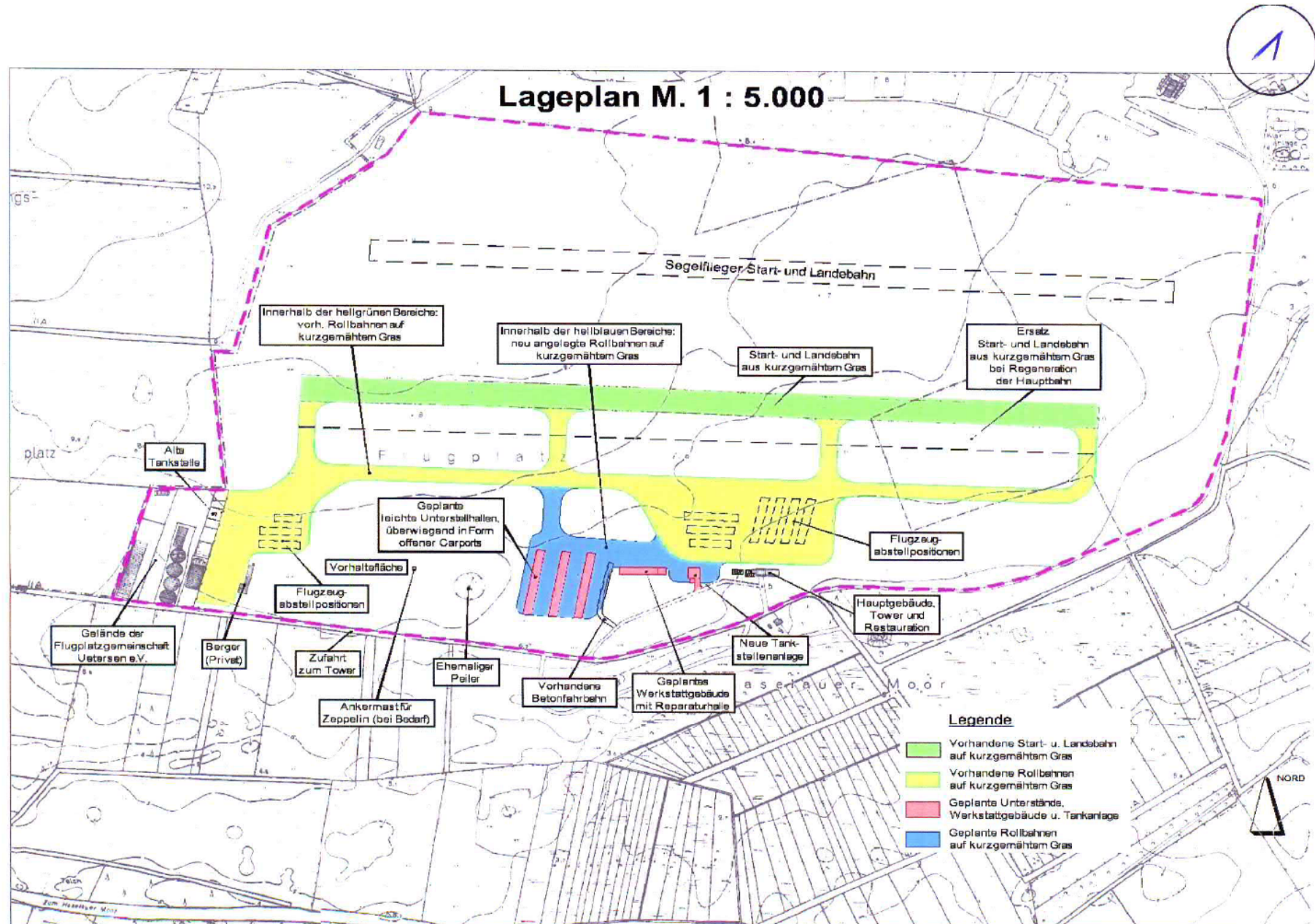
Die Aufteilung in unterschiedliche Sondergebiete erfolgt, um die Menge der gewerblichen Nutzungen zu regeln. Die Festsetzung eines Sondergebietes 3 ist als zusätzliche Möglichkeit zu sehen, um vorhandenen Flugzeuge angemessen unterstellen zu können.

Zu
2.1 Für erläuternde Gespräche stehen wir selbstverständlich gerne zur Verfügung.

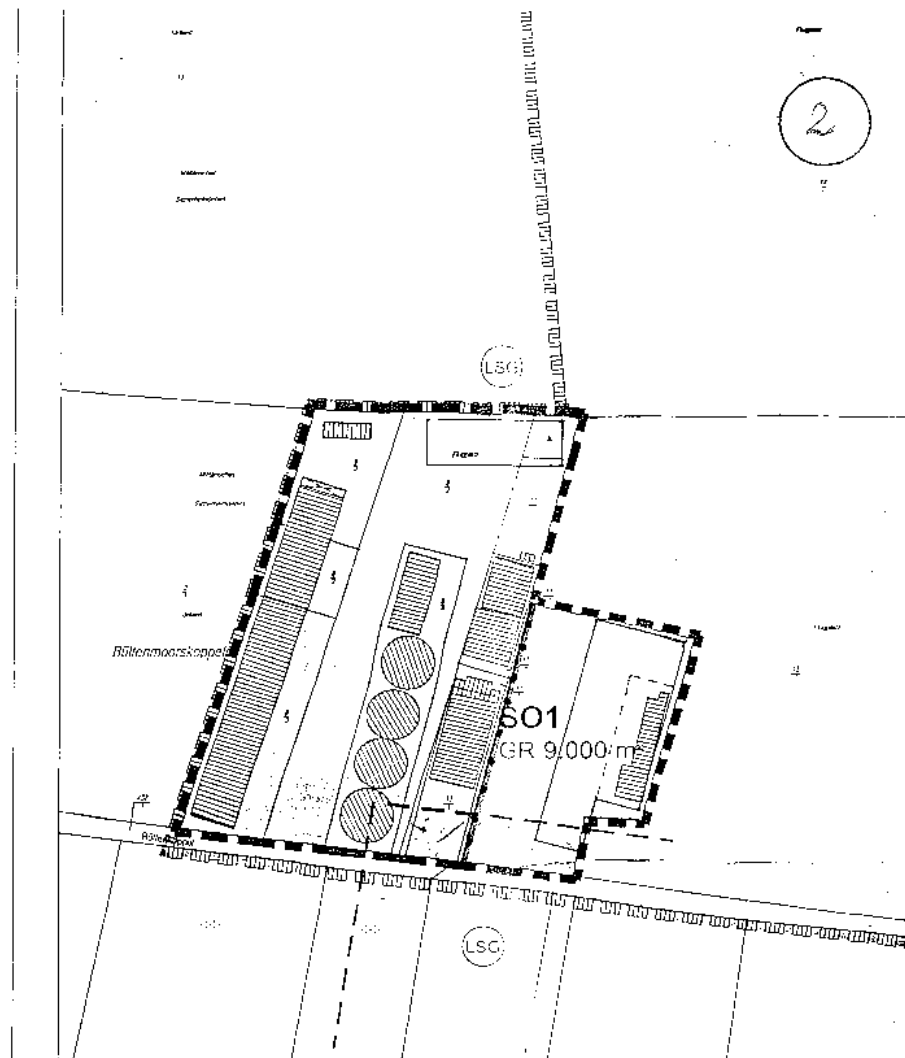
Mit freundlichen Grüßen
Flugplatz Uetersen/Heist GmbH


G. Jung

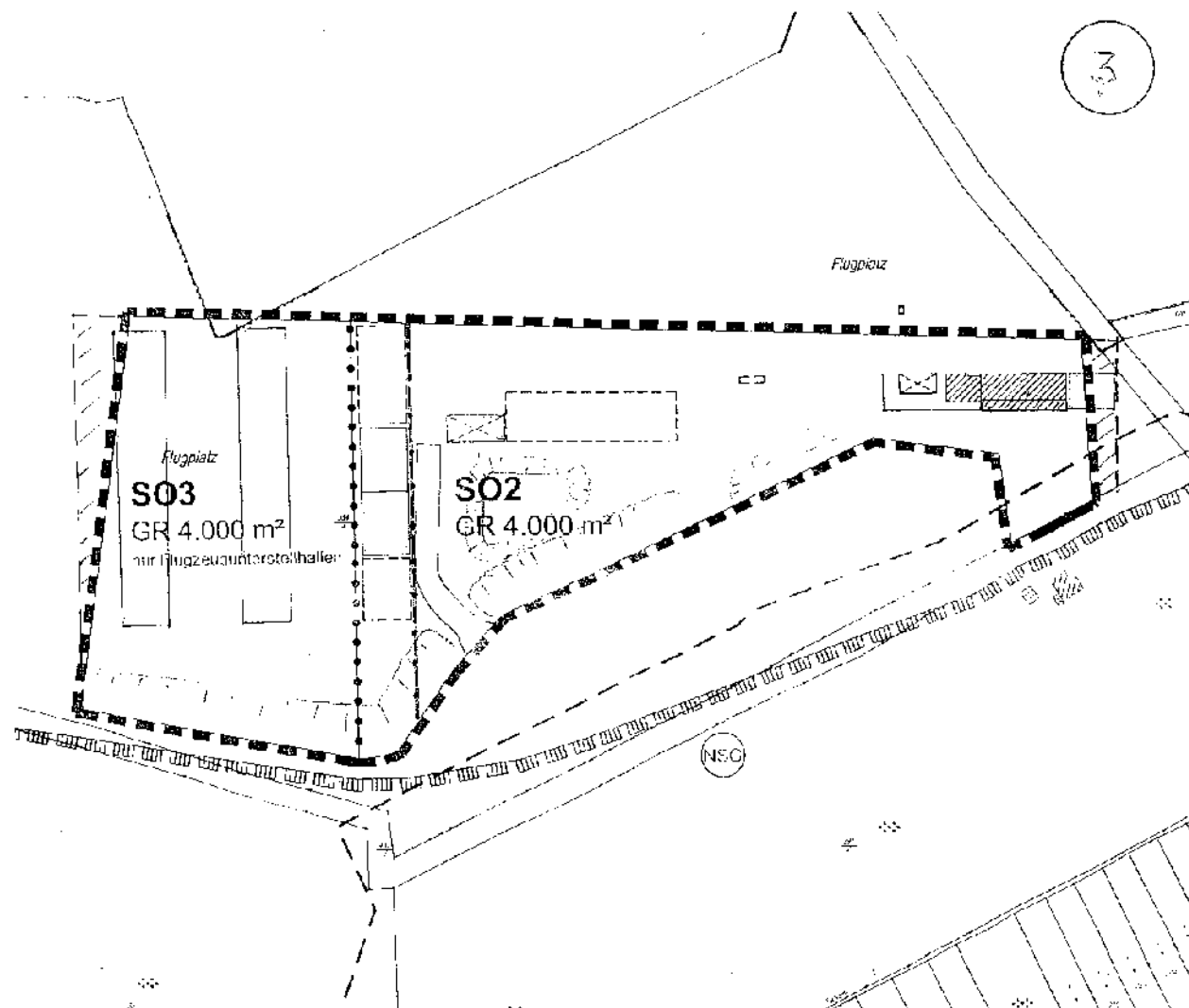
Zu
2.1



Zu
2.1



Zu
2.1



2.2 FLUGPLATZ UETERSEN / HEIST GMBH

Nach Ende der Auslegungsfrist eingegangen.

GESCHÄFTSFÜHRUNG

Flugplatz Uetersen / Heist GmbH, 25492 Heist

Gemeinde Heist
Herrn Bgm. Jürgen Neumann
Hauptstraße 53

25492 Heist

Postanschrift: c/o GÜNTER JUNG
PARKALLEE 10
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 m ²
Tower und Containerbüros ca.	14 x 11 m	154 m ²
Lagerhalle ca.	15 x 8 m	120 m ²
Flugschule Hamburg ca.	81,50 x 21 m	1711 m ²
Nordcopters ca.	40 x 20 m	800 m ²
Aerial Sign ca.	26,50 x 20 m	<u>530 m²</u>
bebaute Fläche		3822 m ²

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. sog. 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 Bürgervereini-
gung gegen Fluglärm, Heist und Umgebung eV,

Siehe Abwägung zu 1.1

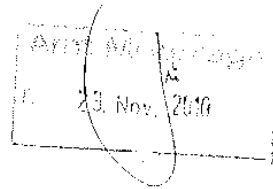
hat mich gebeten, ihn zu vertreten. Ordnungsgemäße Vollmachtserteilung
wird anwaltlich versichert. Schriftliche Vollmacht liegt der Gemeinde be-
reits vor und wird auf Verlangen erneut beigebracht werden.

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

Nachfolgender Teil der Stellungnahme siehe 1.1

2.4

Peter und Karin Braun



25492 Heist
Im Dorfe 7
23. Nov. 2010

An das
Amt Moorrege
Zu Hd. Herrn Jürgensen

25436 Moorrege

ØFTS
ØBGM

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.

(Nach Ablauf der Auslegung eingegangen, es wurde Fristver-
längerung gewährt.)

Mit freundlichen Grüßen

Peter und Karin Braun

Anlage
Schreiben an die Kommunalaufsicht

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 disziplinieren 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 unüber-

Sichtlich 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.

(Einschbar 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

Kreis Pinneberg - Postfach 1751 - 25407 Pinneberg

Frau Karin Braun
Herrn Peter Braun
Im Dorfe 7
25492 Heist



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

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 Anhaltspunkte 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

Weist, den 15.11.1

Erwin Aug
Rugenbergen 51
25492 Weist

Amt Moorrege
Amtsstraße 12
25436 Moorrege
E: 15.11.2018

- 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 Flug=
lärmbelästigung 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 Unterstell=
möglichkeiten 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 luftver=
kehrsrechtlich 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 abgekartetem Spiel, wie es in der Politik allgemein offensichtlich Mode geworden ist (und dann wird über zunehmende Politikverdrossenheit 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 Baugesetze, 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 beigelegt, 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 ausgewiesenen Naturschutzgebiet (Täfersmoor) 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 ER ZU SPÄT IST!

So verbleibe ich hoffnungsvoll mit
Freundlich Gruß

Lowi Jupp

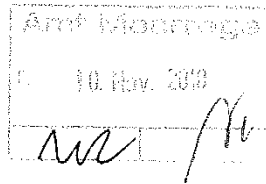
2.6

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,

A handwritten signature in black ink, appearing to read '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

Gemeinde Heist

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

**Für das Gebiet nördlich der Straße Bültenweg,
südlich der Marseille Kaserne und
nordwestlich des Naturschutzgebietes Tävsmoor / Haselauer Moor**

(Einfacher Bebauungsplan nach § 30 Abs. 3 Baugesetzbuch)

Stand: Erneute öffentliche Auslegung, 14.02.2011

Die Änderungen gegenüber der öffentlichen Auslegung sind blau gekennzeichnet!

Auftraggeber:

Gemeinde Heist
über Amt Moorrege
Amtsstraße 12, 25436 Moorrege

Auftragnehmer und Bearbeitung:

Dipl.-Ing. Bauassessor Gerd Kruse
Dipl.-Ing. Anja Gomilar
Dipl.-Ing. Christian Piening

KRUSE – SCHNETTER – RATHJE

 **ELBBERG**
STADT – PLANUNG – GESTALTUNG

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

Inhalt

1	Planungsanlass / Art des Bebauungsplans.....	4
2	Lage des Plangebietes / Bestand	4
3	Planungsvorgaben	6
3.1	Verhältnis zu Genehmigungen und Planfeststellungen nach Luftverkehrsgesetz (LuftVG).....	6
3.2	Vertrag zwischen der Gemeinde Heist und der Flugplatz Uetersen GmbH	7
3.3	Regionalplan.....	7
3.4	Landschaftsplan.....	8
3.5	Naturschutzgebiet / Natura 2000	8
3.6	Landschaftsschutzgebiet	9
4	Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan.....	9
5	Städtebauliches Konzept.....	10
5.1	Art und Maß der baulichen Nutzung.....	10
6	Erschließung.....	10
7	Ver- und Entsorgung / Altlasten	11
8	Immissionsschutz	12
9	Nachrichtliche Übernahmen / Hinweise	12
10	Umweltbericht.....	13
10.1	Einleitung	13
10.1.1	Allgemeines.....	13
10.1.2	Planungsinhalte und Ziele	14
10.1.3	Beschreibung der Festsetzungen	14
10.1.4	Umweltschutzziele aus einschlägigen Fachgesetzen und Fachplanungen und ihre Bedeutung für den Bauleitplan	15
10.2	Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen	15
10.2.1	Bestandsaufnahme und Bewertung des Umweltzustandes und der Umweltmerkmale.....	15
10.2.2	Schutzgut Mensch einschließlich menschlicher Gesundheit	16
10.2.3	Schutzgut Tiere und Pflanzen einschließlich der biologischen Vielfalt	17
10.2.4	Artenschutz	22
10.2.5	Schutzgut Boden	23
10.2.6	Schutzgut Wasser	23
10.2.7	Schutzgut Luft und Klima.....	27
10.2.8	Schutzgut Landschaftsbild.....	28
10.2.9	Schutzgut Kulturgüter und Sonstige Sachgüter	30
10.3	Entwicklung des Umweltzustandes bei Nichtdurchführung der Planung	30
10.4	Planungsalternativen.....	30
10.5	Geplante Maßnahmen zur Vermeidung und Verringerung erheblich nachteiliger Umweltauswirkungen	31

10.5.1	Maßnahmen, mit denen umweltbezogene Auswirkungen vermieden oder minimiert werden können (Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen)	31
10.6	Zusätzliche Angaben	32
10.6.1	Beschreibung der verwendeten technischen Verfahren bei der Umweltprüfung sowie Hinweise auf Schwierigkeiten	32
10.6.2	Allgemein verständliche Zusammenfassung	32
11	Flächen und Kosten	32

1 Planungsanlass / Art des Bebauungsplans

Durch die Aufstellung dieses Bebauungsplans (B-Plans) soll auf Teilbereichen des Flugplatzgeländes Uetersen-Heist die Art der baulichen Nutzung gesteuert werden. Gleichzeitig werden für diese Nutzungen Obergrenzen festgelegt. Durch die bauleitplanerische Steuerung soll eine städtebauliche Ordnung im Bereich des südlichen Flugplatzgeländes gewährleistet werden.

Die allgemeine Zulässigkeit des Verkehrslandeplatzes wird nicht erst durch diesen Bebauungsplan ermöglicht. Vielmehr handelt es sich bereits um ein privilegiertes Vorhaben im Außenbereich gemäß § 35 Baugesetzbuch (BauGB). Die Nutzungen und auch evtl. Erweiterungen sind daher auch ohne die Aufstellung dieses Bebauungsplans zulässig. Die Genehmigung von Bauanträgen wird derzeit auf Grundlage des § 35 BauGB entschieden ohne weitere Steuerungsmöglichkeiten. Durch diesen Bebauungsplan möchte die Gemeinde die ihr gesetzlich gegebenen Regelungsmöglichkeiten nutzen.

Gemäß § 30 Abs. 3 BauGB handelt es sich um einen sog. einfachen Bebauungsplan, da keine Regelungen bezüglich der Bauweise, der überbaubaren Grundstücksflächen, der Höhe der baulichen Anlagen und über Straßenverkehrsflächen getroffen werden. § 30 Abs. 3 bestimmt für diesen Fall, dass sich die Zulässigkeit der nicht geregelten Bestandteile weiterhin nach § 35 BauGB (Bauen im Außenbereich) richtet und von der Baugenehmigungsbehörde im Einzelfall beurteilt wird.

2 Lage des Plangebietes / Bestand

Das Bebauungsplangebiet teilt sich auf in zwei Teilgeltungsbereiche. Diese liegen Luftlinie ca. 1,5 bis 2 km südöstlich der Ortslage Heist und umfassen eine Fläche von insgesamt ca. 7,5 ha. Zum Ortsrand des Ortsteils Unterglinde der Gemeinde Appen beträgt die Entfernung etwa 2 km in nördlicher Richtung.

Beide Teilgeltungsbereiche befinden sich am südlichen und südwestlichen Rand des Flugplatzgeländes Uetersen-Heist (siehe Abb. 1). Hier sind bereits verschiedene flugplatzbezogenen Gebäude und Einrichtungen vorhanden. Die Start- und Landebahnen liegen nördlich außerhalb der Geltungsbereiche. Rechtlich handelt es sich um einen „Verkehrslandeplatz“, der Verständlichkeit halber wird hier der umgangssprachliche Ausdruck „Flugplatz“ benutzt.

Der Flugplatz Uetersen besteht seit 1935 und wurde bis Mitte der 1950er Jahre ausschließlich militärisch genutzt. Von 1955 bis 1972 folgte eine zivile Mitbenutzung, anschließend wurde die ausschließliche zivile Nutzung genehmigt. Die Start- und Landebahn für Motorflugzeuge wurde aus Lärmschutzgründen in den südlichen Bereich des Flugplatzes verlegt. Das Towergebäude mit Restaurant und Flugschule wurde an den jetzigen Standort am Südrand des Geländes verlegt. Die Start- und Landebahn der Segelflieger liegt an der Nordseite des Geländes und ist von der Start- und Landebahn der Motorflieger so weit entfernt, dass diese parallel betrieben werden können.

Der Flugplatz wird von der Flugplatz Uetersen GmbH als Zusammenschluss der ansässigen Luftsportvereine betrieben. Die baulichen Anlagen mit dem ehemaligen Tower in der Südwestecke des Geländes bestehen zum Teil seit den 50er Jahren. Hier sind Luftsportvereine, Flugzeughallen, Flugschule, Reparaturbetriebe und die Tankanlage angesiedelt.

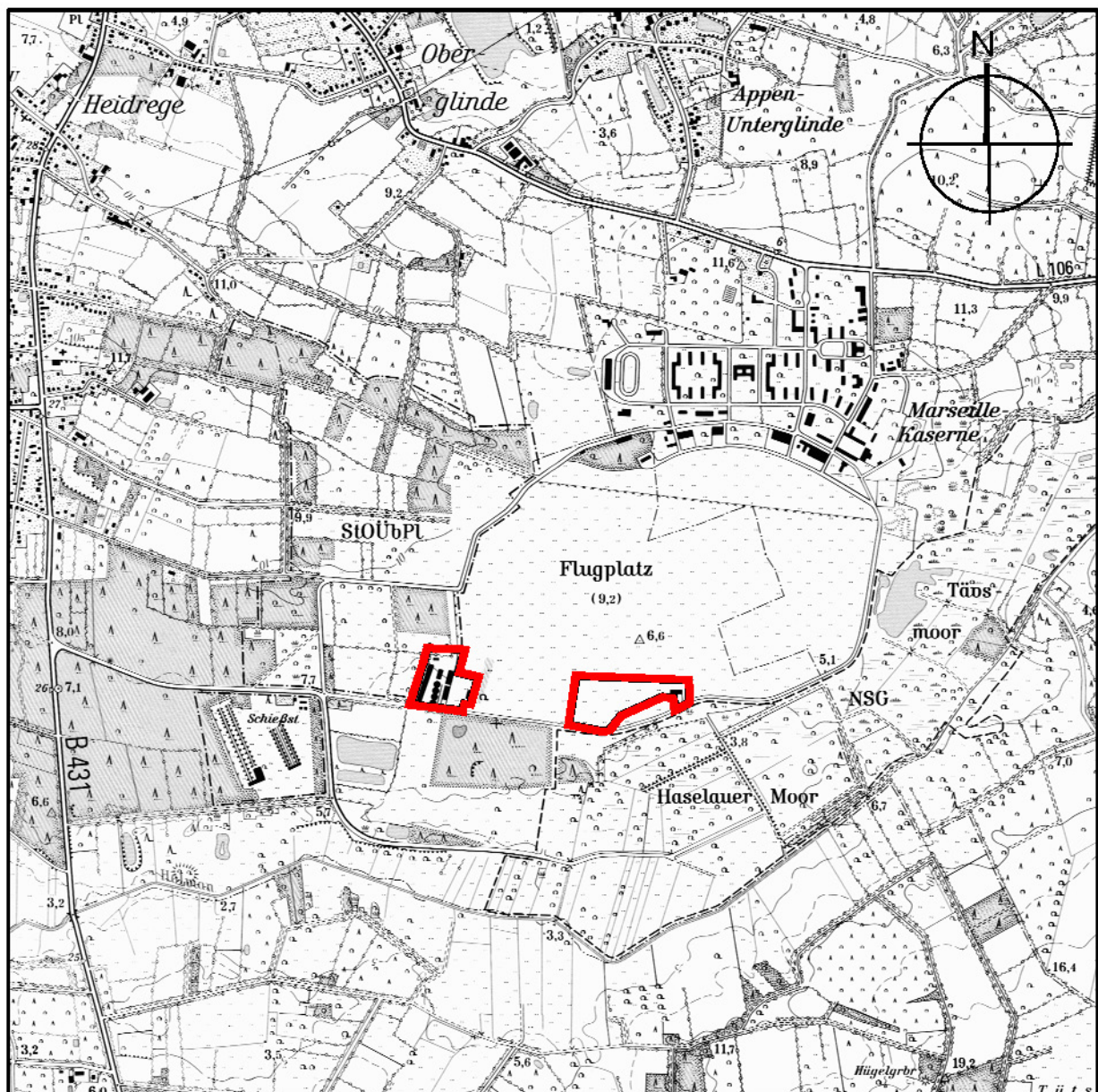


Abb. 1: Übersichtsplan mit Kennzeichnung der Geltungsbereiche des B-Plans Nr. 16, M. 1 : 25.000

Am 13.08.1973 wurde die Genehmigung für den Verkehrslandeplatz Uetersen I Holstein zum Betrieb eines Landeplatzes und Segelfluggeländes vom 16. Januar 1969 mit den dazu ergangenen Änderungen und Ergänzungen geändert und ergänzt bzw. neu gefasst. Mit der Betriebsgenehmigung einschließlich einer 1. Änderung wurde der Flugplatz Uetersen GmbH die Genehmigung zur Anlegung und zum Betrieb eines Landeplatzes des allgemeinen Verkehrs (Verkehrslandeplatz) und Segelfluggeländes für die Durchführung von Flügen nach Sichtflugregeln bei Tage erteilt.

Der Landeplatz darf von folgenden Arten von Luftfahrzeugen benutzt werden:

- Motorflugzeuge und Hubschrauber bis 5,7 t höchstzulässigem Fluggewicht
- Motorsegler, die mit eigener Kraft starten

- Segelflugzeuge und Motorsegler, die nicht mit eigener Kraft starten; zugelassen sind alle Startarten
- Fallschirme zu Fallschirmabsprüngen
- Luftschiffe und Ballone

Der Landeplatz dient laut Genehmigung zur Ausübung des Luftsports einschließlich der Ausbildung von Flugzeug- und Segelflugzeugführern sowie der allgemeinen Luftfahrt.

Die Start- und Landebahnen sowie die Rollflächen bestehen aus kurzgemähtem Gras. Die Start- und Landebahnen sind in Ost-Westrichtung ausgerichtet. Die Platzrunde verläuft nach Osten Richtung Schäferhof, von hier Richtung Süden bis zu den Kiesteichen an der L 105 in Appen-Etz. Weiter in Richtung Westen bis nahe der B 431, nach Norden parallel zur Bundesstraße und nördlich des Schießplatzes nach Osten auf die Start- und Landebahn schwenkend.

An- und Abflüge erfolgen über Korridore in südwestlicher Richtung zwischen Holm und Heist und in südöstlicher Richtung über die Kiesteiche bei Appen-Etz.

Aufgrund von mehr als 15.000 Flugbewegungen jährlich gelten die Einschränkungen der Landeplatz-Lärmschutzverordnung vom 5. Januar 1999. Platzrunden und Überlandflüge von weniger als 60 min. Dauer in der Zeit von 13 - 15 Uhr und Samstag, Sonntag und an Feiertagen nach 13 Uhr sind verboten, sofern die Flugzeuge nicht über erhöhten Lärmschutz verfügen.

3 Planungsvorgaben

3.1 Verhältnis zu Genehmigungen und Planfeststellungen nach Luftverkehrsgesetz (LuftVG)

Die Planung von Flugplätzen unterliegt den Regelungen des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG). Flugplätze werden unterschieden in Flughäfen (z. B. große Verkehrsflughafen mit regelmäßigem Passagierbetrieb), Landeplätze und Segelfluggelände. In Heist handelt es sich um einen Landeplatz, in diesem B-Plan wird der übergeordnete Begriff „Flugplatz“ verwendet. Nach den §§ 6 und 8 LuftVG bedürfen Flugplätze einer Genehmigung oder Planfeststellung und sind damit einer Überplanung durch Bebauungspläne nicht zugänglich. Lediglich für Hochbauten auf dem Flugplatzgelände“ besteht nach § 8 Abs. 4 die Möglichkeit andere Regelungen (z. B. Bebauungsplan). Ein Bebauungsplan kann daher den Betrieb oder die Zulässigkeit des Flugplatzes selbst nicht regeln, sondern nur die Ausdehnung von Hochbauten und deren Nutzungen. Diese Möglichkeit wird hier genutzt,. Zu beachten ist jedoch, dass die Möglichkeit, auch die Hochbauten durch eine Planfeststellung oder Genehmigung zu regeln, erhalten bleibt. Hierfür ist das Ministerium für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein zuständig. Genehmigungen oder Planfeststellungen haben im Zweifelsfall Vorrang vor den Bestimmungen dieses B-Plans, die Genehmigungsbehörde hat die Ziele der Gemeinde jedoch bei ihren Entscheidungen zu berücksichtigen.

Der Verkehrslandeplatz ist planungsrechtlich Sondernutzungsgebiet, das gemäß § 6 LuftVG i.V.m. § 38 BauGB der Fachplanung der Luftfahrtbehörde unterliegt. Unzulässig sind solche Festsetzungen eines Bebauungsplanes, die der fachplanungsrechtlichen Privilegierung widersprechen.

Die in § 38 Satz 1 BauGB geregelte Berücksichtigungspflicht bedeutet für die kommunale Bauleitplanung, dass bei Vorhaben auf dem Flugplatz §§ 29 bis 37 BauGB nicht anzuwen-

den sind, wenn die Gemeinde beteiligt wird (Bundesverwaltungsgericht (BVerwG), 4 B 73106 v. 13.12.2006).

§ 38 BauGB führt nicht nur dazu, dass die Bedeutung ansonsten zwingend geltender bauplanungsrechtlicher Anforderungen relativiert wird. Diese Regelung führt auch dazu, dass die Möglichkeiten der Gemeinde zur Aufstellung eines Bauleitplanes, der im Widerspruch zu einem privilegierten Flugplatzvorhaben steht, eingeschränkt werden. Diese Sperrwirkung bedeutet nicht, dass die Aufstellung von Bebauungsplänen für die Flugplatzfläche nicht möglich wäre. Unzulässig sind lediglich solche Festsetzungen eines Bebauungsplanes, die der fachplanungsrechtlichen Privilegierung widersprechen. Flugplatzspezifische Nutzungen dürfen nicht ausgeschlossen werden. (Grabherr/ReidtlWysk, § 6 LuftVG, Rd.Nr. 178, 180).

Aus Sicht der Luftfahrtbehörde bestehen keine Bedenken gegen diesen B-Plan (Stellungnahme vom 05.05.2010, Az.LS 413 623.511.2-12-1). Bei der luftrechtlichen Entscheidung der Luftfahrtbehörde zu Vorhaben auf dem Flugplatzgelände sind gemäß § 6 Abs. 2 Satz 1 LuftVG Belange der Gemeinde zu berücksichtigen. Dies wird zukünftig bei Vorhaben im Plangebiet grundsätzlich anhand der Festsetzungen dieses Bebauungsplanes erfolgen.

3.2 Vertrag zwischen der Gemeinde Heist und der Flugplatz Uetersen GmbH

In einem Vertrag aus dem Jahr 1975 verpflichtet sich die Flugplatz Uetersen GmbH gegenüber der Gemeinde Heist den Ausbau des Flugplatzes zu beschränken (z. B. keine Linienflugverkehr, keine befestigten Landebahnen, Unterstellplätze nur für max. 60 Flugzeuge). Die Aufstellung dieses B-Plans erfolgt auch, um den Widerspruch zwischen die bestehenden privatrechtlichen Regelungen (Vertrag) an die öffentlich rechtlichen Regelungen (B-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.

3.3 Regionalplan

Nach § 1 Abs. 4 Baugesetzbuch (BauGB) sind Bauleitpläne den Zielen der Raumordnung anzupassen.

Im Regionalplan für den Planungsraum I (Fortschreibung 1998) ist der Flugplatz Uetersen-Heist als Verkehrslandeplatz dargestellt (siehe Abb. 2). Dem Bedürfnis der allgemeinen Luftfahrt (Geschäfts- und Sportreiseverkehr) ist im Planungsraum I durch die vorhandene räumliche Verteilung von Verkehrslandeplätzen hinreichend Rechnung getragen. Der Verkehrslandeplatz Uetersen versorgt den westlichen Teil des Planungsraumes.

Die durch den Bebauungsplan getroffene Festsetzung als Sondergebiet mit der Zweckbestimmung „Betriebsfläche Flugplatz“ steht den Aussagen des Regionalplans nicht entgegen.

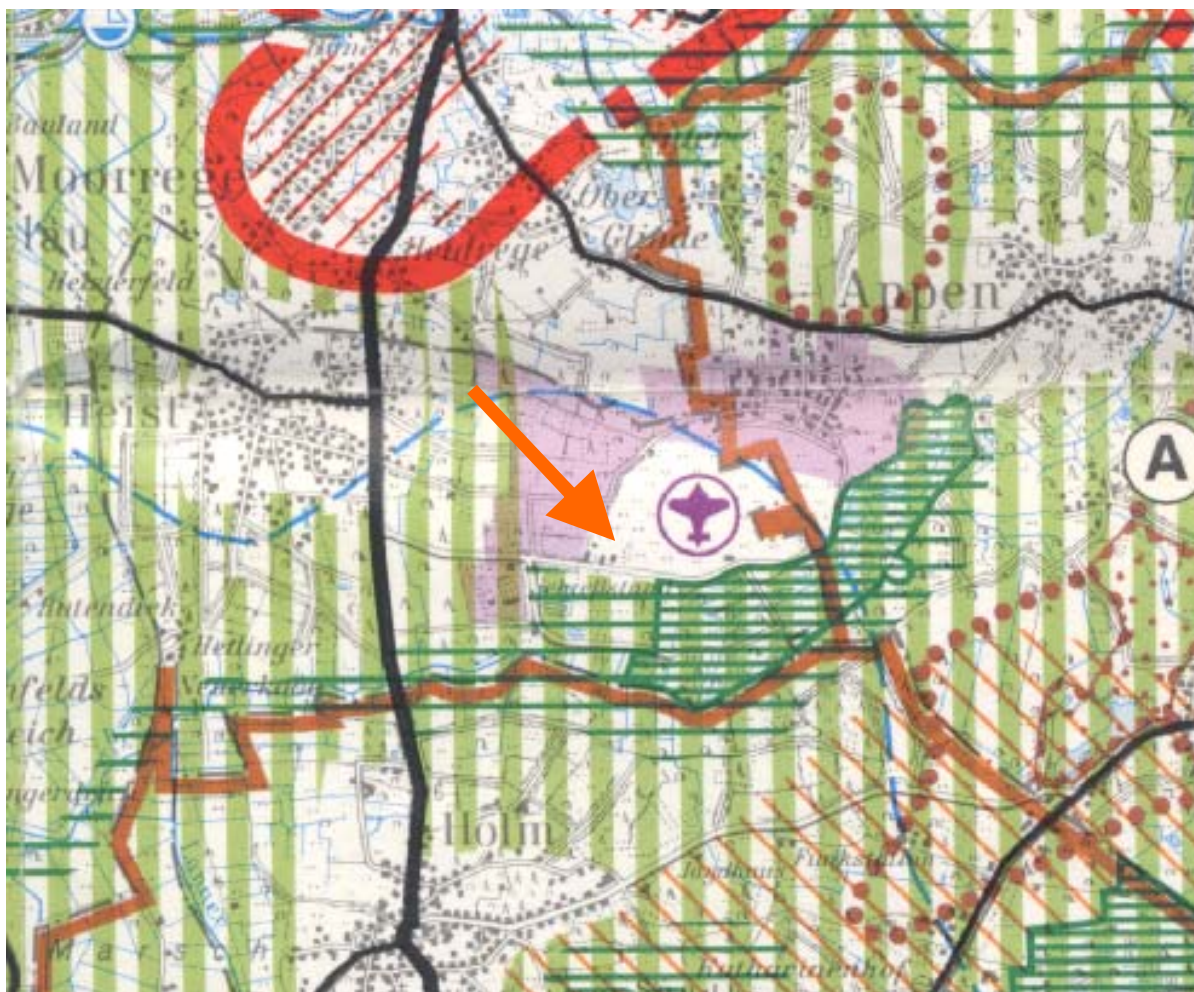


Abb.2: Ausschnitt aus dem Regionalplan mit Kennzeichnung des Plangebietes (oranger Pfeil), ohne Maßstab

3.4 Landschaftsplan

Parallel zur 1. Änderung des Flächennutzungsplans (siehe Kapitel 4) ist die 1. Fortschreibung des Landschaftsplanes der Gemeinde Heist erfolgt. Die Geltungsbereiche sind als Eignungsflächen für eine bauliche Entwicklung dargestellt.

3.5 Naturschutzgebiet / Natura 2000

Unmittelbar südlich grenzt das Tävsmoor an den Flugplatz an, dass gemäß der Landesverordnung vom 18. April 1995 als Naturschutzgebiet "Tävsmoor / Haselauer Moor" ausgewiesen ist.

Das Naturschutzgebiet „Tävsmoor / Haselauer Moor“ wurde im Jahr 2000 als "Gebiet von gemeinschaftlicher Bedeutung" im Sinne der Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie in die nationale Meldeliste aufgenommen und der Europäischen Union gemeldet (DE 2424-304). Das Gebiet soll im weiteren Verfahren bei der EU in die Gemeinschaftsliste der Natura 2000 Gebiete aufgenommen werden.

3.6 Landschaftsschutzgebiet

Der Flugplatz Uetersen-Heist ist in das Landschaftsschutzgebiet (LSG) 05 Holmer Sandberge und Moorbereiche eingebettet. Die Grenze des LSG verläuft entlang der westlichen Flugplatzgrenze, umschließt das Naturschutzgebiet „Tävmoor / Haselauer Moor“ und schließt im Nordosten wieder an den Flugplatz an. Der Flugplatz selbst liegt außerhalb des LSG.

4 Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan

Die beiden Teilgeltungsbereiche des Bebauungsplangebietes sind in der wirksamen 1. Änderung des Flächennutzungsplans der Gemeinde Heist als Sonderbaufläche „Betriebsfläche Flugplatz“ dargestellt. Zwischen den beiden Sonderbauflächen und südöstlich der östlichen Sonderbaufläche sind Grünflächen sowie eine kleinere Waldfläche dargestellt. Nach Osten und Südosten schließt sich ein Naturschutzgebiet und nach Westen und Südwesten ein Landschaftsschutzgebiet an. Der Änderungsbereich liegt innerhalb der Schutzzone III A des Wasserschutzgebietes Haseldorfer Marsch (siehe Abb. 3).



Abb. 3: Ausschnitt aus der 1. Änderung des Flächennutzungsplans, M 1: 5.000

Die im Bebauungsplan festgesetzten Sondergebietsflächen sind somit aus den Darstellungen der 1. Änderung des Flächennutzungsplans entwickelt.

5 Städtebauliches Konzept

5.1 Art und Maß der baulichen Nutzung

Das zwei Teilgeltungsbereiche umfassende Plangebiet wird entsprechend der bestehenden Nutzungen als Sondergebiet mit der Zweckbestimmung „Betriebsfläche Flugplatz“ gemäß § 11 BauNVO festgesetzt. Die beiden Sondergebietsflächen sollen der Unterbringung von flugplatzbezogenen Nutzungen dienen. Im Vordergrund stehen dabei die für den Betrieb des Flugplatzes unmittelbar notwendigen bzw. zweckmäßigen Anlagen und Einrichtungen. In begrenztem Umfang sind aber auch kleinere Gewerbebetriebe denkbar, die aufgrund ihres Betriebszwecks einen engen Bezug zum Flugplatzbetrieb haben (Reparatur und Wartung, Schulung, sonstige Dienstleistungen rund ums Fliegen).

Die Sondergebiete werden unterteilt in drei Gebiete für die differenzierte Festsetzungen zum Maß der baulichen Nutzung getroffen werden.

Der westliche Teilgeltungsbereich wird insgesamt als Sondergebiet 1 (SO 1) festgesetzt.

Hier sind je 1 m² Grundstücksfläche 0,3 m² Gebäudegrundfläche zulässig. Dies entspricht einer im Sondergebiet 1 (SO 1) insgesamt zulässigen Grundfläche von 9.250 m². Nicht ausgenutzte Gebäudegrundflächen können innerhalb des SO 1 auf andere Grundstücke übertragen werden.

Eine zusätzliche Bebauungsmöglichkeit ist damit hier nur in geringem Umfang (ca. 1.530 m² entsprechend 16,5%) zulässig, da der überwiegende Teil der Flächen bereits bebaut ist.

Der östliche Teilgeltungsbereich wird unterteilt. Innerhalb des im östlichen Teilbereich festgesetzten Sondergebietes 2 (SO2) sind Gebäude mit einer Grundfläche von insgesamt 5.100 m² zulässig. Hier werden zusätzlich zum jetzigen Bestand (ca. 3.845 m² Grundfläche) noch Erweiterungsmöglichkeiten eingeräumt.

Innerhalb des im westlichen Teilbereich festgesetzten Sondergebietes 3 (SO3) sind Gebäude nur in Form von Hallen zum Unterstellen von Flugzeugen mit einer Grundfläche von insgesamt 2.900 m² zulässig. Dieser Bereich ist bisher unbebaut.

Diese räumliche Gliederung verbunden mit den festgesetzten Baumöglichkeiten lassen eine ausreichende weitere Entwicklung des Flugplatzes zu. Die Gemeinde geht davon aus, dass daher eine Übereinstimmung mit den Zielen der Aufsichtsbehörden gegeben ist.

Die Gebäude sind so zu planen, dass die in den Richtlinien für die Anlage und den Betrieb von Flugplätzen für Flugzeuge im Sichtflugbetrieb (NfL I – 327/01) beschriebene Hindernisfreiflächen des Flugplatzes nicht durchdrungen werden.

6 Erschließung

Die Erschließung der Sondergebiete erfolgt über vorhandene Grundstückszufahrten von der südlich verlaufenden Straße Bültenkoppel aus. Diese führt nach Westen in Verlängerung über den Schlackenweg zur B 431. Die B 431 liegt ca 1,5 km vom westlichen Rand des Plangebietes entfernt. Zusätzliche öffentliche Verkehrsflächen werden nicht erforderlich. Eine wesentliche Erhöhung des Verkehrsaufkommens als Folge der getroffenen Festsetzungen ist nicht zu erwarten.

Die Fahrbahndecke der Straße Bültenkoppel ist aus Gründen der Verkehrssicherheit zu sanieren. Ob und wann eine Sanierung allerdings erfolgen kann, wird die Gemeinde entschei-

den. Im Baugenehmigungsverfahren kann entschieden werden, ob die Erschließung durch die Straße noch ausreichend ist.

Die Kosten der Unterhaltung des gemeindlichen Weges Bültenkoppel als Zufahrt zum Flugplatz werden von der Gemeinde Heist übernommen. Im o. g. Vertrag mit der Flugplatz GmbH ist festgelegt, dass diese Kosten der Gemeinde erstattet werden. Ein Anspruch auf Ausbau (z. B. Verstärkung und Verbreiterung, Oberflächenentwässerung, Beleuchtung) ist vertraglich ausgeschlossen. Sollte die Gemeinde in Übereinstimmung mit der Flugplatz Uetersen GmbH den Ausbau im Hinblick auf den Umfang der Flugplatznutzung für erforderlich halten, hat sich die Flugplatz Uetersen GmbH vertraglich verpflichtet, auf ihre Kosten den Ausbau vorzunehmen.

7 Ver- und Entsorgung / Altlasten

Das Plangebiet ist über die bestehenden Versorgungsleitungen an das öffentliche Netz angeschlossen.

Die **Abwasserentsorgung** erfolgt im westlichen Teil (SO 1) über eine Sammelgrube, die regelmäßig geleert wird. Ein öffentlicher Anschluss besteht für diesen Bereich nicht. Für die Abwasserentsorgung des östlichen Teils (SO 2 und SO 3) besteht ein Anschluss an eine Abwasserdruckleitung. Diese verläuft durch das Tävsmoor und schließt an die Abwasserleitung auf Appener Gemeindegebiet an.

Das **Oberflächenwasser** für den westlichen Teil (SO 1) wird in einem auf dem Gelände vorhandenen Regenrückhaltebecken gesammelt. Ein Überlauf besteht durch Anschluss an eine Regenwasserleitung, die im weiteren Verlauf nach Westen in einem Graben im Bereich der Zufahrtstraße von der B 431 mündet. Auf der gegenüberliegenden Straßenseite südlich außerhalb des Sondergebietes 1 ist ein Teich vorhanden, der ebenfalls Regenwasser aufnimmt. Das Oberflächenwasser im westlichen Teil wird in zwei kürzlich angelegte Regenrückhaltebecken gesammelt. Für das Tower Restaurant im Sondergebiet 2 (SO 2) ist eine Versickerungsmulde vorhanden. Bei evtl. Erweiterungen ist zu prüfen, ob die Kapazität der vorhandenen Regenrückhaltungen ausreicht. Evtl. Erweiterungen sind im Bauantragsverfahren zu regeln. Flächenreserven sind ausreichend vorhanden.

Die Regenrückhaltebecken dienen auch der **Löschwasserversorgung**.

Die Gemeinde Heist ist per Gesetz (Brandschutzgesetz § 2) dazu verpflichtet, den abwehrenden Brandschutz auch im Bereich des Flughafens für bauliche Anlagen zu gewährleisten. Hier ist festzustellen, dass derzeit die baulichen Anlagen (jetzt und in Zukunft laut den Festsetzungen der Satzung, nicht das übliche Maß einer dörflichen Gemeinde wie Heist überschreiten Stellungnahme des Fachdienstes Bauordnung des Kreises Pinneberg vom 12.05.2010).

Für den Flugbetrieb hält der Betreiber des Flugplatzes vor Ort ein Löschfahrzeug vor, welches mit einem Trupp besetzt wird und bei Flugunfällen jederzeit und unverzüglich eingesetzt werden kann. Die Löschwasserversorgung ist im Bereich des Flugplatzes als gesichert im Sinne einer Außenbereichslage anzusehen.

Die Müllabfuhr erfolgt nach der Satzung des Kreises Pinneberg über die **Abfallbeseitigung**.

Altlastenstandorte oder **Altlastenverdachtsflächen** sind im Plangebiet nicht bekannt. Im Falle von Auffälligkeiten im Untergrund, die auf eine Bodenveränderung oder eine Altablagerung deuten, ist der Fachdienst Umwelt – Bodenschutz des Kreises Pinneberg umge-

hend zu informieren. Die nach Bundes-Bodenschutzgesetz erforderlichen Maßnahmen zum Schutz des Bodens bzw. der Gewässer sind dann mit der Bodenschutzbehörde abzustimmen. Ferner ist auffälliger / verunreinigter Bodenaushub bis zum Entscheid über die fachgerechte Entsorgung oder die Möglichkeit der Verwendung auf dem Grundstück gesondert zu lagern. Dieser Bodenaushub ist vor Einträgen durch Niederschlag und gegen Austräge in den Untergrund, z. B. durch Folien oder Container zu schützen.

Die Gemeinde Heist ist nicht in der Lage, den **Feuerschutz** bei Erweiterungen auch auf den Bereich des Flugplatzes mit seinen besonderen Gegebenheiten auszudehnen. Sollte die Gemeinde trotzdem verpflichtet werden, den Feuerschutz auf dem Flugplatz zu übernehmen, verpflichtet sich die Flugplatz Uetersen GmbH im o. g. Vertrag, sämtliche Kosten zu übernehmen, die für die Anschaffung des notwendigen Fahrzeug- und Materialbedarfs und die Ausbildung sowie für die Unterhaltung und Wartung entstehen.

8 Immissionsschutz

Wesentliche Vorbelastungen mit Lärm ergeben sich aus den Flugbewegungen, in erster Linie aus Starts und Platzrunden.

Im Plangebiet und in der näheren Umgebung sind keine schutzwürdigen Nutzungen vorhanden. Daher sind durch Nutzungen innerhalb des Plangebietes selbst keine Immissionschutzkonflikte zu erwarten.

Der Flugplatz selbst befindet sich nicht im Plangebiet; Regelungen zum Flugverkehr oder zum Fluglärm außerhalb des Plangebietes kann der Bebauungsplan nicht treffen.

Durch die im Plangebiet möglichen Nutzungen kann es allerdings außerhalb des Plangebietes zu einer Erhöhung der Flugbewegungen kommen und damit zu einer Erhöhung von Belastungen entferntere Bereiche wie der Ortslagen von Heist, Moorrege und Appen. Insbesondere im Sondergebiet 3 können noch neue Flugzeugunterstellhallen entstehen, die möglicherweise zusätzliche Flugbewegungen nach sich ziehen. Die Zulässigkeit von Starts und Landungen kann jedoch durch diesen B-Plan nicht geregelt werden. Durch diesen Bebauungsplan wird erstmals eine Obergrenze für die bauliche Entwicklung in den beiden Teilbereichen festgelegt. Ohne die Aufstellung eines Bebauungsplans könnten bauliche Anlagen für den Flugplatz ohne weitere Deckelung entstehen, da sie nach § 35 BauGB als privilegierte Vorhaben im Außenbereich zulässig sind.

9 Nachrichtliche Übernahmen / Hinweise

Die Grenzen des südlich und östlich angrenzenden **Naturschutzgebiet** NSG Tävsmoor / Haselauer Moor sowie des südlich und westlich angrenzenden **Landschaftsschutzgebiet** LSG 05 Holmer Sandberge und Moorbereiche werden nachrichtlich übernommen. Das Plangebiet selbst liegt außerhalb dieser Schutzgebiete.

Das Plangebiet liegt vollständig in der Schutzzone III A des **Wasserschutzgebietes** Haseldorfer Marsch. Innerhalb der Schutzzone gilt, dass die Verwendung von auswasch- oder auslaugbaren wassergefährdenden Materialien beim Bau von Straßen, Zuwegungen sowie Lärmschutzdämmen verboten ist. Außerdem sind Erdaufschlüsse (z.B. Bohrungen über 5 m Tiefe, Sondierungen), durch die die Grundwasserüberdeckung wesentlich vermindert wird, gemäß Wasserschutzgebietsverordnung genehmigungspflichtig.

In diesem Zusammenhang wird weiterhin auf das Arbeitsblatt A 142 "Abwasserkanäle und –leitungen in Wassergewinnungsgebieten" der Abwassertechnischen Vereinigung, die "Richtlinie für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wassergewinnungsgebieten" (RiStWag) und die "Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Reststoffen/Abfällen – Technische Regeln" der Länderarbeitsgemeinschaft Abfall hingewiesen.

Zu den südlich angrenzenden **Waldflächen** ist ein **Schutzabstand** von 30 m einzuhalten. Gemäß § 24 des Landeswaldgesetzes (LWaldG) ist es „zur Verhütung von Waldbränden, zur Sicherung der Waldbewirtschaftung und der Walderhaltung, wegen der besonderen Bedeutung von Waldrändern für den Naturschutz sowie zur Sicherung von baulichen Anlagen vor Gefahren durch Windwurf oder Waldbrand verboten, Vorhaben im Sinne des § 29 des Baugesetzbuches in einem Abstand von weniger als 30 m vom Wald (Waldschutzstreifen) durchzuführen.“

Zu den nördlich und östlich des Sondergebietes 1 (SO 1) angrenzenden Waldflächen ist eine Unterschreitung des Abstandes gemäß § 24 Abs. 2 LWaldG bis auf 20 m nach Einschätzung der Forstbehörde möglich. Eine Unterschreitung des 30 m-Waldschutzstreifens zu den südlichen Waldflächen ist aufgrund der Einstufung als überdurchschnittlich brandgefährdet nicht möglich.

Innerhalb des Waldschutzstreifens dürfen keine hochbaulichen Anlagen errichtet werden. Möglich sind jedoch Stellplätze, Feuerwehrumfahrten oder Lageplätze für nicht brennbares Material.

Die Waldschutzstreifen innerhalb der Sondergebiete werden nachrichtlich gekennzeichnet.

Die Plangebiete liegen innerhalb des Schutzbereiches der **Verteidigungsanlage** Appen. Im Baugenehmigungsverfahren ist die Wehrbereichsverwaltung Nord – Außenstelle Kiel zu beteiligen.

10 Umweltbericht

10.1 Einleitung

10.1.1 Allgemeines

Der Umweltbericht wird auf der Basis einer Umweltprüfung gemäß der Anlage zu § 2 Absatz 4 und § 2a BauGB erstellt. Der Umweltbericht dient der Bündelung, sachgerechten Aufbereitung und Bewertung des gesamten umweltrelevanten Abwägungsmaterials auf der Grundlage geeigneter Daten und Untersuchungen. An Gutachten und Fachbeiträgen für die Umweltprüfung liegt der Landschaftsplan für die Gemeinde Heist (1997) sowie die Verträglichkeitsabschätzung für das NATURA 2000-Gebiet DE 2324-304 „NSG Tävsmoor / Haselauer Moor (erarbeitet zur 1. Änderung des FNP „Flugplatzgelände“ Gemeinde Heist).

Der Untersuchungsraum der Umweltprüfung wurde förmlich nicht festgelegt. Da umweltrelevante Auswirkungen über den Geltungsbereich des Bebauungsplans hinaus nicht ausgeschlossen werden können, wurde je nach Bedarf das nähere Umfeld einbezogen.

10.1.2 Planungsinhalte und Ziele

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 16 liegt im Osten der Gemeinde Heist, in direkter Nachbarschaft zur Gemeinde Appen. Umgeben wird der Planungsraum großräumig von Wald-, Moor- und Grünlandflächen, lediglich im Norden des [Flugplatzes](#) schließt sich Bebauung in Form eines Militärstandortes (Marseille-Kaserne) an. Das Flugplatzgelände selbst ist geteilt in einen westlichen Teil (Gemeindegebiet Heist) und einen östlichen Teil (Gemeindegebiet Appen). Bisher liegt kein Bebauungsplan für das Gelände vor. Durch die Aufstellung dieses B-Plans soll auf Teilbereichen des Flugplatzgeländes Uetersen-Heist die Art der baulichen Nutzung gesteuert werden. Gleichzeitig werden für dieses Nutzungen Obergrenzen festgelegt. Der Planung voraus ging eine im Jahre 2006 durchgeführte Änderung des Flächennutzungsplanes (FNP). Ziel der Plananpassung war die Festlegung von Sonderflächen auf dem Flugplatzareal, innerhalb derer bestimmte Flächenbereiche in ihrer Nutzung gesichert, andere einer zukünftigen Entwicklung zugeführt werden sollten. Der vorliegende B-Plan konkretisiert die vorbereitenden Zielsetzungen des Flächennutzungsplans.

Die allgemeine Zulässigkeit des Flugplatzes wird nicht erst durch diesen Bebauungsplan ermöglicht. Vielmehr handelt es sich bereits um ein privilegiertes Vorhaben im Außenbereich gemäß § 35 Baugesetzbuch (BauGB). Die Nutzungen und auch evtl. Erweiterungen sind daher auch ohne die Aufstellung dieses Bebauungsplans zulässig. Die Festsetzungen von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ist nicht erforderlich, da die Eingriffe bereits vor der planerischen Entscheidung erfolgt sind bzw. zulässig waren (§ 1a Absatz 3 Satz 5 BauGB). Dieser B-Plan bereitet keine Eingriffe in Natur- und Landschaft vor, sondern regelt lediglich die Art der baulichen Nutzung und gibt eine Obergrenze für bereits jetzt zulässige Nutzungen vor. Für konkrete Vorhaben im Plangebiet ist die naturschutzrechtliche Eingriffsregelung wie für Vorhaben im Außenbereich gemäß § 35 BauGB anzuwenden. Die Eingriffsregelung ist erst im Rahmen der jeweils konkreten Baugenehmigungsverfahren abzarbeiten und umzusetzen.

Die Untere Naturschutzbehörde ist im Baugenehmigungsverfahren zu beteiligen, um die Belange von Natur und Landschaft zu berücksichtigen, da der B-Plan den notwendigen Ausgleich nicht regelt, sondern dieser im Einzelfall zu bestimmen ist.

Gemäß § 30 Abs. 3 BauGB handelt es sich um einen sog. einfachen Bebauungsplan, die Zulässigkeit der nicht geregelten Bestandteile richtet sich weiterhin nach § 35 BauGB (Bauen im Außenbereich).

10.1.3 Beschreibung der Festsetzungen

Das zwei Teilgeltungsbereiche umfassende Plangebiet wird entsprechend der bestehenden Nutzungen als Sondergebiet mit der Zweckbestimmung „Betriebsfläche Flugplatz“ gemäß § 11 BauNVO festgesetzt. Die beiden Sondergebietsflächen dienen der Unterbringung von flugplatzbezogenen Nutzungen. Im Vordergrund stehen dabei die für den Betrieb des Flugplatzes unmittelbar notwendigen bzw. zweckmäßigen Anlagen und Einrichtungen. In begrenztem Umfang sind aber auch kleinere Gewerbebetriebe denkbar, die aufgrund ihres Betriebszwecks einen engen Bezug zum Flugplatzbetrieb haben (Reparatur und Wartung, Schulung, sonstige Dienstleistungen rund ums Fliegen).

Die Sondergebiete werden unterteilt in drei Gebiete für die differenzierte Festsetzungen zum Maß der baulichen Nutzung getroffen werden.

Der westliche Teilgeltungsbereich wird insgesamt als Sondergebiet 1 (SO 1) festgesetzt. Hier sind Gebäude mit einer Grundfläche von insgesamt 9.250 m² zulässig.

Der östliche Teilgeltungsbereich wird unterteilt. Innerhalb des im östlichen Teilbereich festgesetzten Sondergebietes 2 (SO 2) sind Gebäude mit einer Grundfläche von bis zu 5.100 m² zulässig.

Innerhalb des im westlichen Teilbereich festgesetzten Sondergebietes 3 (SO 3) sind Gebäude nur in Form von Hallen zum Unterstellen von Flugzeugen mit einer Grundfläche von insgesamt 2.900 m² zulässig. Dieser Bereich ist bisher unbebaut.

10.1.4 Umweltschutzziele aus einschlägigen Fachgesetzen und Fachplanungen und ihre Bedeutung für den Bauleitplan

Maßstab für die Bewertung der ermittelten Umweltauswirkungen sind diejenigen Vorschriften des Baugesetzbuchs, die die Berücksichtigung der umweltschützenden Belange in der planerischen Abwägung zum Gegenstand haben sowie die in den Fachgesetzen und Fachplänen festgelegten Ziele des Umweltschutzes, soweit sie für den Bauleitplan von Bedeutung sind.

Im Rahmen der Bearbeitung der Schutzgüter wird sich übergeordnet auf den Landschaftsplan der Gemeinde Heist sowie die Verträglichkeitsabschätzung für das FFH-Gebiet Tävsmoor / Haselauer Moor bezogen.

10.2 Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen

10.2.1 Bestandsaufnahme und Bewertung des Umweltzustandes und der Umweltmerkmale

Die Zulässigkeit des Flugplatzes und der damit verbundenen Anlagen wird nicht erst durch diesen Bebauungsplan ermöglicht. Vielmehr handelt es sich bereits um ein privilegiertes Vorhaben im Außenbereich gemäß § 35 Baugesetzbuch (BauGB). Die Nutzungen und auch evtl. Erweiterungen sind daher auch ohne die Aufstellung dieses Bebauungsplans zulässig (s. Kap 1.2). Das heißt, hier liegt ein Sonderfall eines Bebauungsplans vor, bei dem der B-Plan keinen Eingriff in Natur und Landschaft vorbereitet, weil dieser auch ohne Aufstellung des B-Plans zulässig wäre.

Die folgenden Ausführungen beschreiben zwar die möglichen Auswirkungen von Vorhaben im Plangebiet, es ist aber festzuhalten, dass ein Ausgleich der Beeinträchtigungen durch die Einzelvorhaben erst auf der Ebene der Vorhabengenehmigung zu ermitteln ist. Dies ist auch darin begründet, dass es sich hier um einen sog. „einfachen“ B-Plan nach § 30 Abs. 3 BauGB handelt, der nur einzelne Regelungen trifft. Die Zulässigkeit außerhalb dieser Festsetzungen richtet sich weiterhin nach § 35 BauGB (Bauen im Außenbereich). Die Untere Naturschutzbehörde ist daher bei der Genehmigung der Einzelvorhaben zu beteiligen.

Im Rahmen der Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes nach Realisierung weitere Einzelvorhaben werden die voraussichtlichen Umweltauswirkungen weitere Vorhaben ermittelt und bewertet. Dabei sind die Auswirkungen um so eher als erheblich nachteilig zu bewerten, je wertvoller oder je empfindlicher die betroffenen Ausschnitte oder Ausprägungen von Natur und Landschaft sind.

Für eine umfassende Ermittlung und Beschreibung der zu nachteiligen Umweltauswirkungen von weiteren Einzelvorhaben, müssen zunächst die zu erwartenden Wirkfaktoren (Auslöser der Auswirkungen) ermittelt werden. Umwelterhebliche Wirkfaktoren des Bebauungsplanes sind:

- Anlagebedingte Flächenbeanspruchung.
- Anlagebedingte Flächenversiegelung.
- Anlagebedingte visuelle Störung.
- Baubedingte Schadstoff- und Lärmemissionen durch den Baustellenbetrieb.
- Baubedingte visuelle Störungen und Störreize.
- Betriebsbedingte Schadstoff- und Lärmemissionen durch zusätzlichen Verkehr.

Nachfolgend werden schutzgutbezogen die voraussichtlichen Umweltauswirkungen des Vorhabens im Hinblick auf ihre Erheblichkeit erläutert. Dabei wird zwischen voraussichtlich nicht erheblichen (= geringe oder nicht feststellbare) und voraussichtlich erheblichen (= deutliche oder schwerwiegende) Vorhabenauswirkungen unterschieden.

10.2.2 Schutzgut Mensch einschließlich menschlicher Gesundheit

Zu den Grundbedürfnissen des Menschen gehört das Wohnen und Arbeiten unter gesunden Umweltbedingungen sowie die Ausübung von Freizeit- und Erholungsaktivitäten.

Durch § 50 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) sind bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen die für eine bestimmte Nutzung vorgesehenen Flächen einander so zuzuordnen, dass schädliche Umwelteinwirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete soweit wie möglich vermieden werden. Nach § 1 Abs. 4 Nr. 2 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) sind zur dauerhaften Sicherung der Vielfalt, Eigenart und Schönheit sowie des Erholungswertes von Natur und Landschaft insbesondere zum Zweck der Erholung in der freien Landschaft nach ihrer Beschaffenheit und Lage geeignete Flächen vor allem im besiedelten und siedlungsnahen Bereich zu schützen und zugänglich zu machen.

Das Schutzgut Menschen ist über zahlreiche Wechselbeziehungen mit den anderen Schutzgütern verbunden. Menschen beziehen ihre Nahrung aus der landwirtschaftlichen Produktion und sind letztlich von den Bodeneigenschaften abhängig. Über die Atemluft sind Wechselwirkungen mit dem Schutzgut Luft vorhanden. Auswirkungen, die zunächst bei anderen Schutzgütern erscheinen, können über die Nahrungskette oder über die Trinkwassergewinnung Rückwirkungen auf die Menschen haben. Zwischen der Erholungsnutzung und dem Schutzgut Landschaft (Teilfunktion Landschaftsbild) besteht zudem ein enger Zusammenhang.

Der Flugplatz ist weiträumig umgeben von Wiesen, Moor und Waldbereichen. Die nächstgelegenen Siedlungen sind Heist und Appen, von denen beide ca. 1,5 km entfernt liegen. Direkt nördlich angrenzend an den Flugplatz befindet sich ein Sondergebiet des Bundes, auf dem ein Kasernenkomplex (Marseille-Kaserne) gelegen ist.

Die Start- und Landebahn (außerhalb des B-Plan-Gebiets) hat eine West-Ost-Ausrichtung, so dass der Flugverkehr je nach Wetterlage über dem Siedlungsraum von Heist einfliegt bzw. startet oder Richtung Osten südlich von Appen ein- und abgeht. Eine Belastung des Schutzgutes Mensch ist durch die Anordnung der Siedlungskörper um den Flugplatz in stärkerem Maße gegeben bei einem in westliche Richtung erfolgenden Flugverkehr. Die Flug-

zeuge nutzen zum Landen und Starten den Luftraum über Heist oder ziehen unweit südlich daran vorbei. Die Lärmimmissionen durch tief fliegende Flugzeuge werden jedoch westlich des Landeplatzes durch die dort in Nord-Süd-Ausrichtung verlaufende B 431 „maskiert“ bzw. in der Nähe der B 431 in ihrer Intensität vom Straßenlärm überlagert.

Im Umfeld des Ortes Heist erfüllt die Landschaft verschiedene Erholungsfunktionen. Der sich westlich an das Flugplatzgelände anschließende Waldbereich wird zum Reiten genutzt. In ca. 2 km Entfernung zum Betrachtungsraum befinden sich Springparcours für Pferde. Weiter nördlich und nordwestlich des Ortes Heist ist in einem Abstand von ca. 1 km zum Flugplatz eine Trabrennbahn befindlich.

Die südwestlich unweit des Fluggeländes gelegenen Abkiesungsteiche werden als Bade- und Angelgewässer genutzt. Die intensive Frequentierung in den Sommermonaten wird jedoch von der Gemeinde Heist nicht befürwortet, da ein zu starker Nutzungsdruck der ökologischen Qualität schadet (Vermüllung und Zerstörung der Ufervegetation, Eutrophierung und Algenbildung durch Angelnutzung).

Das südlich des Plangebiets gelegene Tävsmoor wird aufgrund seiner Naturnähe als Naherholungsort für Spaziergänge besucht.

Auswirkungen

Auswirkungen auf Schutzgut Mensch existieren nicht auf direkte Weise durch Bau von Flugplatzanlagen, da keine Wohnnutzung in unmittelbarer Umgebung vorliegt. Allerdings besteht eine Beeinträchtigung der Erholungsfunktion und der Wohnnutzung durch Geräuschimmissionen und den möglicherweise anwachsenden Flugverkehr.

Baubedingte Störungen wie oben beschrieben haben wegen der isolierten Lage keinerlei Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch, die über die bisherigen Störreize des Flugbetriebes hinausgehen.

Die zu erwartenden Beeinträchtigungen stellen darüber hinaus bereits zulässige Eingriffe in den Naturhaushalt dar. Der vorliegende Bebauungsplan bereitet keine zusätzlichen Eingriffe vor, sondern legt lediglich eine Obergrenze der zulässigen Versiegelung fest, so dass ein Ausgleichserfordernis durch den B-Plan nicht entsteht.

10.2.3 Schutzgut Tiere und Pflanzen einschließlich der biologischen Vielfalt

Gemäß § 1 Abs. 2 Nr. 1-3 BNatSchG sind zur dauerhaften Sicherung der biologischen Vielfalt entsprechend dem jeweiligen Gefährdungsgrad insbesondere

1. lebensfähige Populationen wild lebender Tiere und Pflanzen einschließlich ihrer Lebensstätten zu erhalten und der Austausch zwischen den Populationen sowie Wanderungen und Wiederbesiedelungen zu ermöglichen,
2. Gefährdungen von natürlich vorkommenden Ökosystemen, Biotopen und Arten entgegenzuwirken,
3. Lebensgemeinschaften und Biotope mit ihren strukturellen und geografischen Eigenheiten in einer repräsentativen Verteilung zu erhalten; bestimmte Landschaftsteile sollen der natürlichen Dynamik überlassen bleiben.

Nach Abs. 3 Nr. 5 des § 1 BNatSchG sind insbesondere wild lebende Tiere und Pflanzen, ihre Lebensgemeinschaften sowie ihre Biotope und Lebensstätten zur dauerhaften Sicherung der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts zu erhalten.

Die potenziell natürliche Vegetation (pnV) innerhalb und im näheren Umfeld des Geltungsgebietes, das heißt die Pflanzengesellschaften, die sich unter den heutigen Standortbedingungen auf der Grundlage des derzeitigen Wildpflanzenbestandes einstellen würden, wenn jegliche menschliche Einflussnahme unterbliebe, würde im Bereich des Untersuchungsraumes von Eichen-Buchen-Wäldern gebildet. Dort, wo im Untergrund ein mächtiger Ortterdehorizont vorliegt, tritt die Buche zu Gunsten von Eiche und Birke deutlich zurück. Die reale Vegetation im Umfeld des Flugplatzes unterliegt heute einer starken, anthropogenen Überformung. Die Waldbereiche werden überwiegend von Koniferen gebildet, während die übrigen Flächen meist als Intensivgrünland genutzt werden. Es sind zumeist magere Wiesen, die einer regelmäßigen Mahd unterliegen und teilweise trockene und gestörte Standorte darstellen. Gelegentlich befinden sich zwischen den einzelnen Grünlandbereichen Knickstrukturen unterschiedlicher Qualität. Lediglich das südlich des Fluggeländes gelegene Tävsmoor mit seinen in die Holmauniederung hineinragenden Ausläufern und dem dort darüber hinaus befindlichen Feuchtgrünland und den Nasswiesen weist eine höhere ökologische Wertigkeit auf. Entsprechend diesen Angaben ergeben sich laut dem Landschaftsplan der Gemeinde Heist verschiedene Empfindlichkeitsstufen

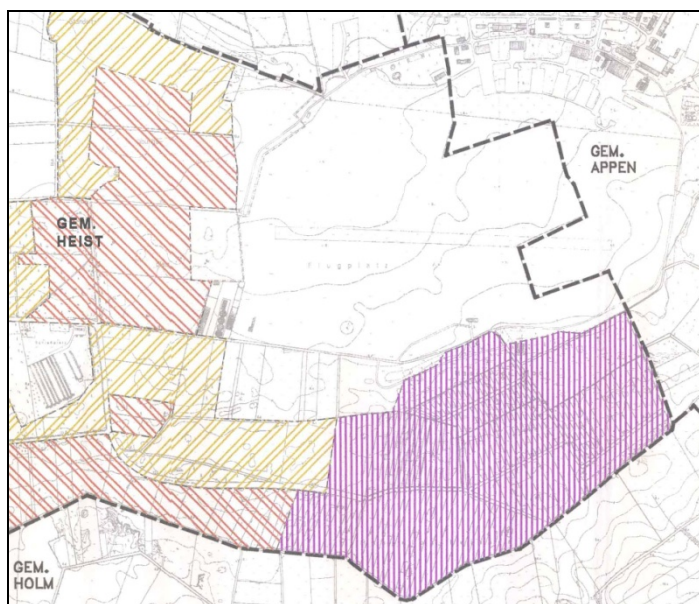


Abb. 4: Empfindlichkeiten der umliegenden Biotope (lila schraffiert: sehr hoch empfindlich, braun schraffiert: sehr empfindlich, gelb schraffiert: empfindlich; Quelle: LP Heist, 1997)

Der Flugplatz wird im Westen und einem schmalen Abschnitt im Osten von dem Landschaftsschutzgebiet (LSG) „Holmer Sandberge und Moorbereiche“ flankiert. Das Schutzgebiet besitzt insgesamt eine Ausdehnung von 3.795 ha und wird durch seine großen Biotopkomplexe charakterisiert, die innerhalb des Verbundes mit geschützten Biotopen ein Grundgerüst der Vernetzung bilden. Das Landschaftsbild mit seiner hohen Strukturvielfalt besitzt darüber hinaus eine überregionale Bedeutung für die Naherholung.

Das Schutzgebiet gliedert sich gemäß der Kreisverordnung über das Landschaftsschutzgebiet vom 20.12.2002 in einen Kern- und einen Randbereich. Die Abbildung 5 stellt die zwei Schutzkategorien in einer unterschiedlichen Farbgebung dar (gelb: Randbereich, hellgrün: Kernbereich). Die Kernzone umfasst überwiegend hochwertige und artenreiche, extensiv

genutzte Feuchtgrünlandgesellschaften. Anmoorige Vegetation, Gewässer und Gehölzstrukturen prägen die Kernzone als schutzwürdigen, gefährdeten Lebensraum (siehe Holmer Sandberge ca. 3 km südlich des Plangebiets).

Die Randzone des LSG wird von den die Kernzone umgebenden vorherrschend intensiv genutzten landwirtschaftlichen Flächen (Acker-, Grünland-, Baumschulnutzung) umgeben. Die Randzone wird darüber hinaus durch Knick- und Waldstrukturen bestimmt. Der Teilbereich SO 1 des Bebauungsplans schließt im Süden, Westen und Norden direkt an die Randzone des LSG an. Insbesondere soll durch die Randzone ein Verbund der umgebenden Naturschutzgebiete, Kernzonen und der schützenswerten Biotope innerhalb des gesamten Geltungsbereiches des LSG erreicht werden (siehe Biotopverbundachsen in Abbildung 5, grün gestrichelte Korridore).

Besondere Schutzziele der Randzone stellen dar:

- Erhaltung von Gewässern und naturnahe Entwicklung der Gewässer und der Ufer-
randstreifen
- Erhalt der offenen, zusammenhängenden Grünlandbereiche für das Landschaftsbild
- Entwicklung naturnaher Wälder und Förderung von Neuwaldbildung an geeigneten
Standorten
- Erhalt und Entwicklung der Knickstrukturen insbesondere für das Landschaftsbild
- Erhalt und Entwicklung der Landschaft für die naturbezogene Erholung
- Naturnahe Gestaltung und Entwicklung von vorhandenen, ortsgebundenen Sonder-
nutzungsformen wie Golfplatznutzung, Rohstoffgewinnungsflächen und Deponieflä-
chen

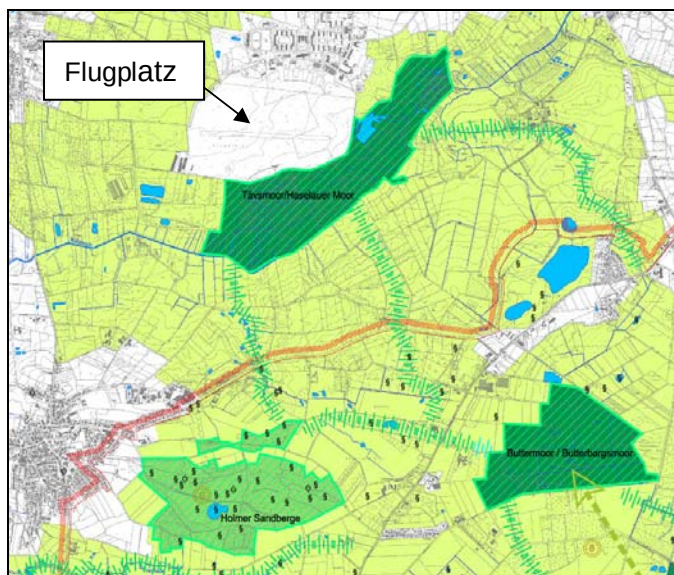


Abb. 5: Ausschnitt des Landschaftsschutzgebiets (LSG) Holmer Sandberge und Moorbereiche; hell grün: Kernzone, gelb: Randzone, dunkel grün gestreift: Naturschutzgebiete, ohne Maßstab; Quelle: Regionalpark Wedeler Au, Bestandskarte Schutzgebiete)

Das als FFH-Gebiet geschützte Tävsmoor (Abb. 6) weist in erster Linie folgende Erhaltungsgegenstände auf:

- Übergangs- und Schwingrasenmoore
- Torfmoor-Schlenken
- Moorwälder

Das Gelände des Flugplatzes selbst ist überwiegend geprägt von kurz gehaltenem Scherrasen. Der Bereich der Teil-Geltungsbereiche des Bebauungsplans weist teilweise Vollversiegelung durch Erschließung und Gebäudebebauung auf, andere Bereiche sind teilversiegelt (wassergebundene Wegedecke). Die übrigen Flächen zeichnen sich durch Beete, Ziergehölze oder weitere Rasenflächen aus. Die Biotope innerhalb des Geltungsbereiches selbst bieten daher nur geringe Lebensraumqualität für im Raum vorkommende Artengruppen der Fauna. Spezies mit besonderen Lebensraumsprüchen sind innerhalb der Grenzen des Geltungsbereichs nicht zu erwarten.

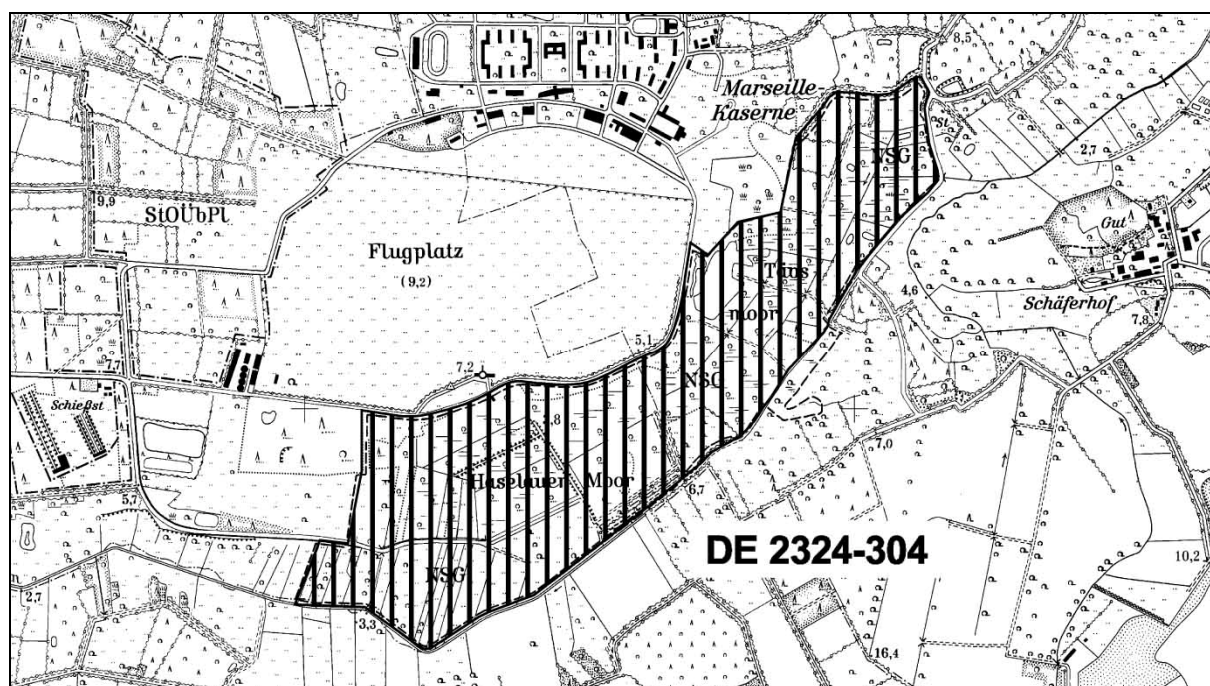


Abb. 6: FFH-Gebiet Tävsmoor (DE 2324-304), Maßstab 1:25.000

NATURA 2000-Gebiet DE 2324-304 „NSG Tävsmoor / Haselauer Moor

Die sich südlich anschließenden Bereiche des Tävsmoor hingegen besitzen eine hohe ökologische Wertigkeit und stellen für eine Vielzahl von Spezies adäquate Habitate dar. Gemäß der Aussagen des LP für die Gemeinde Heist besitzt das Schutzgebiet besondere Bedeutung für die Gruppen Vögel, Reptilien, Amphibien, Heuschrecken, Schmetterlinge und Libellen. Der Reichtum an verschiedenen Lebensraumtypen bedingt an diesem Standort eine hohe Artendichte auf relativ engem Raum. Die verschiedenen Libellenarten benötigen zur langfristigen Aufrechterhaltung von stabilen Populationen strukturreiche Ufer, Verlandungszonen, reiche Unterwasservegetation und Schwimmpflanzen. Heuschrecken hingegen nutzen krautreiche Säume, warme und offene Bodenbereiche sowie Gebiete mit hoher Luftfeuchte. Für Schmetterlinge bedeutet der Moorstandort sowohl im Larvalstadium als auch für adulte Tiere optimale Lebensraumbedingungen. Die Artengruppe der Amphibien benötigt feuchte Wiesen, Sümpfe oder offene Wasserstellen als Sommerlebensräume, während sie

die Wintermonate oder auch die Zeit nach dem Abbläuen in Wäldern und Brachflächen zu bringen, um dort die kalte Jahreszeit im Boden ruhend zu verbringen oder jagend während der Vegetationsperiode. Reptilien sind im Tävsmoor hauptsächlich durch die Waldeidechse, Kreuzotter und Ringelnatter vertreten. Während die Waldeidechse flächendeckend und in für die Populationserhaltung ausreichenden Dichten vorhanden ist, stellen sich die Populationen von Ringelnatter und Kreuzotter bedeutend weniger stabil dar. Beide werden in der Roten Liste Schleswig-Holsteins (RL) von 2003 als stark gefährdet geführt (RL 2).

Im Bereich der Avifauna sind es neben den verschiedenen Singvogelarten insbesondere Arten wie Eisvogel, Weißstorch, Rohrweihe, Wachtelkönig und Neuntöter, die den Bereich des FFH-Gebiets als Lebensraum nutzen. Im nördlich angrenzenden Bereich des Flugplatzes hingegen befinden sich keine entsprechenden Habitate.

Auswirkungen

Die Flächenbeanspruchung betrifft bereits stark überprägte Standorte wie Scherrasenflächen oder teil- bzw. vollversiegelte Bereiche. Dies sind Lebensräume nur weniger, nicht gefährdeter Arten. Die Beeinträchtigungen hier lebender Arten beschränken sich hauptsächlich auf kleine Bodenlebewesen, bei denen keine spezifische Gefährdung zu vermuten ist. Die Auswirkungen sind aus diesem Grunde als gering anzusehen. Negativeffekte können auf Vorhabenebene im Zusammenhang mit eventuell erforderlichen Kompensationsmaßnahmen für das Schutzgut Boden ausgeglichen werden.

Das sich südlich anschließende FFH- und Naturschutzgebiet Tävsmoor birgt durch seine unmittelbare Nähe zu dem Plangebiet ein gewisses Konfliktpotential bezüglich der vorkommenden, teilweise schutzwürdigen Arten. Durch die sich stark voneinander unterscheidenden Lebensraumtypen von Plangebiet und Schutzgebiet kann eine Nutzungsüberschreitung von im Schutzgebiet beheimateten Arten in das Plangebiet hinein nahezu ausgeschlossen werden. Zu diesem Ergebnis gelangt ebenfalls die Verträglichkeitsabschätzung für das NATURA 2000- Gebiet DE 2324-304 „NSG Tävsmoor/ Haselauer Moor. Im Rahmen der 1. Änderung des Flächennutzungsplans „Flugplatzgelände“ der Gemeinde Heist konnte das Gutachten keine planungsrelevanten Beeinträchtigungen der Lebensräume und der entsprechenden Arten im FFH-Gebiet herausstellen. Die Auswirkungen von weiteren Vorhaben können damit als gering betrachtet werden.

Ebenso können die Beeinträchtigungen auf das LSG „Holmer Sandberge und Moorbereiche“ als nicht planungsrelevant erachtet werden. Zwar besitzt das Sondergebiet SO 1 direkte Grenzen mit der Randzone des LSG, jedoch gefährdet die Angebotsplanung keine der oben aufgeführten Schutzziele der Kreisverordnung.

Im unmittelbaren Umfeld des Plangebiets bestehen verschiedene Waldkomplexe, von denen bestimmte Teilbereiche bis direkt an die Geltungsgrenzen des Bebauungsplans heranreichen. Im Zuge der Planrealisierung kann es hier zu einer Gefährdung des Waldes und der baulichen Anlagen kommen (Waldbrand, Windwurf etc.). Gemäß § 24 LWaldG ist aus diesem Grunde ein Waldschutzstreifen von in der Regel 30 m einzurichten. Gegebenenfalls können diese Streifen in Abstimmung mit der zuständigen Forstbehörde in ihrer Breite reduziert werden. Näheres hierzu ist dem Kapitel 5 zu entnehmen.

Darüber hinaus stellen die zu erwartenden Beeinträchtigungen bereits zulässige Eingriffe in den Naturhaushalt dar. Der vorliegende Bebauungsplan bereitet also keine zusätzlichen Eingriffe vor, sondern legt lediglich eine Obergrenze der zulässigen Versiegelung fest, so dass der B-Plan keine Auswirkungen auf das FFH-Gebiet hat und mit ihm verträglich ist.

10.2.4 Artenschutz

Durch Eingriffe in Natur und Landschaft können grundsätzlich die Zugriffsverbote des § 44 BNatSchG Abs. 1 tangiert werden. Auch wenn der vorliegende Bebauungsplan keine Eingriffe vorbereitet (siehe Kap. 1.2), sollte auf dieser Planungsebene dennoch eine theoretische Beeinträchtigung entsprechender Arten im Vorfeld konkreter Baugenehmigungsverfahren zusammenfassend diskutiert werden. Nach der Gesetzgebung ist es verboten:

- wild lebenden Tieren der besonders geschützten Arten nachzustellen, sie zu fangen, zu verletzen oder zu töten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören (Abs. 1 Nr. 1),
- wild lebende Tiere der streng geschützten Arten und der europäischen Vogelarten während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten erheblich zu stören; eine erhebliche Störung liegt vor, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert (Abs. 1 Nr. 2),
- Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der wild lebenden Tiere der besonders geschützten Arten aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören (Abs. 1 Nr. 3),
- wild lebende Pflanzen der besonders geschützten Arten oder ihrer Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen oder ihre Standorte zu beschädigen oder zu zerstören. (Abs. 1 Nr. 4).

Gemäß den Aussagen der Verträglichkeitsabschätzung für das Tävsmoor sind im Schutzgebiet keine Arten des Anhang IV der FFH-Richtlinie zu erwarten. Eine diesbezügliche Abprüfung der Verbotstatbestände kann daher unterbleiben. Lediglich aus dem Anhang I der Vogelschutzrichtlinie finden 5 Arten Erwähnung, die unter den strengen Schutz des Artenschutzrechts fallen. Es sind dies der Eisvogel, Weißstorch, Rohrweihe, Wachtelkönig und Neuntöter. Sie alle jedoch besitzen spezifische Ansprüche an ihren Lebensraum und kommen daher nicht in Berührung mit den Lebensraumtypen des sich nördlich anschließenden Flugplatzes. Lediglich den Flugplatz überfliegende Tiere setzen sich der theoretischen Gefahr einer Kollision aus, sodass hier das Tötungsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG in Betracht zu ziehen wäre. Jedoch kann durch die bereits bestehende Beeinträchtigung des Raumes durch den aktuellen Flugverkehr keine zusätzliche Belastung festgestellt werden, die zum Eintritt in den Verbotstatbestand führen würde. Ganz ähnlich verhält es sich bei den übrigen, europäischen Singvögeln, die allesamt Bestandteil der zu prüfenden Spezies im Artenschutzrecht sind. Durch zukünftige Baumaßnahmen oder den Flugverkehr kann es immer wieder zu Kollisionen und so zum Tode verschiedener Individuen kommen. Eine Zusatzbelastung durch den Bebauungsplan zu den bereits bestehenden ist jedoch nicht gegeben. Etwaige Kollisionen übersteigen das so genannte allgemeine Lebensrisiko der Arten nicht.

Durch die Habitatzusammensetzung innerhalb des Plangebiets kann davon ausgegangen werden, dass der Verbotstatbestand der Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten (§ 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG) für keine der Arten zutrifft.

Der Störungstatbestand nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 kann theoretisch durch Lärmimmissionen während der Bauphasen bzw. durch den Flugverkehr selbst eintreten. Die Zusatzbelastung zu der bereits bestehenden ist jedoch als so gering anzusehen, dass keine Beeinträchtigungen zu erwarten sind, die Kompensationsmaßnahmen erforderlich machen.

Die artenschutzrechtlichen Verbote gelten für die Ebene der Vorhabengenehmigung. Auf der Ebene der verbindlichen Bauleitplanung ist lediglich zu prüfen, ob die Konflikte lösbar sind oder ob in eine Ausnahmesituation (Ausnahmen nach § 45 BNatSchG) hinein geplant werden kann. Die Belange des Artenschutzes sind daher bei der Genehmigung einzelner Vorhaben erneut zu prüfen.

10.2.5 Schutzgut Boden

Nach § 1 Abs. 3 Nr. 2 BNatSchG ist Boden zur dauerhaften Sicherung der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts so zu erhalten, dass er seine Funktion im Naturhaushalt erfüllen kann. Nicht mehr genutzte, versiegelte Flächen sind zu renaturieren, oder, soweit eine Renaturierung nicht möglich oder nicht zumutbar ist, der natürlichen Entwicklung zu überlassen.

Durch die enge Verzahnung des Bodens mit den anderen Umweltmedien ergeben sich vielfältige Wechselwirkungen. So ist der Boden u. a. wegen seiner Leistungen für den Schutz der anderen Schutzgüter (z. B. Grundwasser) schützenswert.

Im Bereich des Betrachtungsraumes stellt den wesentlichen Prozess der Bodenbildung die Podsolierung dar. Dabei wird Eisen, Mangan, Aluminium oder auch Huminstoffe in die unteren Bodenschichten ausgewaschen. In größerer Tiefe flocken die Stoffe wieder aus und bilden dann Ortserde oder Ortsteinhorizonte, die sich durch Wasserundurchlässigkeit auszeichnen und das Wurzelwachstum höherer Pflanzen behindern. Entsprechend des Bodentypus ist die Bodenwertigkeit in diesen Bereichen sehr gering. Aus diesem Grunde ist großräumig um den Flugplatz mit Koniferen aufgeforstet worden.

Die Böden innerhalb der Geltungsbereiche des Bebauungsplanes weisen aufgrund ihrer starken anthropogenen Überformung durch den Betrieb eines Flugplatzes keine natürliche Horizontierung mehr auf. Die offenen Bodenbereiche der entsprechenden Flächen sind von allgemeiner Bedeutung für den Naturschutz (Wertstufe III).

Auswirkungen

Im Bereich der unbebauten Flächen führt eine Erweiterung der Flugplatzgebäude real zu einer Beeinträchtigung bzw. zu einem weitgehenden Verlust der natürlichen Bodenfunktionen. Bei den betroffenen Standorten handelt es sich überwiegend um durch bisherige Nutzungen vorbelastete Böden mit allgemeiner Bedeutung für den Naturschutz.

Beeinträchtigungen durch Schadstoffeintrag während der Bau- und Betriebszeiten können durch entsprechende Vermeidungsmaßnahmen (siehe Kap. 5.1) verhindert werden.

Die zu erwartenden Beeinträchtigungen durch Versiegelung offener Bodenflächen stellen bereits zulässige Eingriffe in den Naturhaushalt dar. Der vorliegende Bebauungsplan bereitet also keine zusätzlichen Eingriffe vor, sondern legt lediglich eine Obergrenze der zulässigen Versiegelung fest, so dass ein Ausgleichserfordernis durch den B-Plan nicht entsteht.

10.2.6 Schutzgut Wasser

Das Schutzgut Wasser umfasst die Oberflächengewässer sowie das Grundwasser.

Gemäß § 1 Wasserhaushaltsgesetz (WHG) sind durch eine nachhaltige Gewässerbewirtschaftung die Gewässer als Bestandteil des Naturhaushalts, als Lebensgrundlage des Menschen, als Lebensraum für Tiere und Pflanzen sowie als nutzbares Gut zu schützen.

Entsprechend § 1 Abs. 3 Nr. 3 BNatSchG sind Meeres- und Binnengewässer vor Beeinträchtigungen zu bewahren und ihre natürliche Selbstreinigungsfähigkeit und Dynamik zu erhalten. Insbesondere gilt dies für natürliche und naturnahe Gewässer einschließlich ihrer Ufer, Auen und sonstigen Rückhalteflächen. Hochwasserschutz hat auch durch natürliche oder naturnahe Maßnahmen zu erfolgen. Dem vorsorgenden Grundwasserschutz sowie einem ausgeglichenen Niederschlags-Abflusshaushalt ist auch durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege Rechnung zu tragen.

Grundwasser

Genaue Messungen der Grundwasserstände liegen für den Planungsraum nicht vor. Eine Einschätzung darüber kann daher nur anhand von Bodenkarten erfolgen.

Allgemein kann davon ausgegangen werden, dass in niedrig gelegenen Bereichen (Marschen, Moore, Niederungen) ein oberflächennaher Grundwasserstand erreicht wird, der in feuchten Zeiten an die Geländeoberkante reichen kann, ansonsten vermutlich aber nicht tiefer als 50 cm darunter fällt. In höheren, zur Geest zählenden Bereichen (dazu zählt der Geltungsbereich des B-Plans) liegen die Grundwasserstände wesentlich tiefer. Die hier vorliegenden, sandigen Böden besitzen eine nur geringe Austauschkapazität und ein geringes Wasserhaltevermögen. Die Gefahr einer Einwaschung von Schadstoffen ist in diesen Bereichen als besonders hoch einzustufen. Koniferenbestände auf solch gearteten Böden bewirken eine starke Versauerung der oberen Horizonte. Schwermetalle und andere Schadstoffen werden in solchen Milieus leicht gelöst und gelangen auf diese Weise schnell ins Grundwasser. Die Fließrichtung des Grundwassers erstreckt sich in südöstlicher Richtung, was in Hinblick auf das sich südlich anschließende FFH-Gebiet zu einem erhöhten Konfliktniveau führen kann. Die an den Flugplatz angrenzenden Flächen sind im Landschaftsplan der Gemeinde Heist als hoch bis sehr hoch empfindliche Bereiche eingestuft worden.

Seit dem 27.01.2010 ist ein großer Teil des Flugplatzes durch das Inkrafttreten der Landesverordnung über das Wasserschutzgebiet „Haseldorfer Marsch“ Bestandteil dieser Gebietskategorisierung. Wie die Abbildung 7 zeigt, befindet sich das Plangebiet im Nordosten des Wasserschutzgebietes und ist in der Unterkategorie III A gelegen. Innerhalb dieser Zone sind folgende Vorhaben bzw. Anlagen genehmigungsbedürftig oder verboten (planungsrelevante Punkte sind jeweils fett dargestellt):

In der Zone III A ist es genehmigungspflichtig,

1. Zwischenlager für Abfälle, ausgenommen die Sammlung und Bereitstellung von Abfällen zur Entsorgung, sowie Anlagen zur Verwertung von Abfällen zu errichten oder wesentlich zu ändern,
2. Kleingartenanlagen einzurichten oder wesentlich zu ändern,
3. Erwerbsgartenbaubetriebe, ausgenommen der Feldgemüseanbau, einzurichten oder ihre Betriebsweise wesentlich zu ändern,
4. Transformatoren und Stromleitungen mit flüssigen wassergefährdenden Kühl- und Isoliermitteln der WGK 2 und 3 zu errichten oder wesentlich zu ändern, sowie stillgelegte Anlagen über einen Zeitraum von mehr als sechs Monaten bestehen zu lassen,
5. Friedhöfe zu erweitern oder neu anzulegen,
6. **Motorsportanlagen anzulegen oder wesentlich zu ändern sowie Motorsportveranstaltungen außerhalb bestehender Motorsportanlagen durchzuführen,**

7. auswasch- oder auslaugbare wassergefährdende Materialien außerhalb von dafür zugelassenen Anlagen zu lagern,
8. **Schmutzwasser und unbehandeltes Niederschlagswasser in ein oberirdisches Gewässer einzuleiten, sofern das Gewässer anschließend die Zone II durchfließt,**
9. Steine, Erden oder andere oberflächennahe Rohstoffe zu gewinnen,
10. Fischteiche herzustellen oder wesentlich zu ändern,
11. Dauergrünland umzubrechen; ein Umbruch ist zu genehmigen, wenn andere Verfahren zur Wiederherstellung einer leistungsfähigen Grünlandnarbe ausscheiden; der Umbruch darf nur in der Zeit vom 1. Dezember bis zum 30. April vorgenommen werden; die umgebrochene Fläche gilt abweichend von § 2 Abs. 5 Satz 1 als Dauergrünland,
12. an Dauergrünland eine Nutzungsänderung vorzunehmen; dies gilt nicht bei Aussaat einer Ganzpflanzensilage mit Grasuntersaat, wenn die Wiederherstellung von Dauergrünland beabsichtigt ist; eine Nutzungsänderung ist zu genehmigen, wenn sie durch zwingende Gründe geboten ist; zwingende Gründe liegen insbesondere vor, wenn den Nutzungsberechtigten der Fläche eine Fortsetzung der bisherigen Nutzung nicht zuzumuten ist.
13. Kohle-, Öl- oder Kernkraftwerke zu errichten oder wesentlich zu ändern,
14. Güterumschlagplätze für wassergefährdende Stoffe im Sinne von § 19 g Abs. 5 des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG), die der Wassergefährdungsklasse (WGK) 2 und 3 im Sinne von Ziffer 2 der Verwaltungsvorschrift wassergefährdende Stoffe vom 17. Mai 1999 (BAnz. Nr. 98 a vom 29. Mai 1999), geändert durch Verwaltungsvorschrift vom 27. Juli 2005 (BAnz. Nr. 142 a vom 30. Juli 2005) angehören, sowie Flugplätze anzulegen oder wesentlich zu ändern,
15. Anlagen zur unterirdischen behälterlosen Lagerung (Tiefspeicherung) wassergefährdender Stoffe anzulegen oder wesentlich zu ändern,
16. Anlagen zur Gewinnung von Erdwärme zu errichten oder wesentlich zu ändern,
17. Schießplätze und Golfplätze einzurichten oder wesentlich zu ändern,
18. Anlagen zum Lagern und Behandeln von Autowracks, Kraftfahrzeugschrott und Altreifen zu errichten oder wesentlich zu ändern,
19. **Erdaufschlüsse, durch die die Grundwasserüberdeckung wesentlich vermindert wird, vorzunehmen.**

In der Zone III A ist es verboten,

1. Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen der WGK 2 mit mehr als 100 m³ Inhalt und der WGK 3 mit mehr als 10 m³ Inhalt zu errichten oder zu erweitern,
2. in der Zeit vom 15. September bis zum 31. Januar des folgenden Jahres stickstoffhaltige Düngemittel auszubringen, einzuarbeiten oder abzulagern; bei Winterraps und Wintergerste sowie bei Frühsaaten (Saattermin bis 20. September) von Winterweizen, Wintertriticale und Winterroggen ist die Ausbringung von stickstoffhaltigem Mineraldünger noch bis zum 15. Oktober zulässig; feste stickstoffhaltige organische Nährstoffträger, ausgenommen Geflügelmist, dürfen bereits ab dem 1. Dezember wieder ausgebracht werden,
3. Rohrleitungsanlagen zum Befördern von wassergefährdenden Stoffen (§ 19 a WHG) der WGK 2 und 3 zu errichten oder wesentlich zu ändern,
4. Abfallbeseitigungsanlagen zu errichten oder wesentlich zu ändern,
5. **auswasch- oder auslaugbare wassergefährdende Materialien beim Bau von Anlagen des Straßen-, Wasser-, Schienen- und Luftverkehrs und von Lärmschutzdämmen zu verwenden,**

6. Rückstände aus Wärmekraftwerken und Abfallverbrennungsanlagen, Hochofenschlacken und Gießereisande außerhalb von dafür zugelassenen Anlagen zu lagern oder abzulagern,
7. Abwasser in den Untergrund einzuleiten, zu versickern, verrieseln oder zu verregnen; dies gilt nicht für Niederschlagswasser, für die Untergrundverrieselung von gereinigtem Abwasser aus Kleinkläranlagen, sofern eine Ableitung in ein Oberflächengewässer nicht möglich ist, sowie für Abwasser, das durch landwirtschaftlichen Gebrauch verunreinigt ist und dazu bestimmt ist, zu Zwecken der Düngung auf landwirtschaftlich, forstwirtschaftlich oder gärtnerisch genutzte Böden aufgebracht zu werden,
8. feste oder flüssige Dünge-, Futter- oder Pflanzenschutzmittel sowie Sekundärrohstoffdünger, insbesondere Klärschlamm oder Kompost außerhalb von Gebäuden, flüssigkeitsdichten Anlagen oder Silagewickelballen zu lagern; ausgenommen davon ist Kompost aus der Gehölzproduktion, die Kompostierung in Hausgärten, die Lagerung von Kalk sowie die Lagerung von Futtermitteln, bei denen keine Sickersäfte anfallen.

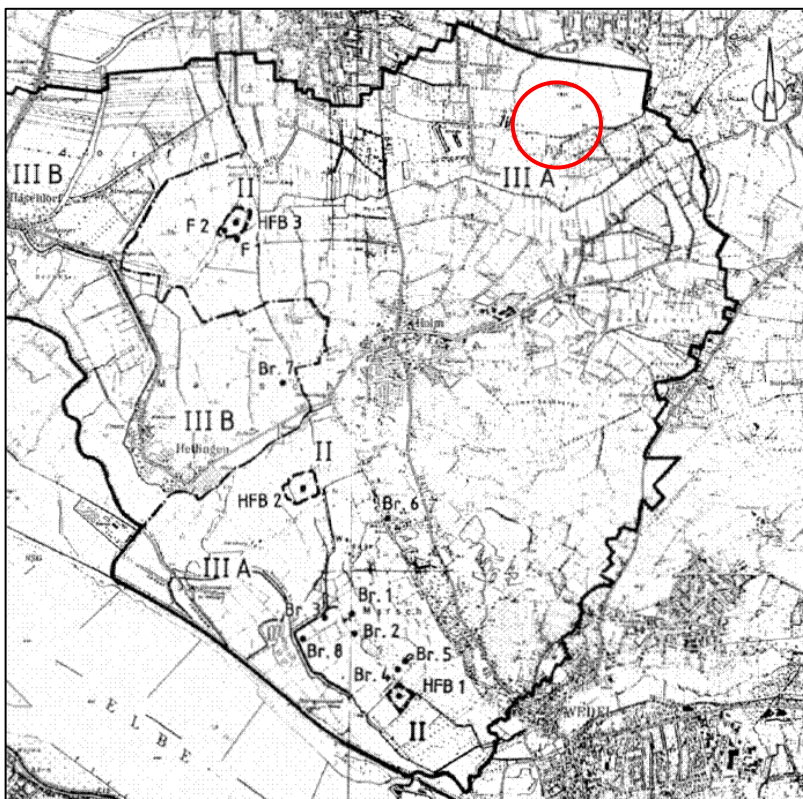


Abb. 7: Umgrenzung Wasserschutzgebiet "Haseldorfer Marsch" mit untersch. Gebietskategorien; der rote Kreis stellt den Standort des Plangebiets dar, ohne Maßstab

Oberflächengewässer

Innerhalb der Teilflächen des Bebauungsplanes befinden sich bis auf ein neueres Regenrückhaltebecken keine Oberflächengewässer. Südwestlich des Flugplatzes, außerhalb des Planungsraums und in unmittelbarer Umgebung des SO 1 sind durch Auskiesung entstandene Wasserflächen gelegen. Sie werden heute vorwiegend als Bade- und Angelteiche genutzt und haben durch den hohen Nutzungsdruck eine nur geringe ökologische Wertigkeit. Die Gewässer weisen steile Ufer auf und sind von meist standortfremden Gehölzen umstan-

den. Den Status geschützter Biotope nach § 30 BNatSchG bzw. § 21 LNatSchG erreichen sie nicht.

Auswirkungen

Durch zusätzliche Teil-oder Vollversiegelung zuvor offener Bodenbereiche verringert sich das Potenzial der Grundwasserneubildung. Während der Bau- und Betriebsphasen können Schadstoffe aus Baufahrzeugen und Flugzeugen in den Boden gelangen und zu einer Kontamination des Bodens und des Grundwasserkörpers führen.

Aufgrund der Bodenstruktur ist die Grundwasserneubildung innerhalb des Eingriffsraumes wie des gesamten Flugplatzes eingeschränkt und dient nicht der Wassergewinnung der Gemeinden Heist und Appen. Darüber hinaus übersteigt die Gefahr von Kontaminationen durch Fahrzeuge und Maschinen kaum das Maß der aktuellen Nutzung.

Dennoch ist festzustellen, dass es durch die Fließrichtung des Grundwassers in südöstlicher Richtung durch etwaige Bodenkontaminationen auf dem Gelände des Flugplatzes auch unmittelbar zu Belastungen des sich südlich anschließenden FFH-Gebietes kommen kann. Aus diesem Grunde sind Verunreinigungen des Grundwasserkörpers unbedingt zu vermeiden. In dem § 5 der Landesverordnung zum Wasserschutzgebiet Haseldorfer Marsch werden verschiedene genehmigungsbedürftige und nicht gestattete Handlungen bzw. bauliche Anlagen aufgeführt, durch deren Vermeidung bzw. auflagengebundene Genehmigung der Schutz des Wasserschutzgebietes gewährleistet werden soll (siehe oben, Kap. 2.1.4). Für die genehmigungsbedürftigen Handlungen oder bauliche Anlagen dient das B-Plan-Verfahren als Genehmigungsverfahren. Die aus der Verordnung des Wasserschutzgebietes hervorgehende Forderung nach einer Genehmigung verschiedener Handlungen und baulichen Anlagen wird hiermit in vollem Umfange bedient.

Aus der Liste der verbotenen Handlungen oder Anlagen ist lediglich ein Punkt in Hinsicht auf die Planrealisierung relevant:

Es ist verboten

1. auswasch- oder auslaugbare wassergefährdende Materialien beim Bau von Anlagen des Straßen-, Wasser-, Schienen- und Luftverkehrs und von Lärmschutzdämmen zu verwenden

Zur Vermeidung der Grundwasserverunreinigung sind die Maßnahmen zur Vermeidung und Verringerung erheblich nachteiliger Umweltauswirkungen des Kapitels 5 zu berücksichtigen.

Die zu erwartenden Beeinträchtigungen stellen jedoch bereits zulässige Eingriffe in den Naturhaushalt dar. Der vorliegende Bebauungsplan bereitet also keine zusätzlichen Eingriffe vor, sondern legt lediglich eine Obergrenze der zulässigen Versiegelung fest, so dass zusätzlich zu den genannten Maßnahmen zur Vermeidung und Verringerung kein Ausgleichserfordernis durch den B-Plan entsteht.

10.2.7 Schutzgut Luft und Klima

Gemäß § 1 Abs. 3 Nr. 4 BNatSchG sind Luft und Klima auch durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege zu schützen. Insbesondere gilt dies für Flächen mit günstiger lufthygienischer oder klimatischer Wirkung wie Frisch- und Kaltluftentstehungsgebiete oder Luftaustauschbahnen. Luftverunreinigungen sind gemäß § 3 Abs. 4 Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) Veränderungen der natürlichen Zusammensetzung

der Luft, insbesondere durch Rauch, Ruß, Staub, Gase, Aerosole, Dämpfe oder Geruchsstoffe.

Wechselwirkungen bestehen mit den Schutzgütern Boden und Wasser. So können Luftschadstoffe als Depositionen aus der Atmosphäre in den Boden übergehen. Über den Luftpfad können auch schädliche Einwirkungen auf die Menschen übertragen werden.

Das Lokalklima wandelt die großklimatischen Verhältnisse in Abhängigkeit von Relief und Exposition, den Böden und dem Wasserhaushalt, Vegetation und Bebauung in vielfältiger Form ab. Das Lokalklima wird von einer Vielzahl von Kleinklimaten unterschiedlicher Standorte gebildet, zwischen denen im Tagesgang der Temperatur ein Luftaustausch besteht.

Die lokalklimatischen Phänomene bilden sich bei Schwachwindwetterlagen aus. Dabei kommt es zu kleinräumigen Luftzirkulationen zwischen Wald und Freiland, bebauten Gebieten und Freiland sowie Hangbereichen und Niederungen.

Im Bereich des Plangebiets ist das Kleinklima in der Hauptsache abhängig von der Bodenbeschaffenheit und der damit verbundenen Wasserkapazität. Im Süden des Landeplatzes (Holmauniederung, Tävsmoor) stellen sich die Flächen aufgrund der dichten Böden und des hohen Wasserstandes als Entstehungsort für Kaltluft dar. Durch die hohe Bodenfeuchte erwärmen sich die darüber befindlichen Luftmassen nur langsam und es entsteht ein Temperaturgefälle zu umliegenden Gebieten mit differenzierter Bodenstruktur.

In den höher gelegenen Bereichen der Geest hingegen ergeben sich höhere Boden- und Lufttemperaturen, und insbesondere dies auf durchlässigen Sandböden, auf denen Niederschläge rasch versickern und es zu einer nur geringen Bildung von Luftfeuchte.

Auswirkungen

Durch die Überbauung zusätzlicher Offenbereiche und die damit einhergehende theoretische Steigerung des Flugzeugaufkommens kommt es zu einer geringfügigen Erhöhung der klimatischen Beeinträchtigungen. Durch die teilweise oder vollwertige Versiegelung der Bodenoberfläche wird die Verdunstung von Wasser über den Boden oder die Vegetation gemindert. Diese Verdunstung über die Boden- und Pflanzenoberfläche (Evaporation) und über die Transpiration der Pflanzen selbst bewirkt eine Kühlung der bodennahen Luftschichten, da der Luft durch die Umwandlung von Wasser in einen gasförmigen Aggregatzustand Energie entzogen wird. Dieser „Kühlungseffekt“ kann durch den Bau der geplanten Flugplatzanlagen und die Abführung des Regenwassers nicht mehr in dem Maße wie zuvor stattfinden. Die Zusatzbelastungen zu den bereits durch den Betrieb des Flugplatzes bestehenden Beeinträchtigungen können jedoch als marginal angesehen werden.

Darüber hinaus stellen die denkbaren Beeinträchtigungen bereits zulässige Eingriffe in den Naturhaushalt dar. Der vorliegende Bebauungsplan bereitet also keine zusätzlichen Eingriffe vor, sondern legt lediglich eine Obergrenze der zulässigen Versiegelung fest, so dass ein Ausgleichserfordernis durch den B-Plan nicht entsteht.

10.2.8 Schutzgut Landschaftsbild

Nach § 1 Abs. 4 Nr. 2 BNatSchG sind zur dauerhaften Sicherung der Vielfalt, Eigenart und Schönheit sowie des Erholungswertes von Natur und Landschaft insbesondere zum Zweck der Erholung in der freien Landschaft nach ihrer Beschaffenheit und Lage geeignete Flächen

vor allem im besiedelten und siedlungsnahen Bereich zu schützen und zugänglich zu machen.

Die Qualität des Landschaftsbildes ist wichtig für das Wohlbefinden des Menschen und die Erholungsfunktion der Landschaft. Diese Wechselwirkungen wurden bereits beim Schutzgut Menschen angesprochen.

Unter Landschaftsbild wird die visuell wahrnehmbare Erscheinung, d.h. die naturraum- und standorttypische Vielfalt, Eigenart und Schönheit von Natur und Landschaft verstanden (LESER u.a. 1993; BREUER 1991). Grundlage der Beschreibung und Bewertung des Landschaftsbildes ist die reale Landschaft mit den Faktoren Relief, Vegetations-, Gewässer- und Nutzungsstrukturen.

Der Betrachtungsraum wird hauptsächlich geprägt von der weitläufigen Scherrasenfläche des Landeplatzareals. Der Bereich hat eine Ausdehnung von ca. 1,2 km² und besitzt lediglich im Süden bauliche Anlagen wie Tower mit dazugehörigem Betriebsgebäude und gastronomischer Einrichtung (SO 2) sowie Flugzeugunterstellhallen und Tankanlagen (SO 1). Die Lande- und Startfläche ist samt der umliegenden Bereiche gemäß ihrer Nutzung flach und weist keinerlei Reliefierung auf. Im Norden schließen sich die Gebäudekomplexe der Marseillekaserne an, während im Süden und Südosten überwiegend Waldflächen beziehungsweise Gehölzbestände des angrenzenden Tävsmoores den Flugplatz säumen. Im Westen wechseln sich Waldparzellen und offene Grünlandbereiche mit vereinzelt Knickstrukturen ab, durch die dem Betrachter ein Blick über das Landeplatzareal hinaus in die Landschaft ermöglicht wird. Eine ähnliche Situation ergibt sich im äußersten Osten des Flugplatzes (Gemeinde Appen), wo sich im nördlichen Anschluss an das Tävsmoor eine Brachfläche mit kleinen Gehölzgruppen und Offenlandbereichen befindet.

Der stattfindende Flugverkehr stellt eine deutliche Vorbelastung des Landschaftsbildes durch die zur Bewertung des Schutzgutes hinzuzählende Lärmimmissionen dar. Hinzu kommen die optischen Beeinträchtigungen durch startende und landende Flugzeuge, die nicht nur durch sich selbst, sondern ebenso durch in Bodennähe massiven Schlagschatten eine Wirkung auf das Landschaftsbild entfalten.

Auswirkungen

Die Realisierung des Bebauungsplans bedingen keine direkten visuellen Störungen während des Baus oder im Anschluss daran durch die Anlagen selbst. Das Flugplatzgelände ist im Übergangsbereich der Gemeinden Heist und Appen isoliert gelegen und wird durch Wälder oder Grünlandbereiche mit Knickstrukturen weitgehend von der umliegenden Landschaft abgeschirmt.

Optische Störreize durch tief fliegende Maschinen samt deren bei Sonnenschein entstehenden Schlagschatten sowie die Geräuschimmissionen sind bereits durch den aktuell vorherrschenden Flugbetrieb bestehende Beeinträchtigungen, deren Intensität sich unter Umständen durch die Planung in geringer Weise erhöhen kann. Die zusätzlichen Wirkungen auf das Schutzgut können allerdings in der Gesamtbetrachtung als marginal gelten und führen nicht zu einer Erhöhung des Konfliktniveaus.

Die zu erwartenden Beeinträchtigungen stellen darüber hinaus bereits zulässige Eingriffe in den Naturhaushalt dar. Der vorliegende Bebauungsplan bereitet also keine zusätzlichen Eingriffe vor, sondern legt lediglich eine Obergrenze der zulässigen Versiegelung fest, so dass ein Ausgleichserfordernis durch den B-Plan nicht entsteht.

10.2.9 Schutzgut Kulturgüter und Sonstige Sachgüter

Gemäß § 1 Abs. 4 Nr. 1 BNatSchG sind zur dauerhaften Sicherung der Vielfalt, Eigenart und Schönheit sowie des Erholungswertes von Natur und Landschaft insbesondere Naturlandschaften und historisch gewachsene Kulturlandschaften, auch mit ihren Kultur-, Bau- und Bodendenkmälern, vor Verunstaltung, Zersiedelung und sonstigen Beeinträchtigungen zu bewahren.

Kulturdenkmale sind nach § 1 Abs. 2 des Gesetzes zum Schutze der Kulturdenkmale in Schleswig-Holstein Sachen, Gruppen von Sachen oder Teile von Sachen vergangener Zeit, deren Erforschung und Erhaltung wegen ihres geschichtlichen, wissenschaftlichen, künstlerischen, städtebaulichen oder die Kulturlandschaft prägenden Wertes im öffentlichen Interesse liegen. Hierzu gehören auch Garten-, Park- und Friedhofsanlagen und andere von Menschen gestaltete Landschaftsteile, wenn sie die Voraussetzungen des Satzes 1 erfüllen, sowie archäologische Denkmale.

Aus dem Bereich der potenziellen Eingriffsflächen sowie den umliegenden Waldbereichen sind keine denkmalgeschützten Güter bekannt.

Auswirkungen

Auswirkungen auf Kultur- und Sachgüter sind in Ermangelung ihres Vorkommens nicht zu erwarten.

10.3 Entwicklung des Umweltzustandes bei Nichtdurchführung der Planung

Bei Nichtdurchführung des Bebauungsplans würde der Flugplatz in bisheriger Form weiter genutzt werden. Theoretisch hinzukommende bauliche Anlagen würden auf Basis der bestehenden Privilegierung als Außenbereichsvorhaben und der Grundlage des bestehenden Flächennutzungsplans (2006) geplant und errichtet, eine Begrenzung der Versiegelung besteht nicht. **Eine mögliche Intensivierung des Flugverkehrs ist ebenso ohne die Aufstellung des Bebauungsplans denkbar, da in einem solchen Falle keinerlei Regelungen bezüglich der Nutzung des Flugplatzes getroffen würden.**

Die Auswirkungen durch Lärmimmissionen sowie optische Beeinträchtigungen durch tief fliegende Flugzeuge und deren Schlagschatten werden durch diesen B-Plan nicht beeinflusst und würden in gleichem Maße fortbestehen oder sich durch unregelmäßige Erweiterung der Landeplatzkapazitäten innerhalb des Geltungsbereiches der FNP-Aufstellung noch zusätzlich erhöhen.

10.4 Planungsalternativen

Eine Realisierung der Planung ist an anderer Stelle nicht möglich, da die geplanten Nutzungen eng an den Flugplatz gebunden sind und eine Umsetzung der Inhalte an einem anderen Ort in keiner Weise zielführend wäre.

10.5 Geplante Maßnahmen zur Vermeidung und Verringerung erheblich nachteiliger Umweltauswirkungen

Da dieser B-Plan keine Eingriffe vorbereitet, ist die Eingriffsregelung des § 1 a Abs. 3 BauGB in Verbindung mit § 18 Abs. 1 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) im Rahmen der Vorhabengenehmigung abzuarbeiten (s. Kap. 1.2). Über evtl. Minderungs- oder Ausgleichsmaßnahmen wird im dann notwendigen Genehmigungsverfahren für die

10.5.1 Maßnahmen, mit denen umweltbezogene Auswirkungen vermieden oder minimiert werden können (Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen)

Tiere und Pflanzen

- Gemäß § 24 LWaldG ist es zur Verhütung von Waldbränden, zur Sicherung der Waldbewirtschaftung und der Walderhaltung, wegen der besonderen Bedeutung von Waldrändern für den Naturschutz sowie zur Sicherung von baulichen Anlagen vor Gefahren durch Windwurf oder Waldbrand verboten, bauliche Anlagen nach § 29 BauGB in einem Abstand von weniger als 30 m vom Wald (Waldschutzstreifen) zu errichten. Südlich der Sondergebiete (SO) 1-3 wird dieser Schutzstreifen in vollem Umfange eingerichtet. Im Norden und Osten des SO 1 hingegen erfolgt im Einvernehmen mit der zuständigen Forstbehörde eine Reduzierung des von Bebauung freizuhaltenden Streifens auf 20 m.

Boden

- Schutz des Aushubbodens gemäß den Bestimmungen des § 202 BauGB (Schutz des Mutterbodens).
- Herstellung einer ausgewogenen Bilanz von Bodenauftrag und –abtrag (Massenausgleich) beim Bau der gewerblichen Baukörper.
- Schutz der Flächen vor Verdichtung und vor Zerstörung des Oberbodens, die nicht direkt von Baumaßnahmen betroffen sind.
- Bodenschonende Gestaltung der nicht überbaubaren Grundstücksfreiflächen
- Vermeidung des Eintrags von Ölen und Schmierstoffen durch Baumaschinen während der Baumaßnahmen und im Anschluss durch die Flugzeuge

Wasser

- Rückhaltung von anfallendem Oberflächenwasser auf dem Grundstück nach den geltenden technischen Bestimmungen. Wasser von versiegelten Nebenflächen mit Fahrzeug- und Flugzeugverkehr sollte im Vorfeld der Einleitung in eine Oberflächenversickerung gesammelt und über Abscheider gereinigt werden. Im Falle der Nutzung bestehender Rückhaltevorräte (falls Aufnahmekapazität ausreichend) sind diese gegebenenfalls durch Wasserreinigungsanlagen aufzurüsten. Sind die Versickerungssysteme des Flugplatzes im Falle des Baus zusätzlicher Anlagen unzureichend, so ist eine weitere Rückhaltevorräte vorzusehen. Diese wäre im südlichen Bereich des Flugplatzes parallel zur Straße Bültenkoppel einzurichten. So wäre gewährleistet, dass das Sickerwasser der nach Süden zum Schutzgebiet gerichteten Grundwasserfließrichtung zur Verfügung steht.

10.6 Zusätzliche Angaben

10.6.1 Beschreibung der verwendeten technischen Verfahren bei der Umweltprüfung sowie Hinweise auf Schwierigkeiten

Verwendete Fachgutachten und technische Verfahren

Der Umweltprüfung liegt als Fachgutachten der Landschaftsplan der Gemeinde Heist sowie die Verträglichkeitsabschätzung für das FFH-Gebiet Tävsmoor / Haselauer Moor zugrunde. Die relevanten Inhalte dieser Beiträge sind in diesem Umweltbericht eingeflossen.

Die Anwendung der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung war für den vorliegenden Planungsfall nicht anzuwenden.

Schwierigkeiten und Kenntnislücken

Es bestanden keine Schwierigkeiten bei der Zusammenstellung der Angaben für die Umweltprüfung. Insbesondere haben sich keine technischen Lücken oder fehlende Kenntnisse ergeben.

10.6.2 Allgemein verständliche Zusammenfassung

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass der Bebauungsplanes Nr. 16 keine Auswirkungen auf Natur und Landschaft hat. Er bereitet keine Eingriffe vor, sondern legt lediglich eine Obergrenze der zulässigen Versiegelung fest und steuert zulässige Nutzungen, so dass ein Ausgleichserfordernis durch den B-Plan nicht erforderlich wird. Die Eingriffe in Natur und Landschaft, die durch Einzelvorhaben entstehen können, sind im Rahmen der Vorhabengenehmigungen

11 Flächen und Kosten

Flächen

Das Plangebiet hat eine Größe von insgesamt ca. 7,5 ha.

Davon entfallen auf (alle Angaben Zirka-Werte):

Sondergebiet 1 (SO 1)	30.830 m ²
Sondergebiet 2 (SO 2)	26.860 m ²
Sondergebiet 3 (SO 3)	17.585 m ²
Gesamt	75.275 m²

Kosten

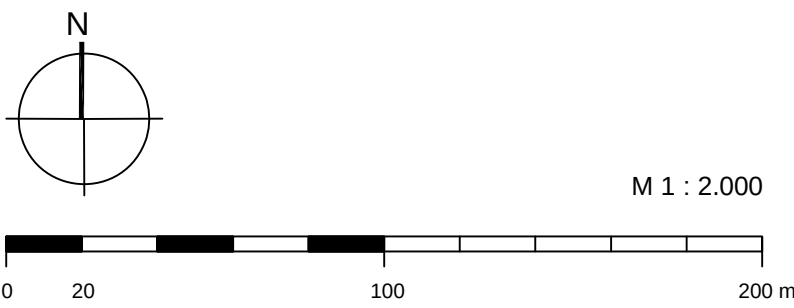
Der Gemeinde entstehen durch diese Planung außer der Planaufstellung selbst keine Kosten.

Gemeinde Heist, den.....

Bürgermeister

TEIL A: PLANZEICHNUNG

Es gilt die Baunutzungsverordnung (BauNVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 23.01.1990 (BGBl. I S.133), zuletzt geändert durch das Investitionserleichterungs- und Wohnbaulandgesetz vom 22.04.1993 (BGBl. I S.466, 479).



ZEICHENERKLÄRUNG

Es gilt die Planzeichenverordnung 1990

ART DER BAULICHEN NUTZUNG

z.B. **SO1** Sondergebiet "Betriebsfläche Flugplatz", mit Nummerierung

MASS DER BAULICHEN NUTZUNG

z.B. GR 9.250 m² Grundfläche als Höchstmaß (siehe textliche Festsetzung 1.)

SONSTIGE PLANZEICHEN

Grenze des räumlichen Geltungsbereichs

Abgrenzung unterschiedlicher Nutzung

NACHRICHTLICHE ÜBERNAHME

Umgrenzung von Schutzgebieten und Schutzobjekten im Sinne des Naturschutzrechts (außerhalb des Geltungsbereichs zur Information dargestellt)

Naturschutzgebiet, hier: NSG Tämsmoor / Haselauer Moor

Landschaftsschutzgebiet, hier: LSG 05 Holmer Sandberge und Moorbereiche

Waldschutzstreifen gemäß § 24 Abs. 1 Landeswaldgesetz, 30 m von der Waldkante, tlw. Reduzierung auf 20 m

DARSTELLUNGEN OHNE NORMCHARAKTER

Vorhandenes Gebäude mit Nebengebäude

Vorhandene Grundstücksgrenzen

TEIL B: TEXTLICHE FESTSETZUNGEN

Festsetzungen nach Baugesetzbuch

Art und Maß der baulichen Nutzung (§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB, § 1 Abs. 6 Nr. 1 BauNVO)

1. Zulässig sind flugplatzbezogene Nutzungen einschließlich kleinerer Gewerbebetriebe, die aufgrund ihres Betriebszwecks einen engen Bezug zum Flugplatzbetrieb haben.

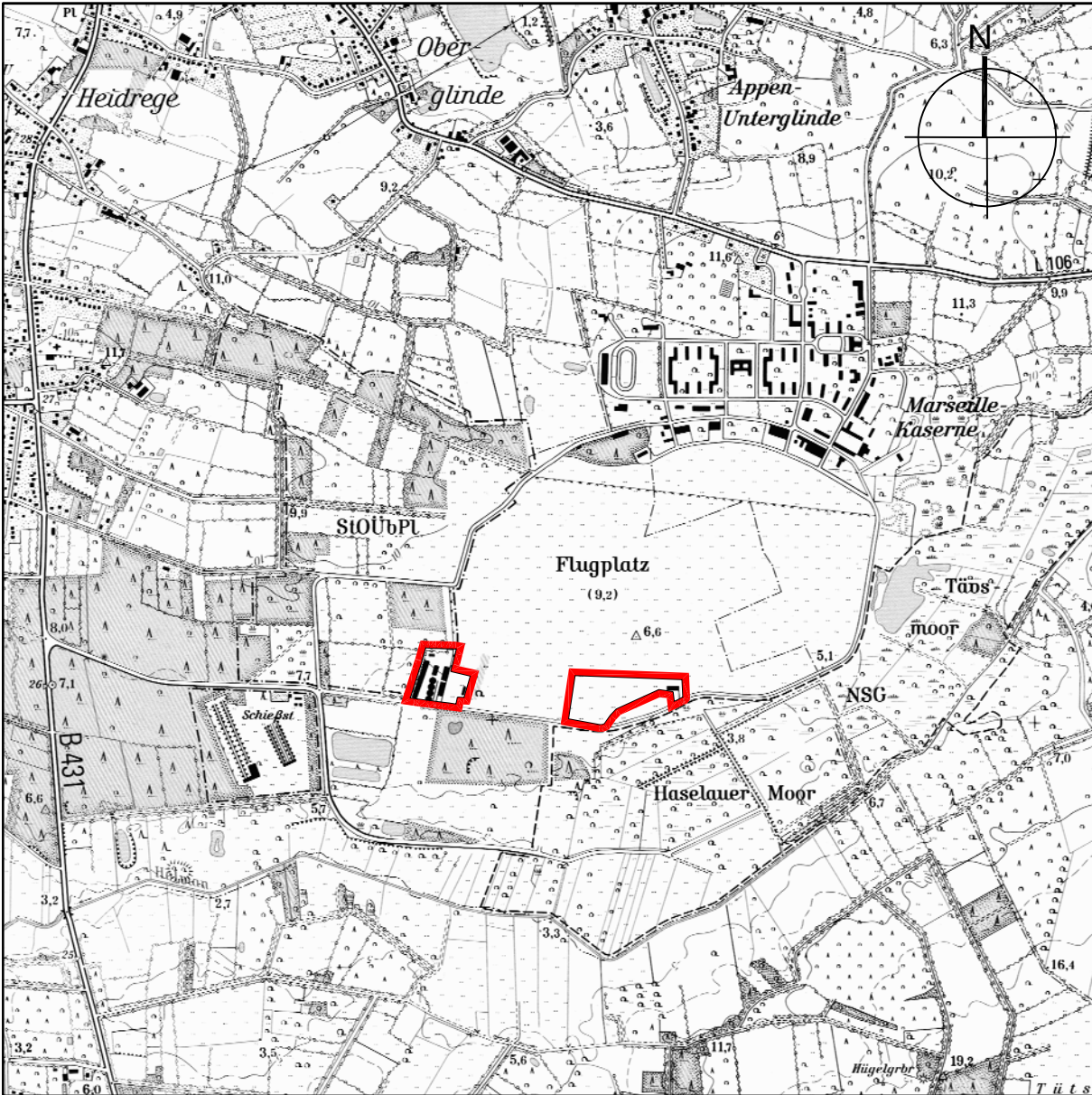
2. Innerhalb des Sondergebietes 1 (SO1) sind je 1 m² Grundstücksfläche 0,3 m² Gebäudegrundfläche zulässig. Dies entspricht einer im Sondergebiet 1 (SO 1) insgesamt zulässigen Grundfläche von 9.250 m². Nicht ausgenutzte Gebäudegrundflächen können innerhalb des SO 1 auf andere Grundstücke übertragen werden.

3. Innerhalb des Sondergebietes 2 (SO2) sind Gebäude mit einer Grundfläche von insgesamt 5.100 m² zulässig.

4. Innerhalb des Sondergebietes 3 (SO3) sind Gebäude nur in Form von Hallen zum Unterstellen von Flugzeugen mit einer Grundfläche von insgesamt 2.900 m² zulässig.

Hinweis

Das Plangebiet liegt innerhalb der Schutzzone III A des Wasserschutzgebietes Haseldorfer Marsch.



Übersichtsplan M 1 : 25.000

Satzung der Gemeinde Heist
über den Bebauungsplan Nr. 16
"Flugplatz Uetersen-Heist (südlicher Teil)"

Für das Gebiet nördlich der Straße Bütenweg, südlich der Marsielle Kaserne und nordwestlich des Naturschutzgebietes Tämsmoor / Haselauer Moor (Einfacher Bebauungsplan nach § 30 Absatz 3 Baugesetzbuch)

Stand: Erneute öffentliche Auslegung, 14.02.2011

Die Änderungen gegenüber der öffentlichen Auslegung sind blau gekennzeichnet

KRUSE – SCHNETTER – RATHJE
ELBBERG
STADT – PLANUNG – GESTALTUNG

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

TEIL A: PLANZEICHNUNG

Es gilt die Baunutzungsverordnung (BauNVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 23.01.1990 (BGBl. I S.133), zuletzt geändert durch das Investitionserleichterungs- und Wohnbaulandgesetz vom 22.04.1993 (BGBl. I S.466, 479).



ZEICHENERKLÄRUNG

Es gilt die Planzeichenverordnung 1990
ART DER BAULICHEN NUTZUNG

z.B. SO1 Sondergebiet "Betriebsfläche Flugplatz", mit Nummerierung

MASS DER BAULICHEN NUTZUNG

z.B. GR 9.250 m² Grundfläche als Höchstmaß (siehe textliche Festsetzung 1.)

SONSTIGE PLANZEICHEN

Grenze des räumlichen Geltungsbereichs

Abgrenzung unterschiedlicher Nutzung

NACHRICHTLICHE ÜBERNAHME

Umgrenzung von Schutzgebieten und Schutzobjekten im Sinne des Naturschutzrechts (außerhalb des Geltungsbereichs zur Information dargestellt)

NSG Naturschutzgebiet, hier: NSG Tävsmoor / Haselauer Moor

LSG Landschaftsschutzgebiet, hier: LSG 05 Holmer Sandberge und Moorbereiche

Waldschutzstreifen gemäß § 24 Abs. 1 Landeswaldgesetz, 30 m von der Waldkante, tlw. Reduzierung auf 20 m

DARSTELLUNGEN OHNE NORMCHARAKTER

Erweiterungsmöglichkeiten (frei erfunden)

Vorhandenes Gebäude mit Nebengebäude

Vorhandene Grundstücksgrenzen

TEIL B: TEXTLICHE FESTSETZUNGEN

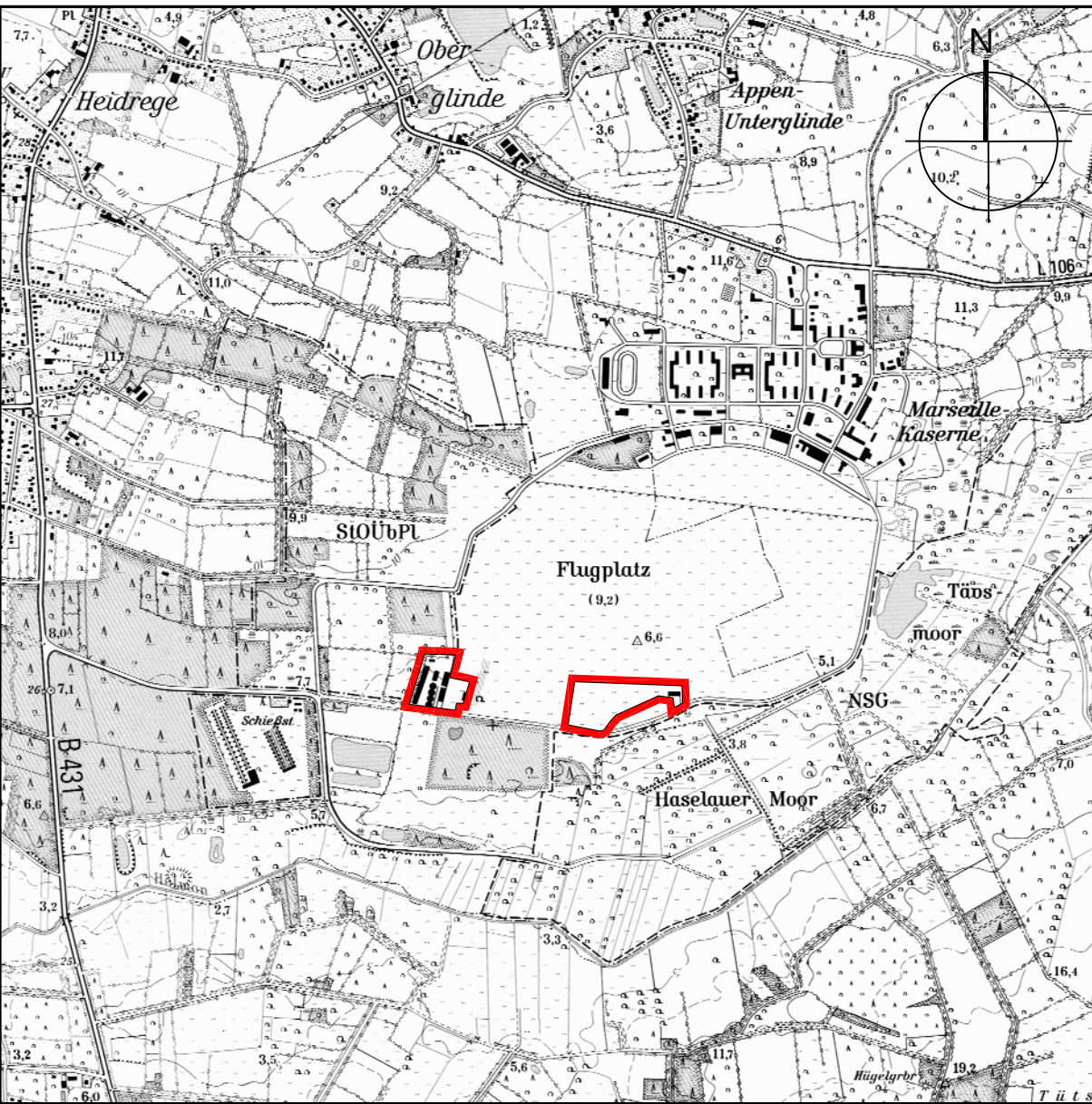
Festsetzungen nach Baugesetzbuch

Art und Maß der baulichen Nutzung (§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB, § 1 Abs. 6 Nr. 1 BauNVO)

1. Zulässig sind flugplatzbezogene Nutzungen einschließlich kleinerer Gewerbebetriebe, die aufgrund ihres Betriebszwecks einen engen Bezug zum Flugplatzbetrieb haben.
2. Innerhalb des Sondergebietes 1 (SO1) sind je 1 m² Grundstücksfläche 0,3 m² Gebäudegrundfläche zulässig. Dies entspricht einer im Sondergebiet 1 (SO 1) insgesamt zulässigen Grundfläche von 9.250 m². Nicht ausgenutzte Gebäudegrundflächen können innerhalb des SO 1 auf andere Grundstücke übertragen werden.
3. Innerhalb des Sondergebietes 2 (SO2) sind Gebäude mit einer Grundfläche von insgesamt 5.100 m² zulässig.
4. Innerhalb des Sondergebietes 3 (SO3) sind Gebäude nur in Form von Hallen zum Unterstellen von Flugzeugen mit einer Grundfläche von insgesamt 2.900 m² zulässig.

Hinweis

Das Plangebiet liegt innerhalb der Schutzzone III A des Wasserschutzgebietes Haseldorfer Marsch.



Übersichtsplan M 1 : 25.000

Satzung der Gemeinde Heist
über den Bebauungsplan Nr. 16
"Flugplatz Uetersen-Heist (südlicher Teil)"

Darstellung Gebäudebestand und Erweiterungsmöglichkeiten (unverbindlich)

Stand: 09.02.2011

KRUSE – SCHNETTER – RATHJE
ELBBERG
STADT – PLANUNG – GESTALTUNG

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

Gemeinde Heist

Beschlussvorlage

Vorlage Nr.: 345/2011/HE/BV

Fachteam:	Planen und Bauen	Datum:	25.01.2011
Bearbeiter:	René Goetze	AZ:	

Beratungsfolge	Termin	Öffentlichkeitsstatus
Ausschuss für Bau-, Umwelt und Feuerwehrangelegenheiten der Gemeinde Heist	28.02.2011	öffentlich
Gemeindevertretung Heist	21.03.2011	öffentlich

Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 17 der Gemeinde Heist für ein Gebiet westlich der Wedeler Chaussee (B 431), nördlich der Bebauung an der "Kleinen Twiete", südlich der "Hamburger Straße" und östlich der "Großen Twiete"

Sachverhalt und Stellungnahme der Verwaltung:

Im Jahre 2003 hat die Gemeinde Heist erstmals beschlossen, dass für den Bereich B 431 / Hamburger Straße / Große Twiete ein Bebauungsplan aufgestellt werden soll. Der Bebauungsplan sollte eine Wohnbauentwicklung auf den im Flächennutzungsplan ausgewiesenen Flächen ermöglichen. Mit der weiteren Umsetzung des Bebauungsplanes sollte jedoch erst begonnen werden, sofern alle gemeindeeigenen Grundstücke im Neubaugebiet Voßkuhl verkauft und zumindest 75% der Hochbauvorhaben abgeschlossen waren.

2004 hat die Gemeinde diese Auflage zur Ansiedlung eines Einzelhandelsbetriebes für den vorderen, an der B431 liegenden Bereich aufgehoben und einer Ansiedlung des heutigen Netto-Marktes vor Verkauf aller gemeindlichen Grundstücke im Neubaugebiet Voßkuhl zugestimmt.

In 2004 hat die Gemeinde dann auch erfahren, dass die durch den Landesentwicklungsplan vorgegebenen Entwicklungszahlen in Heist bereits erreicht bzw. überschritten wurden und insofern die Neuausweisung von Wohnbauflächen für den Bereich B 431 / Hamburger Straße / Große Twiete nicht möglich ist.

Diese Rechtslage hat sich durch den neuen Landesentwicklungsplan 2009 geändert. Die Gemeinde Heist kann in den kommenden 15 Jahren bis zu ca. 90 neue Wohneinheiten durch Bebauungspläne ausweisen. Angesichts dieser neuen Sachlage besteht für die Gemeinde Heist die Möglichkeit, den Bereich B 431 / Hamburger Straße / Große Twiete zu entwickeln.

Die Gemeindevertretung Heist hat am 08.02.2010 beschlossen, dass der Bereich weiterhin baulich entwickelt werden soll. Bürgermeister und Verwaltung wurden be-

auftrag, mit dem möglichen Investor Gespräche zu führen und einen Aufstellungsbeschluss vorzubereiten. Außerdem sollten Untersuchungen klären, ob von dem neuen Baugebiet negative Folgen auf die gemeindliche Infrastruktur (Schulen, Kindergärten, ...) und auf den demografischen Wandel (Leerstand Bestandsgebäude) zu erwarten sind. Die Untersuchungen haben ergeben, dass negative Folgen nicht zu erwarten sind. Es wird vielmehr erwartet, dass die zukünftig aufgrund schwacher Geburtenjahrgänge gefährdete Auslastung von Kindergärten und Schulen (inkl. Schulzentrum Moorrege) durch neue Kinder verbessert werden kann.

Finanzierung:

Es wird nach derzeitigem Stand 2 Vertragspartner für die Gemeinde geben, die anteilig für die ihnen jeweils zur Verfügung stehenden Flächen die Kosten für die Überplanung des Gebietes übernehmen werden.

Ein Vertragspartner wird die Erschließung umgehend nach Planungsreife vornehmen, der andere Vertragspartner wird die Erschließung des ihm zur Verfügung stehenden Grundstückes erst zu einem späteren Zeitpunkt (vor. ab 2015) durchführen. Das Gebiet wird somit komplett überplant, die Erschließung erfolgt dann aber in 2 Bauabschnitten und durch 2 unterschiedliche Vertragspartner. Beide haben erklärt, sämtliche Kosten für das Verfahren und die Erschließung zu übernehmen. Die Kostenübernahme wird in den noch zu schließenden städtebaulichen Verträgen geregelt.

Beschlussvorschlag:

1. Für das Gebiet westlich der Wedeler Chaussee (B 431), nördlich der Bebauung an der "Kleinen Twiete", südlich der "Hamburger Straße" und östlich der "Großen Twiete" wird ein B-Plan mit der Nummer 17 aufgestellt. Es werden folgende Planungsziele verfolgt:
 - Ausweisung von gemischten Bauflächen und Wohnbauflächen
2. Der Aufstellungsbeschluss ist ortsüblich bekannt zu machen (§ 2 Abs. 1 Satz 2 BauGB).
3. Die frühzeitige Unterrichtung der Öffentlichkeit mit der Erörterung über die allgemeinen Ziele und Zwecke der Planung nach § 3 Abs. 1 Satz 1 BauGB soll im Rahmen einer öffentlichen Auslegung durchgeführt werden.
4. Die frühzeitige Unterrichtung der Behörden und sonstigen Träger der öffentlichen Belange und die Aufforderung zur Äußerung auch im Hinblick auf den erforderlichen Umfang und Detaillierungsgrad der Umweltprüfung (§ 4 Abs. 1 BauGB) soll schriftlich erfolgen.
5. Der Bürgermeister wird ermächtigt, die städtebaulichen Verträge vorzubereiten.

Neumann

Anlagen:

- Lageplan mit Geltungsbereich

--- = Geltungsbereich zukünftiger Bebauungsplan Nr. 17 der Gemeinde Heist

Ö 4

Bei Sobbes Hause

M 1 : 2000

0 20 40 60 m



1cm = 20 m

Datengrundlage ALK: Herausgeber: Verm.- und Katasterverwaltung Schl.-Holst.



B-Plan 17 Heist - Große Twiete

Untersuchung der Auswirkung auf die soziale Infrastruktur der Gemeinde

Nach der Planung sollen im Zeitraum von 2012 bis 2020 50 Wohneinheiten neu gebaut werden.

Da die Bebauung in 2 Bauabschnitten erfolgen muss, und die 2. Bauphase nicht vor 2015/2016 beginnen wird, verteilt sich die Ansiedlung auf je ca. 25 Wohneinheiten in jeweils 5 Jahren.

Je Wohneinheit ist mit 4 Bewohnern zu rechnen.

Das ergibt einen Zuwachs von 1-1,5% jährlich bezogen auf die Einwohnerzahl von 2806 (Stand 2008).

Pro Jahr wird also ein Zuwachs von 20 bis 40 Neubürgern anfallen falls keine ortsansässigen Bürger in das Areal ziehen.

Dabei entfallen auf die Altersgruppe über 60 Jahre statistisch gesehen lediglich 4%, was zu einer wünschenswerten Verjüngung der Gemeindemitglieder beitragen wird.

25.5% (51 Personen) des Zuwachses sind Kinder zwischen 0 - 10 Jahre. Sie belasten die Gemeinde nicht zusätzlich, da die Gemeinde über gute und vielfältige Ausstattungen an sozialen und kulturellen Einrichtungen (Hort, Kindergarten, Schulen und Vereine) verfügt. Diese werden im Gegenteil besser ausgelastet und belebt.

Zusammenfassen ist festzustellen, dass sich durch den B-Plan 17 keine negativen Auswirkungen auf die soziale Infrastruktur zu befürchten sind.

Die Zuwächse und die Ausstattung der sozialen Infrastruktur können detaillierter aus den schon übergebenen Statistiken entnommen werden.

Gemeinde Heist

Beschlussvorlage

Vorlage Nr.: 347/2011/HE/BV

Fachteam:	Ordnung und Technik	Datum:	10.02.2011
Bearbeiter:	Uwe Denker	AZ:	7 / 785.020

Beratungsfolge	Termin	Öffentlichkeitsstatus
Ausschuss für Bau-, Umwelt und Feuerwehrangelegenheiten der Gemeinde Heist	28.02.2011	öffentlich

Kernwegekonzept der Gemeinde - Weiterentwicklung des von der Verwaltung vorgelegten Entwurfes

Sachverhalt:

Wie bereits in der Vorlage zur Sitzung des Finanzausschusses und der Gemeindevertretung im Dezember 2010 dargestellt, wurde der im Jahre 2009 abgelehnte Antrag auf Förderung des Ausbaues des „Schwarzen Weges“ wegen der Änderung der Ausbaurichtlinien im Oktober 2010 neu gestellt.

Stellungnahme der Verwaltung:

Der Entwurf des Leitfadens mit den eingeflossenen Leitlinien des MLUR wurde der Verwaltung Ende September 2010 zugestellt.

Um bei der Antragstellung nicht den recht kurzfristigen Abgabetermin (01.11.2010) zu versäumen, wurde mit den Bürgermeistern vereinbart, dass das Wegekonzept durch die Verwaltung unter Hilfestellung des Ing.-Büro Klütz + Kollegen (Erstellung der Planunterlagen) als Vorlage erstellt wird.

Das Kernwegekonzept wurde im wesentlichen vor dem Hintergrund des Förderantrages entwickelt.

Ziel dieses Kernwegekonzeptes ist keinesfalls, dass ein einmal erstelltes Konzept damit faktisch manifestiert ist. Vielmehr wird seitens des MLUR sogar Wert darauf gelegt, dass sich das Kernwegenetz an den fortschreitenden Entwicklungen der Gemeinde orientiert und sich damit auch verändern darf und soll.

In dem vorliegenden Entwurf wurde, um in den Nutzen eines Zuschusses im Rah-

men der Studie „Wege mit Aussichten“ für die Straße „Schwarzer Berg“ zu kommen, die Multifunktionalität des angemeldeten Weges incl. der angrenzenden Wegweiterführung, in den Vordergrund geschoben.

Finanzierung:

z.Zt. keine

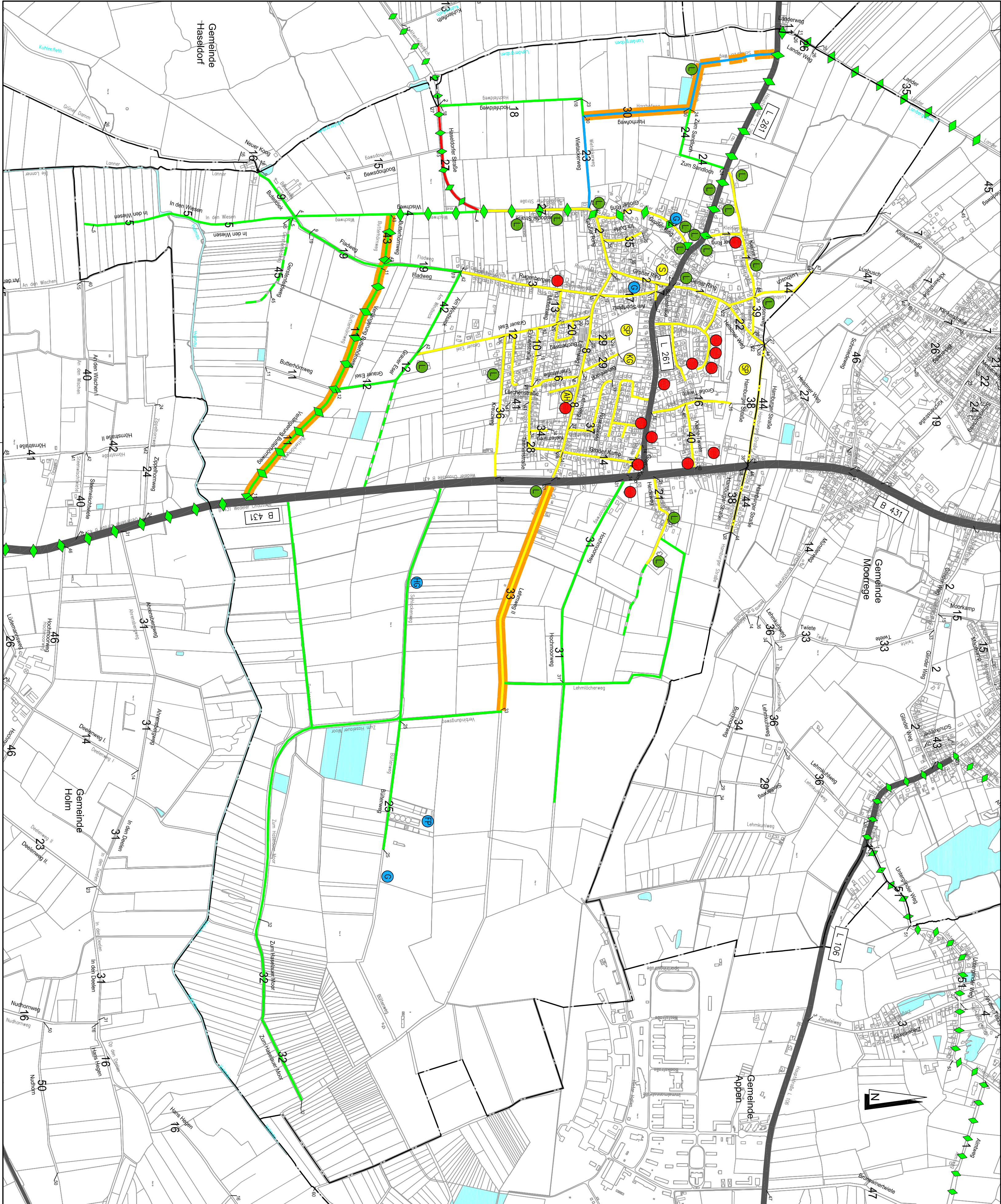
Beschlussvorschlag:

Der Bauausschuss erkennt sowohl den Nutzen als auch die Vorzüge eines (Kern-) Wegekongzeptes für die Gemeinde. Dieses einmal vor dem Hintergrund der nachhaltigen Entwicklung des gemeindlichen Wegenetzes für den Ausbau und die Unterhaltung der Wege, aber auch im Hinblick auf ggf. zukünftige Fördermaßnahmen des MLUR, bei welchem sicher ein gemeindliches Wegekongzept abgefragt wird. Aus diesem Grund soll das Wegekongzept weiterentwickelt und fortgeführt werden.

Die Diskussionen und Vorberatungen zu einem Wegekongzept können sowohl im Ausschuss für Bau-, Umwelt- und Feuerwehrangelegenheiten als auch in einem gesonderten Arbeitskreis geführt werden.

Jürgen Neumann

Anlagen: Kernwege, Wegekongzept



Zeichenerklärung

- Gemeindegrenze
- Gewässername gem. Katasteramt
- Straßenname gem. Katasteramt
- Straßenname gem. Wegeunterhaltungsverband Pineberg
- Straßennummer gem. Wegeunterhaltungsverband Pineberg

Entwicklungsgrundlage

- Bundesautobahn
- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße
- Gemeindeverbindungsweg
- Sonstiger Verbindungsweg
- Feld-/Waldweg mit Vernetzung
- Feld-/Waldweg ohne Vernetzung (Stichweg)
- Ortsstraße

- Landwirtschaftliches Ziel
- L Landwirtschaftlicher Betrieb
- Touristisches Ziel
- FP Flugplatz
- G Gastronomie
- HG Hochseil-Klettergarten

- Sozio-kulturelles Ziel
- AH Altenheim
- KG Kindergarten
- S Schule
- SP Sportplatz

- Gewerbliches Ziel
- Freizeitroute Kreisnetz (Radtanken, Wandern, Reiten)
- Freizeitroute Fernweg (Radtanken, Wandern, Reiten)

Wegeentwicklung

- Ländlicher Kernweg - ohne Ausbau
- Ländlicher Kernweg - zum Ausbau beantragt

Übersichtsplan
M 1 : 10.000

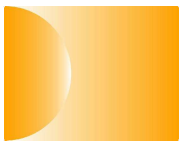
Konzept

Ländliches Wegenetz
Gemeinde Heist
Kreis Pineberg

PINEBERGER
AktivRegion Pineberger
Marsch & Geest e.V.

Amststraße 12
25436 Moorreye
Tel: 04122/954-110
email: info@aktivregion-pineberg.de

Nr.	Art der Änderung	Name	Datum



Projekt-Nr.: 710007
Anlage / Blatt: 1.1 / 1
Plan-Nr.: 100825_b
Aufnahme vom:
Katasterstand:
bearbeitet: Gtsard
geprüft: Wulff
Datum: 28. Oktober 2010

Ingenieurgesellschaft
Gtsard & Pehl GmbH
Riesewiese 4
25436 Moorreye
Tel: 04127 / 97 70 434
Fax: 04127 / 97 70 439
info@gtsard-pehl.de
www.gtsard-pehl.de

ERROR: syntaxerror
OFFENDING COMMAND: --nostringval--

STACK:

/Title
()
/Subject
(D:20101101104107+01'00')
/ModDate
()
/Keywords
(PDFCreator Version 0.9.5)
/Creator
(D:20101101104107+01'00')
/CreationDate
(Wu)
/Author
-mark-

Wegenetz

Gemeinde Heist



Verfasser: AktivRegion
Pinneberger Marsch & Geest
und
INGENIEURGEMEINSCHAFT
GRISARD & PEHL GMBH
Rosentwiete 4
25364 Brande- Hörnerkirchen

Datum:

Inhalt

A Grundlagen	3
1	Ländliche Kernwege und Kernwegenetze im Rahmen der Studie „Wege mit Aussichten“ 3
1.1	Begriffsbestimmung 3
1.2	Funktionen 4
1.3	Ziele 5
2	Förderung der Modernisierung ländlicher Wege im Rahmen des ZPLR über die AktivRegionen 7
2.1	Rechtliche Grundlagen, Rahmenbedingungen..... 7
2.2	Antragsberechtigung / Zuwendungsempfänger..... 7
2.3	Gegenstand sowie Art und Höhe der Zuwendung..... 7
2.4	Voraussetzungen (Mindestanforderung) 7
2.5	Definitionen 8
2.6	Antragsweg 8
3	Aufbau eines Wegekonzept im Rahmen des ZPLR 8
3.1	Allgemeine Struktur des Wegekonzepts..... 8
3.2	Gemeindliche Ebene..... 9
3.3	AktivRegions-Ebene 11
B Wegekonzept im Rahmen des ZPLR der Gemeinde Heist	11
1	Vorgehen in der AktivRegion Pinneberger Marsch & Geest 11
2	Herleitung des ländlichen Kernwegenetzes..... 13
2.1	Funktions- und Nutzungsanalyse 13
2.1.1	Grundlagen 13
2.1.2	Bestandsdarstellung und Analyse 13
2.1.3	Entwicklungsziele..... 13
2.2	Entwicklung des ländlichen Kernwegenetzes..... 13
2.3	Bewertung des Ausbaubedarfs der Kernwege 16
C Wegenetz der Gemeinde Heist - Kartendarstellung	17
D Anhang	18
1	Datenblatt ländliche Kernwege (für alle Kernwege zu erstellen) 18
2	Projektblatt ländliche Kernwege..... 19
3	LEADER-Antrag 23
4	DE-Antrag 25

A Grundlagen

1 Ländliche Kernwege und Kernwegenetze im Rahmen der Studie „Wege mit Aussichten“

1.1 Begriffsbestimmung

Die Grundlage für das ländliche Kernwegenetz einer Gemeinde bildet das vorhandene Straßen- und Wegenetz im ländlichen Raum. Dieses setzt sich aus klassifizierten und nicht klassifizierten Straßen und Wegen zusammen. Beim nicht klassifizierten Straßen- und Wegenetz wird zwischen öffentlichen bzw. öffentlich gewidmeten oder privaten Straßen und Wege unterschieden. Für das öffentliche nicht klassifizierte Straßen- und Wegenetzes ist in der Regel die Gemeinde Träger der Straßenbaulast. Häufig gilt dieses auch für die öffentlich gewidmeten Straßen und Wege, die aber eigentumsrechtlich in privater Hand liegen. In der Studie „Wege mit Aussichten“ werden nur diejenigen Wege im ländlichen Wegenetz betrachtet, für die die Gemeinde die Straßenbaulast hat.

Die Etablierung der Begriffe Kernwege und Kernwegenetze wiederum geht auf die Grundüberlegung zurück, dass sich vor allem aufgrund einer veränderten Landwirtschaft ländlichen Wege erhöhten Belastungen ausgesetzt sind. Wege, die für Achslasten bis 3 t gebaut worden sind, müssen heute regelmäßige Überrollungen von 10 t-Achslasten aufnehmen. Dadurch reduziert sich ihre Lebensdauer und die Erhaltungs- und Abschreibungskosten steigen. Die steigenden Erhaltungskosten wiederum belasten den Haushalt der ländlichen Gemeinden unverhältnismäßig stark.

Eine Studie anhand dreier Beispielgemeinden mit repräsentativen Wegenetzen hat ergeben, dass es möglich ist in den einzelnen Gemeinden Kernwege zu definieren, auf die der landwirtschaftliche Schwerlastverkehr konzentriert gelenkt werden kann. Eine Lenkung des Schwerlastverkehrs auf ein Kernwegenetz hat sinkenden Erhaltungs- und Abschreibungskosten zur Folge. Voraussetzung ist, dass die Gemeinden ein ländliches Kernwegenetz definieren.

Definition:

Das **ländliche Kernwegenetz (LKW)** umfasst diejenigen Strecken in einer Gemeinde, die zukünftig stärker als die übrigen Wege den landwirtschaftlichen und außerlandwirtschaftlichen Schwerlastverkehr aufnehmen und zu diesem Zweck ausgebaut werden müssen. Es ist als Ebene unterhalb der Kreisstraßenklassifizierung vorstellbar.

Kriterien zur Definition des ländlichen Kernwegenetzes:

- Größe der erschlossenen landwirtschaftlichen Fläche unter Berücksichtigung der Flächennutzung und der Tierhaltung zur Abschätzung der Überrollungen
- Verbindungsfunktion des Weges zum Erreichen weiterer landwirtschaftlicher Teilgebiete
- Schlaggrößen beeinflussen die Wegenetzdichte und damit die Dichte des Kernwegenetzes; es besteht demnach auch eine Abhängigkeit vom Naturraum und vom Untergrund
- Stichwege gehören nicht zum Kernwegenetz
- Gemeindeverbindungswege müssen auf ihre tatsächliche Funktion überprüft werden und werden in der Regel zum ländlichen Kernwegenetz dazugehören
- Klassifizierte Straßen müssen hinsichtlich ihrer Erschließungsqualität bewertet und in die Netzbildung einbezogen werden
- der Schwerlastverkehr durch Dritte (Gewerbe, Schulbus, ggf. Müll) ist einzubeziehen

Quelle: „Wege mit Aussichten“ Studie zur Zukunftsfähigkeit des ländlichen Wegenetzes in Schleswig-Holstein, Abschlussbericht (2008), S.84

1.2 Funktionen

Grundlage für die Klassifizierung der Wege/Straßen in Kernwege und Nicht-Kernwege ist die Ermittlung der Wegefunktionen und der damit verbundenen Belastungen. Hierfür ist eine Erfassung der Fahrzeuge und der Verkehrsfrequenz unter Berücksichtigung saisonaler Schwankungen wichtig. Mögliche Wegefunktionen sind:

- Erschließung landwirtschaftlicher Flächen
- Erschließung landwirtschaftlicher Betriebsstätten
- Erschließung von Gewerbeflächen
- Erschließung von Wohnflächen
- Schulbus- und ÖPNV-Linie
- Freizeitroute (Reiten, Radfahren, Wandern)

In Abhängigkeit von der Intensität der Nutzungsfunktion ist eine weitere Kategorisierung möglich.

1.3 Ziele

Ziel des Aufbaus eines ländlichen Kernwegenetzes ist das ländliche Wegenetz in **unterschiedliche Ausbauproduktstufen** entsprechend von Funktionen und Nutzer zu gliedern.

Das **ländliche Kernwegenetz** wird so ausgebaut, dass es seiner übergeordneten Funktion gerecht wird. Beim Asphalt wird mindestens die Bauklasse IV gem. RStO 01 angestrebt, da erst mit dieser Bauklasse den saisonalen Belastungen auch zu ungünstigen Jahreszeiten wie im Herbst zur Maiseinnte und im Frühjahr zum Gülle fahren genügt wird.

Andere Wege/Straßen im ländlichen Wegenetz werden nicht auf diesem hohen Zustandsniveau erhalten. Insgesamt wird ein Streckennetz geschaffen, das problemlos den landwirtschaftlichen und außerlandwirtschaftlichen Schwerlastverkehr aufnehmen kann und der Nutzergruppe als Verbindungsstrecken zwischen Hof und Bewirtschaftungsbereich dient. Straßen/Wege außerhalb des Kernnetzes sollen der Landwirtschaft dann nur noch zum Erreichen der direkt angrenzenden Flächen dienen, aber nicht mehr als Verbindungsstrecken. Fahrbahnbreite und bauliche Ausführung eines Weges werden der Verkehrsbedeutung, insbesondere der Regelbreite der sie benutzenden Fahrzeuge und der sonstigen Funktionen angepasst werden. Dies entspricht den empfohlenen Entwicklungszielen der Studie „Wege mit Aussichten“.

Die Studie „Wege mit Aussichten“ dient als Orientierungsrahmen für die Förderung der Modernisierung ländlicher Wege im Rahmen des ZPLR in den AktivRegionen.

- Übersichtstabelle: Empfohlene Entwicklungsziele in Abhängigkeit der Wegekategorie

Wegekategorie	Mögl. Funktionen / Nutzer	Zielsetzung	Ziel-Querschnitt	Ziel-Ausführung
1. Feldweg ohne Vernetzung zu anderen Wegen (Stichwege)	Erschließung landwirtsch. Flächen	<u>Ausreichenden</u> Zustand erhalten, eingeschränkte Anforderungen an Ver- kehrssicherheit und Be- fahrbarkeit	3 m breite Fahrbahn beidseitig 0,5 m Seiten- streifen	Erhalt wie vorhanden, ggf. Umbau in wasserge- bundene Bauweise
2. Feld- (Wald-)weg mit Vernetzung zu anderen Wegen	Erschließung landwirtsch. Flächen Freizeitroute - Radfahrer - Fußgänger - Reiter	<u>Befriedigenden</u> Zustand erhalten, nutzerorien- tierte Verkehrssicherheit und Befahrbarkeit sicher- stellen, Um-/Ausbau erst bei schlechtem Wegezu- stand Bei krit. Untergrund Umbau in angepasster Bauweise Beim Umbau nutzungs- spezifische Anforderun- gen berücksichtigen	≥ 3 m breite Fahrbahn beidseitig 1,25 m Seiten- streifen, davon 0,5 m be- festigte Bankette bei Nutzung durch Reiter Ergänzung der Bankette durch 1, 5 m breiten, i.d.R. unbefestigten Sei- tenstreifen	Asphalt: Bauklasse VI ggf. als TDS Beton: bei befriedigen- dem Zustand Erhalt. Bei schlechtem Zustand und Problem-Untergrund: Umbau zu wassergebun- den, Tränkdecke, Beton-, Asphaltpur Wassergebunden: bei befriedigendem Zustand Erhalt oder Umbau zu Tränkdecke zur Minimie- rung der Unterhaltung
3. Verbin- dungsweg	Erschließung von landw. Betr.stätten u. Flächen, Wohn- plätzen u.a. Ortsverbind. Schulweg Schleichweg Freizeitroute - Radfahrer - Fußgänger - Reiter Ggf. weiteres	Bei geringem Verkehrsaufkommen und niedriger bis mittlerer Beanspruchung durch Schwerlastverkehr: wie 2.		
		Bei hohem Verkehrsaufkommen und hoher Beanspruchung durch Schwerlastverkehr:		
		Ausbau für hohe Bean- spruchung durch saison- alen und regelmäßigen Schwerlastverkehr	Asphalt: 4 bis 4,75 m breite Fahrbahn, alternativ 3-3,5 m Breite mit Ausweichstellen Beidseitig 1,5 m Seitenstreifen, davon ≥ 0,5 m befestigte Bankette Bauklasse IV Beton: Ausbau auf Maß 100 - 100 - 100 Beidseitig 1,5 m Seitenstreifen, davon ≥ 0,5 m befestigte Bankette bei Nutzung durch Reiter Ergänzung Bankette durch 1,5 m breiten, i.d.R. unbefestigten Seitenstreifen	
4. Gemeinde- verbindungs- wege	Gemeindever- bindung Ortsverbind. Erschließung von landw. Betr.stätten u. Flächen, Wohn- plätzen u.a. Schulweg Schleichweg Freizeitroute - Radfahrer - Fußgänger - Reiter Ggf. weiteres	In der Regel Erhalt oder Ausbau für hohe Bean- spruchung durch saison- alen und regelmäßigen Schwerlastverkehr	Asphalt: 4 bis 5 m breite Fahrbahn alternativ 3-3,5 m Breite mit Ausweichstellen Beidseitig 1,5 m Seitenstreifen, davon ≥ 0,5 m befe- stigte Bankette Bauklasse IV Beton: Ausbau auf Maß 100 - 100 - 100 Beidseitig 1,5 m Seitenstreifen, davon ≥ 0,5 m befe- stigte Bankette bei Nutzung durch Reiter u./o. Fußgänger Ergän- zung Bankette durch 1,5 m breiten, i.d.R. unbefe- stigten Seitenstreifen	

Quelle: „Wege mit Aussichten“ Studie zur Zukunftsfähigkeit des ländlichen Wegenetzes in Schleswig-Holstein, Handlungsleitfaden für Kommunen (2008), S.12/13

2 Förderung der Modernisierung ländlicher Wege im Rahmen des ZPLR über die AktivRegionen

2.1 Rechtliche Grundlagen, Rahmenbedingungen

Die rechtliche Grundlage für die Modernisierung ländlicher Wege bildet die Richtlinie zur Förderung der ländlichen Verkehrsinfrastruktur in Schleswig-Holstein vom 23.12.2008. Inhaltliche Orientierung bietet die Studie „Wege mit Aussichten“.

Für den Ausbau des ländlichen Wegenetzes stehen den AktivRegionen für die Jahre 2009 bis 2013 rund 13,25 Millionen Euro EU-Mittel zur Verfügung. Die finanztechnische Abwicklung erfolgt über den Schwerpunkt 4 / Leader (ZPLR Maßnahme Code 125/2). Die gesamten EU-Mittel werden gleichmäßig auf die 21 AktivRegionen des Landes Schleswig-Holstein aufgeteilt. Am 24.03.2010 wählte der AktivRegion Beirat drei AktivRegionen aus.

Diese Regionen müssen bis zum 31.10.2010 die Wegekonzepte beim LLUR zur Prüfung vorlegen und die Maßnahmen möglichst bis Ende 2011 umsetzen. Weil damit ein zusätzlicher Arbeitsaufwand einhergeht, erhalten Sie mit 708.850 Euro ein höheres Budget als die anderen AktivRegionen mit 618.000 Euro, ihre Wegekonzepte beim LLUR bis zum 30.04.2011 vorlegen müssen und die zur Umsetzung bis 2013 Zeit haben.

Mit den AktivRegionen Pinneberger Marsch & Geest, Eider- und Kanalregion Rendsburg sowie Holsteins Herz wurden Pilotregionen aus den drei Naturräumen des Landes Marsch, Geest, Hügelland je eine Aktiv-Region ausgewählt.

2.2 Antragsberechtigung / Zuwendungsempfänger

Antragsberechtigt sind Gemeinden sowie Gemeindeverbände als Endbegünstigte, sofern sie Baulastträger sind.

Die Förderung erfolgt nach der Richtlinie zur Förderung der ländlichen Verkehrsinfrastruktur in Schleswig-Holstein vom 23.12.2008. Der ZPLR Maßnahme Code lautet 125/2.

2.3 Gegenstand sowie Art und Höhe der Zuwendung

Förderungsfähig sind notwendige bauliche Maßnahmen (ohne Grunderwerb), Planungs- und Ing.-Leistungen, Untersuchungen sowie Ausgleichsmaßnahmen.

Förderungsfähig ist zudem die Entwicklung eines Wegekonzeptes. Der Zuschuss beträgt 55% der förderungsfähigen Nettokosten. Die AktivRegion kann eine Förderhöchstgrenze festlegen, um mehr Projekte mit den zur Verfügung stehenden Mitteln fördern zu können.

2.4 Voraussetzungen (Mindestanforderung)

Grundsätzlich muss die Maßnahme in der Gebietskulisse einer AktivRegion liegen und die Modernisierung der ländlichen Wege als Ziel/Aufgabe in der Integrierten Entwicklungsstrategie definiert sein.

Die LAG AktivRegion hat Kriterien für die Auswahl der aus ihrem Budget zu fördernden Wege festzulegen (Projektauswahlkriterien).

Es ist ein regionales Wegekonzept zur Entwicklung eines ländlichen Kernwegenetzes vorzulegen. Ferner ist ein Beschluss der Gemeindevertretung über das Konzept notwendig.

Eine Förderung eines zu modernisierenden Weges ist nur möglich, wenn der Weg Bestandteil des ländlichen Kernwegenetzes ist.

2.5 Definitionen

Ländlichere Kernwege wurden bereits in der Studie „Wege mit Aussichten“ beschrieben. Darauf basierend wurde vom MLUR der Begriff Kernwege respektive Kernwegenetze definiert und Kriterien für Ausbaustandards festgelegt:

2.6 Antragsweg

Das Verfahren für die Antragsstellung ergibt sich größtenteils aus den rechtlichen Grundlagen / Rahmenbedingungen. Gemeinden in Pilotregionen, die eine Förderung für den Ausbau ihrer Kernwege beantragen möchten, müssen ihre Wegekonzepte mit Kernwegenetzen und den Ausbaubedarf vor den Gemeinden anderer AktivRegionen definieren und die EU-Mittel möglichst bis 2011 verausgaben. AktivRegionen ohne Pilotcharakter stehen die EU-Mittel bis 2013 zur Verfügung.

Die einzelnen Schritte des Antragswegs stellen sich wie folgt dar:

1. Die gemeindlichen Wegekonzepte sind mit den Datenblättern aller ländlichen Kernwege sowie den Projektblättern der auszubauenden Kernwege bei dem Regionalmanagement der LAG AktivRegion bis zu einem bestimmten Stichtag einzureichen (Fristsetzung durch das Regionalmanagement)
2. Bündelung aller Konzepte einer AktivRegion und Übernahme aller Kernwege in die Übersichtskarte
3. Vorlage der gebündelten Konzepte mit Übersichts- und Detailkarten sowie Projektblättern an das LLUR – Abt. 8 Zentraldezernat, Hamburger Chaussee 25, 24220 Flintbek zur fachlichen Vorprüfung
4. LLUR entscheidet über grundsätzliche Förderungsfähigkeit der zum Ausbau vorgesehenen Kernwege, anschließend Rückmeldung an Regionalmanagement
5. Das Entscheidungsgremium der LAG AktivRegion wählt aus den förderungsfähigen Kernwegen anhand eigener Projektauswahlkriterien diejenigen aus, die im Rahmen des zur Verfügung stehenden Budgets gefördert werden sollen (Ranking)
6. Für die ausgewählten Projekte sind die LEADER-Förderanträge mit qualifizierten Bauentwürfen (inkl. Aussagen zum derzeitigen Wegeaufbau, Unterbau, Tragfähigkeit etc.) sowie Kostenanschlägen zu erstellen und zur Bewilligung der Fördermittel über den Vorstand der LAG AktivRegion beim zuständigen Regionaldezernat des LLUR einzureichen
7. Bewilligungsbehörde ist das zuständige Regionaldezernat des LLUR

Frist für die Abgabe der gebündelten Wegekonzepte von Pilotregionen an das LLUR - Zentraldezernat (siehe 3.) zur fachlichen Vorprüfung ist der 31.10.2010. Für die übrigen AktivRegionen läuft die Frist bis zum 30.04.2010.

3 Aufbau eines Wegekonzept im Rahmen des ZPLR

3.1 Allgemeine Struktur des Wegekonzepts

Das Wegekonzept setzt sich aus zwei Hauptbestandteilen zusammen. Auf Ebene der Gemeinde ist eine Erarbeitung von gemeindlichen Wegekonzepten zwingend, sofern Fördermittel beantragt werden sollen.

Diese Gemeinden müssen eine Klassifizierung und kartografische Darstellung aller ländlichen Wege (4 Kategorien) erstellen. Daraus ist das ländliche Kernwegenetzes herzuleiten. Bei gemeindeübergreifenden Wegen sind ggf. die Nachbargemeinden einzubeziehen. Bei mehreren Ausbauprojekten in einer Gemeinde ist ein internes Ranking vorzunehmen.

Nach Erstellung der einzelnen Wegekonzepte durch die Gemeinde sind auf Ebene der AktivRegion alle Kernwege aus den gemeindlichen Wegekonzepten in eine zweite regionsweite Übersichtskarte zu überführen.

3.2 Gemeindliche Ebene

Das Wegekonzept auf Gemeindeebene setzt sich aus einem Textteil und einer Karte im Maßstab 1:25.000 zusammen. Dabei steht der Textteil in engem Bezug zu den Inhalten der Karte.

Gliederungspunkte Textinhalte:

1. Einleitung und Vorgehen
2. Begründung der Herleitung des ländlichen Kernwegenetzes unter Heranziehung des Datenblattes ländliche Kernwege (siehe C 1) für jeden Kernweg
3. Erstellung der Projektblätter ländliche Kernwege (siehe C 2) für die zur Modernisierung vorgesehenen Kernwege, einschließlich:
 - o Lageplan im Maßstab 1:5.000,
 - o Fotodokumentation (3-5 Fotos zur allg. Situation, besondere Schäden ...),
 - o gemeindebezogenes Ranking bei mehreren Maßnahmen in einer Gemeinde ist.

Darzustellende Karteninhalte:

1. Klassifizierung und farbliche Darstellung aller gemeindlichen ländlichen Wege nach den Wegekategorien 1-4 im Sinne der Empfehlungen des „Handungsleitfadens für Kommunen“ der Studie „Wege mit Aussichten“ (siehe A 1.3) in einer Karte mit gemeindeübergreifender Einbindung einschl. der Darstellung der klassifizierten Straßen sowie der Ortsstraßen und der beschränkt öffentlichen Wege.
 - o Wegekategorien 1-4:
 - Feldweg ohne Vernetzung zu anderen Wegen (Stichweg),
 - Feld-/Waldweg mit Vernetzung zu anderen Wegen,
 - Verbindungsweg,
 - Gemeindeverbindungsweg
2. Darstellung von herausgehobenen Funktionen und Nutzungen (z.B. landwirtschaftlicher Betrieb, Gewerbe, Schule, Bauernhofcafé, Biogasanlage, Freizeitanlage, Freizeitrouten...)
3. Darstellung aller Kernwege und besondere Kennzeichnung der Wege, die zur Modernisierung im Rahmen des ZPLR vorgesehen sind

In der Kartenlegende finden sich die darzustellenden Karteninhalte entsprechend wieder.

Muster-Legende für gemeindliche Wegekarten:

- Wegebestand

	Klassifizierte Straßen mit verschiedenen Strichstärken nach Bedeutung der Straße	schwarz
	Gemeindeverbindungswege	rot
	Sonstige Verbindungswege	blau
	Feld-/Waldwege mit Vernetzung	grün
	Feld-/ Waldwege ohne Vernetzung (Stichweg)	grün gestrichelt
	Ortsstraßen	gelb
	Beschränkt öffentliche Wege	türkis
	L Landwirtschaftlicher Betrieb B Biogasanlage	grün
	Touristisches Ziel C Camping, HH Heuherberge, HC Hofcafé	blau
	Gewerbliches Ziel	rot
	Sozio-kulturelles Ziel S Schule	gelb

Weitere Kürzel mit eigener Legende möglich

- Wegeentwicklung

	Ländliche Kernwege (ohne Ausbau)	magenta
	Ländliche Kernwege (zum Ausbau beantragt)	magenta gestrichelt

3.3 AktivRegions-Ebene

Auf Ebene der AktivRegion sind aller Kernwege in eine Übersichtskarte zu übernehmen (Maßstab ca. 1:50.000 – 1:75.000). Wege, die zur Modernisierung (ZPLR) vorgesehen sind, sind besonders zu kennzeichnen. In die Übersichtskarte der AktivRegion sind zudem die klassifizierten Straßen sowie der Freizeit-routen von landesweiter Bedeutung darzustellen.

Muster-Legende für gemeindliche Wegekarten:

- Wegebestand

	Autobahn	rot
	Bundesstraßen	blau
	Landesstraßen	grün
	Kreisstraßen	gelb
	Freizeitroutes mit landesweiter Bedeutung (z.B. Ochsenweg ...)	grün

- Wegeentwicklung

	Ländliche Kernwege (ohne Ausbau)	magenta
	Ländliche Kernwege (zum Ausbau beantragt)	magenta gestrichelt

B Wegekonzzept im Rahmen des ZPLR der Gemeinde Heist

1 Vorgehen in der AktivRegion Pinneberger Marsch & Geest

Als ersten Schritt auf dem Weg zur Erstellung der Wegekonzeppte fand unter Federführung des Regionalma-nagement der eine Informationsveranstaltung (25. März 2010, Amt Elmshorn-Land) in der AktivRegion statt. Eingeladen waren die Bürgermeister der Mitgliedsgemeinden sowie Experten zum Thema. Im Anschluss fand eine schriftliche Abfrage der Gemeinden zum Ausbaubedarf statt. Auf der Informationsveranstaltung wurde zudem über die Bildung einer Projektgruppe beraten und die Mitglieder benannt.

Zusammensetzung der Projektgruppe:

- Herr Rosenthal, Gemeinde Seeth-Ekholz/WUV
- Herr Denker, Amt Moorrege
- Herr Hagemann, Kreis Pinneberg
- Herr Günther, AktivRegion Pinneberger Marsch & Geest
- Die für das regionale Wegekonzept notwendigen Karten und Pläne sollen im Auftrag des Regionalmanagements von dem Büro GRISARD & PEHL GMBH erstellt werden.

Im April folgte die schriftlich Projektabfrage bei den Gemeinden der AktivRegion und im Mai fand eine Sitzung der Projektgruppe statt, um die nächsten Schritte in der Konzepterarbeitung der Gemeinden zu klären und Eckpunkte für die zu erarbeitenden Wegekonzepte zu formulieren, die nachfolgend mit Vertretern der Gemeinde abgestimmt wurden. Generell gilt, dass die Gemeinden ein Wegekonzept mit Kernwegen für die gesamte Gemeinde erarbeitet.

Das weitere Vorgehen der Gemeinden orientiert sich an den formulierten Anforderungen an Wegekonzepte im Rahmen des ZPLR (siehe A 3) und umfasst folgende Arbeitsschritte:

- Klassifizierung und kartografische Darstellung der ländlichen Wege nach den vier Wegekategorien
 - o Grundlage ist das Kataster der WUV
 - o Bereitstellung von vorbereiteten Kartenmaterial durch das Regionalmanagement
- Angabe der Wegefunktionen mit Hilfe des Datenblatts
 - o sowie Angaben über schwerlasterzeugende Betriebe
- Ableitung des ländlichen Kernwegenetzes mit und ohne Ausbaubedarf
 - o Orientierung an den Wegekonzepten der Studie „Wege mit Aussichten“ sowie der Modellregionen der in 2010 geplanten Fortsetzung der Studie
- Erstellung von Projektblättern für auszubauende Kernwege

Bei ihrer Arbeit werden die Gemeinden durch das Regionalmanagement der AktivRegion fachlich unterstützt.

Nach Vorlage aller Wegekonzepte der Gemeinden werden diese abschließend vom Regionalmanagement zu einem regionalen Kernwegenetz gebündelt und in einer Übersichtskarte dargestellt. Das gebündelte Konzept mit Übersichts- und Detailkarten und Projektblättern wird dann beim LLUR-Zentraldezernat in Flintbek eingereicht.

Erst nach erfolgreicher Prüfung durch das LLUR-Zentraldezernat erfolgt die Bewertung der förderfähigen Einzelprojekte durch die AktivRegion. Übersteigt die Gesamtfördersumme aller eingereichten Ausbaumaßnahmen das zur Verfügung stehende Budget für den Ausbau ländlicher Kernwege stellt das Entscheidungsgremium der LAG AktivRegion eine Prioritätenliste auf.

Anschließend werden die Leader-Förderanträge mit qualifizierten Entwurfsunterlagen über das Entscheidungsgremium der LAG AktivRegion an das LLUR - Regionaldezernat zur Bewilligung gesandt. Das LLUR prüft die Antragsunterlagen und entscheidet über die Bewilligung. Nach der Bewilligung beginnt die Gemeinde mit der Durchführung der Baumaßnahme und rechnet diese ab.

2 Herleitung des ländlichen Kernwegenetzes

2.1 Funktions- und Nutzungsanalyse

2.1.1 Grundlagen

Die Datengrundlage für die Funktions- und Nutzungsanalyse bildet das Kataster des WUVs. Die gemeindlichen ländlichen Wege werden entsprechend der Studie „Wege mit Aussichten“ in 4 Kategorien unterteilt (siehe A 1.3) und in der Legende durch unterschiedlich farbige Linien dargestellt.

Im Rahmen der Erstellung des Wegekonzeptes werden in der Gemeinde Kernwege definiert, auf die sich der landwirtschaftliche Schwerlastverkehr konzentriert. Als Anhaltspunkte dafür dienen folgende Kriterien, die sich an der Studie „Wege mit Aussichten“ (Untersuchung der Beispielgemeinden, S.20) orientieren:

- Größe der erschlossenen landwirtschaftlichen Fläche unter Berücksichtigung der Flächennutzung und der Tierhaltung zur Abschätzung der Überrollungen
- Berücksichtigung des Einflusses der Schlaggrößen auf die Wegenetzdichte / Dichte des Kernwegenetzes (Abhängigkeit vom Naturraum und vom Untergrund)
- Ausschluss von Stichwegen aus dem Kernwegenetz
- Überprüfung der Gemeindeverbindungswege auf ihre tatsächliche Funktion und ggf. Zuordnung zum ländlichen Kernwegenetz
- Bewertung klassifizierte Straßen hinsichtlich ihrer Erschließungsqualität und Einbeziehung in die Netzbildung
- Berücksichtigung des Schwerlastverkehr durch Dritte (Gewerbe, Schulbus, ggf. Müll)

Zur Erfassung der unterschiedlichen Nutzungen eines jeden Weges wird auf das ‚Datenblatt ländliche Wege‘, das auf der Studie „Wege mit Aussichten“ basiert, zurückgegriffen.

2.1.2 Bestandsdarstellung und Analyse

- Darstellung der Gemeinde / Stadt (Lage, Einwohner, Schwerpunkte der relevanten Nutzungen – siehe Zeichenerklärung im Plan)
- Verkehrserschließung
- Verkehrsbelastung und Nutzungsfrequenz (Schwerlast)

2.1.3 Entwicklungsziele

- Künftige Nutzungserfordernisse / Ausbaubegründung

2.2 Entwicklung des ländlichen Kernwegenetzes

Aus der Funktions- und Nutzungsanalyse leitet sich das ländliche Kernwegenetz der Gemeinde ab. Folgende Zuordnungen werden vorgenommen:

Gemeindeverbindungswege und Kernweg

- Schwarzer Weg

- Hauptstraße L 261
- Wedeler Chaussee B 431

Gemeindeverbindungswege

- Grauer Esel
- Lehmweg
- Großer Ring
- Rugenbergen
- Lerchenstraße
- Wischweg
- Zum Sandloch

- Eichenstraße
- Ulmenweg
- Buchenweg
- Erlenstraße
- Tannenstraße
- Kiefernweg
- Lehmweg I
- Rosentwiete
- Großer Kamp
- Birkenhorst
- Am Sportplatz
- Großer Ring
- Im Dorfe
- Schulstraße
- Heideweg
- Hamburger Straße
- Lusbusch
- Wiesenweg
- Heistmer Weg
- Große Twiete

- Kleine Twiete
- Neuer Koog
- Boothopsweg
- Hochfeldweg
- Haseldorfer Str.
- Hamburger Straße

Sonstiger Verbindungsweg

- Schlackenweg
- Am Windsack
- Hochmoorweg
-

Feld- und Waldweg mit Vernetzungsfunktion

- Fladweg
- Zum Haselauer Moor
- Verbindungsweg
- Hochmoorweg
- Butendiek
- In den Wiesen
- Verlängerung Butterhörnweg
- Harthofweg
- Wietackerweg
- Gerstenfeldweg
-

Feld- und Waldwege ohne Vernetzungsfunktion (Stichwege)

-

Beschränkt öffentliche Wege.

-

2.3 Bewertung des Ausbaubedarfs der Kernwege

Die Gegenüberstellung des IST-Zustands der Straßen/Wege mit den definierten Ausbaustandards für Kernwege zeigt den Handlungsbedarf bezüglich der Modernisierung ländlicher Wege auf. Zur abschließenden Betrachtung gehören:

- Darstellung der Situation
Die Wegstrecke Schwarzer Weg ist wassergebunden hergestellt. Durch die intensive landwirtschaftliche Nutzung ist der Weg oft kaum passierbar. Eine Befestigung ist hier anzuraten.
- Nennung der Wege, die für eine Förderung vorgesehen sind
Schwarzer Weg
- Begründung / Verweis auf Projektblatt
Um dem immer schwereren landwirtschaftlichen Verkehr aufnehmen zu können, ist eine Verbesserung dringend nötig. Aber auch der Tourismus (Ochsenweg) nutzt diesen Weg intensiv.
- Ggf. Ranking (bei mehreren Wegen)
Schwarzer Weg
Bei der Hauptstraße (L 262) und die Wedeler Ch. (B 431) sind bei anderen Straßenbaulastträgern angesiedelt.

C Wegenetz der Gemeinde Heist - Kartendarstellung

D Anhang**1 Datenblatt ländliche Kernwege** (für alle Kernwege zu erstellen)

Bearbeitungsdatum	18.10.2010	Bearbeiter/in	Uwe Denker
-------------------	------------	---------------	------------

1) Basis-Wegedaten			
Kreis	Gemeinde	Lage / Bezeichnung	Wege-Nr.
Pi	Heist	Schwarzer Weg	
Klassifizierung		Bauweise	Bauwerke (z. B. Brücken)
☐ Gemeindeverbindungsweg ☒ sonstiger Verbindungsweg ☐ Feld-/Waldweg ☐ mit ☐ ohne Vernetzung ☐ Ortsstraße (nicht föfä) ☐ beschränkt öffentlicher Weg		☐ Schwarzdecke ☐ Betonspurbahn / -platte ☐ Betonvollbahn ☒ wassergebunden ☒ Lehm Kies ☐ Recyclingmaterial ☐ unbefestigt / Gras _____	Bemerkungen (z.B. Entwicklungsziel)
Länge (m)		Kronenbreite (m)	Befestigungsbreite (m)
336		5,00	3,00
			Jahr der letzten Grundinstandsetzung
			2005

2

2) Wegenutzung (Bewertung: 0 = kommt selten vor, 1 = kommt vor, 2 = kommt häufig vor)												
Belastung	Pkw	Lkw < 7,5t	Lkw > 7,5t	Bus	landw. Fahrz.- < 10t	landw. Fahrz.- > 10t	forstw. Fahr- zeug	Rad- fahrer	Fuß- gänger	Reiter	Sonstige (z.B. Skater)	
Ortsverbindung	1	0	0	0	2	2	0	2	2			
Gemeindeverbindung	1	0	0	0	2	2	0	2	2			
Sonderweg (z.B. Deichvert.)												
"Schleichweg"												
Schulweg	0			0				0	0			
Erschließung von ...	Wohnplätze	1	0	0	0			2	2			
	Gewerbe u.ä.											
	landw. Betriebstätte	1	1	1	0	2	2					
	landw. Flächen		1	1		2	2					
	Biogasanlage											
	forstw. Betriebstätte											
	forstw. Flächen											
touristisches Ziel	1	0	0	0				2	2	1	1	
lokale Freizeitroute								2	2	2	1	
regionale Route								2 *	2	2	1	
landesweite Route								**				

Gemeint sind: * Gemäß Erlaß beschildertes Kreisnetz, ** Landesweites Radverkehrsnetz (ggf. bei zuständiger Kreisverwaltung erfragen)

2 Projektblatt ländliche Kernwege

Antragsteller: (Gemeinde, Kreis)	Gemeinde Heist	Ansprechpartner: (Name, Anschrift, Telefon)	Uwe Denker Amt Moorrege Amtsstraße 12 25436 Moorrege 04122/854-112
--	----------------	---	--

1) Basis-Wegedaten (siehe auch Datenblatt²)

Kreis	Gemeinde	Lage / Bezeichnung	Wege-Nr.	Foto-Nr.
Pi	Heist	Schwarzer Weg		

2) Wegenutzung (siehe Datenblatt²)**3) Wegezustand**

Ø Stärke Decke (cm)	Ø Stärke Oberbau (cm)	Ø Stärke Unterbau (cm)	Untergrund
Dokumentation der Unterhaltung (ab 2005)			
Zustand straßenbegleitender Gräben / Entwässerung		Zustand straßenbegleitender Gehölze	
☒ in Ordnung	☐ Graben / Mulde zugewachsen	☐ Entwässerungsproblem	☐ in Ordnung ☐ Lichtraumprofil zugewachsen
Zustand der Bankette (vgl. Kap. 3.2.1 Studie Teil C)			
☐ in Ordnung	☒ hochgewachsen (S1)	☐ ausgefahren (S2)	☐ zu schmal (S3)

² das entsprechende Datenblatt ist Bestandteil des Projektblattes

4) Objektbeschreibung
Funktion und Bedeutung im Netz Durch diesen gemeindlichen Kernweg werden die an dieser Gemeindestraße liegenden landwirtschaftlichen Betriebe, Baumschulen und landwirtschaftliche Nutzflächen erschlossen. Die Nutzung erstreckt sich auf Weideland für Rinderhaltung sowie den Anbau landwirtschaftlicher Erzeugnisse. Außer den vorgenannten Funktionen erfüllt diese Straße als Teil des Ochsenweges, welcher von Flensburg bis Wedel verläuft, eine touristische Funktion. Über diese Straße werden ca. 60 ha landwirtschaftliche Fläche erschlossen.. Die Nutzung erfordert hier eine sehr große Zahl von Überrollungen zur Dünger- und Saataufbringung, Ernte, Beackerung sowie zur Versorgung des Viehbestandes. Der Kernweg ist durchgängig nutzbar. Im Bezug auf diese Kernwege sind die angrenzenden Gemeindestrassen und Feldwege ausgebaut und geeignet den Fahrzeugverkehr aufzunehmen. Die klassifizierten Strassen weisen durchgängig eine ausreichende Erschließungsqualität auf. Das Wegenetz der Gemeinde Heist ist für den innerörtlichen Verkehr von über 3000 Einwohnern mit einer Vielzahl von landwirtschaftlichen Betrieben und Gewerbebetrieben ausgelegt. Hinzu viele Naherholungssuchende, welche sowohl den Ort durchqueren, als auch die Flora und Fauna entlang der Gemeindegewege besuchen, um sich zu erholen. Die Landwirtschaft braucht diesen Kernwegbereich, um wirtschaftlich auf diesen ausgebauten Wegen ihre landwirtschaftlichen Flächen zu erreichen und zu bewirtschaften. Ver mehrt kommt in den letzten 10 Jahren auch der Fahrradtourist in die Gemeinde und erkundet abseits der Hauptverkehrsstrassen gerne diesen Ort in der Marsch. Verstärkt natürlich durch die Fahrradroute entlang des Ochsenweges.
Topografie und Untergrundverhältnisse Der Untergrund ist Sand / Kiesgeröll
Verkehrsbelastung und Nutzungsfrequenz (Schwerlast) Die Verkehrsbelastung mit Schwerverkehr resultiert hier aus der Landwirtschaft mit ihren teilweise bis 30 to schweren Fahrzeugen.
Baulicher Zustand / Ausbaubedarf (incl. Aussagen zum Unterbau)

Der Untergrund ist beschränkt tragfähig, bedarf also einer Verbesserung. Die Ausführung ist in Asphaltdecke mit 3,50 m Breite vorgesehen. Ausweichen sind eingeplant

Künftige Nutzungserfordernisse / Ausbaubegründung

Die Straße Schwarzer Weg wurde in wassergebundener Ausführung gebaut.

Aufgrund der intensiven Nutzung und vor dem Hintergrund heute erheblich größerer und schwererer landwirtschaftlicher Fahrzeuge ist ein Ausbau in bituminöser Ausführung zur Reparatur mit einer Verbesserung der Tragfähigkeit unumgänglich.

Hinzu kommt der vermehrte Tourismus, welcher die Landschaft mit dem Rad oder zu Fuß erkunden und sich erholen möchte.

5) Ausbauplanung	
Ausbaulänge (m)	336
Ausbaubreite (m, Befestigungsbreite ohne Bankette)	
Ausbauart (Material und Menge/ m²)	Schwarzdecke

6) Kostenplanung	
Baukosten netto Wegebau (€)	34.033,61
Baukosten netto Brücken / Tunnel (€)	
Planungs- und Ingenieurleistungen netto (€)	3.781,51
Nettokosten gesamt (€)	37.815,13
Mehrwertsteuer, nicht föfä (€)	7.184,87
Grunderwerb, nicht föfä (€)	
Gesamtbruttokosten (€)	45.000

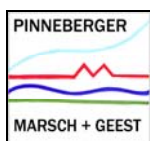
7) Zeit-/Prioritätenplanung	
Jahr der Umsetzung	2011
Ausbaupriorität in der Gemeinde (Rankingposition)	1

Anlagen: Karten zum Wegekonzzept (Gemeinde und AktivRegion)

Lageplan (1: 5.000)

Fotodokumentation

3 LEADER-Antrag



Antrag



ZUKUNFTSprogramm
Ländlicher Raum
Investition in Ihre Zukunft

An das LLUR **Außenstelle Itzehoe**

über:

Den Vorstand
der AktivRegion **Pinneberger Marsch & Geest**

Antrag auf Förderung **im Rahmen** des Schwerpunktes 4 (LEADER / AktivRegion)

des Zukunftsprogramms Ländlicher Raum (ZPLR)

Projekt: Gemeinde Heist –Schwarzer Weg-

Die Förderung wird im Rahmen des Zukunftsprogramms Ländlicher Raum in der am 04.12.2007 von der EU-Kommission genehmigten Fassung genannten Bestimmungen beantragt:

ZPLR-Maßnahme und Code (aus Schwerpunkt 1 bis 3):

ggf. Förderrichtlinie: Richtlinie zur Förderung der integrierten ländlichen Entwicklung in Schleswig-Holstein (Fassung vom: 16.07.2009)

1. Antragsteller/in:

1.1. Name: Gemeinde Heist

1.2. Anschrift: Amtsstraße 12, 25436 Moorrege

1.3. Rechtsform: Körperschaft des öffentlichen Rechts

1.4. Ansprechpartner/in: Bürgermeister Jürgen Neumann, Uwe Denker

1.5. Telefon: 04122/854-112 **Telefax:** 04122/854-212

1.6. E-Mail: uwe.denker@amt-moorrege.de

2. Projekt:

2.1. Kurzbeschreibung des Projektes:

- *Beschreibung des zu fördernden Kernwegs*
 - o *Einordnung ins Wegekonzzept / Wegefunktionen*

Der Schwarze Weg erfüllt sowohl für die Landwirtschaft als auch für den Fahrradtouristen (Ochsenweg) eine wichtige Funktion
 - o *Erforderliche Ausbaustandards*

Die Ertüchtigung der Wegefläche von wassergebunden zu einer Asphaltfahrbahn stellt einen Fortschritt für die Oberflächenqualität und die Haltbarkeit dar.

2.2. Antrag

Es wird die Gewährung einer nicht rückzahlbaren Zuwendung im Rahmen der Projektförderung in Höhe von **20.798,32 €** bzw. in Höhe von **55%** der zuschussfähigen Gesamtkosten beantragt.

Der formelle Förderantrag (Vordruck entsprechend der jeweiligen ZPLR-Maßnahme) wird als Anlage beigelegt.

Ort, Datum

Unterschrift des Antragstellers

4 DE-Antrag

**Antrag auf Gewährung einer Zuwendung an kommunale Körperschaften im Rahmen der
Förderung der integrierten ländlichen Entwicklung
in Schleswig-Holstein**

(Antragsteller/in) Gemeinde Heist über Amt Moorrege Amtsstraße 12 25436 Moorrege	Ort, Datum Moorrege, 18.10.2010
An das Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume Regionaldezernat Itzehoe Breitenburger Straße 25 25524 Itzehoe	Auskunft erteilt: Uwe Denker Tel.-Nr.: 04122/854-112 E-Mail: uwe.denker@amt-moorrege.de
	Bankverbindung VR Bank Pinneberg BLZ 221 914 05 Kto.-Nr. 43557090

Betr.: AktivRegion Pinnerbeger Marsch & Geest

Projekt: Förderung Kernwege

Bezug: Förderung der integrierten ländlichen Entwicklung in Schleswig-Holstein

1. Fördermaßnahme (kurze, eindeutige Beschreibung (ggf. genauere Angaben als Anlage))

Verbesserung der Fahrbahnoberfläche des Schlackenweges

2. Durchführungszeitraum

Die Maßnahme soll im Frühjahr 2011 begonnen
und Herbst 2011 fertiggestellt sein.

3. Beantragte Zuwendung

Es wird die Gewährung einer Zuwendung beantragt in Höhe von 20.798,32 Euro bzw. in Höhe von 55 % der zuwendungsfähigen Kosten.

4. Kosten- und Finanzierungsplan

Aufwendungen:

Die voraussichtlichen Aufwendungen betragen insgesamt 45.000 Euro.

Der detaillierte Kosten- und Finanzierungsplan ist als Anlage 1 beigefügt.

5. Begründung

1. Zur Maßnahme selbst (Notwendigkeit, Konzeption, Ziel, Zusammenhang mit anderen Maßnahmen, Strukturwirksamkeit, etc.)

Verbesserung des Weges für die Landwirtschaft und eine nachhaltige Fahrbahn für den Fahrradtourismus entlang des Ochsenweges

2. Zur Finanzierung und zur Bemessung der Zuwendung (Eigenmittel, Höhe der Zuwendungen usw.)

Eine Finanzierung durch Fördermittel macht diese Maßnahme für die Gemeinde Heist möglich. Der Eigenanteil der Gemeinde ist im Haushalt 2011 eingeplant.

6. Zustimmung zum vorzeitigen Maßnahmenbeginn

Die Zustimmung zum vorzeitigen Maßnahmenbeginn wird beantragt: (ggf. ankreuzen)



Ja

Begründung der Dringlichkeit: Mit der Maßnahmen ist unverzüglich zu beginnen, um die das Grundbudget 2009 der LAG in Maßnahmen binden zu können.

7. Erklärungen der Antragstellerin bzw. des Antragstellers:

Die Antragstellerin / der Antragsteller erklärt, von den folgenden Unterlagen Kenntnis genommen zu haben und sie - soweit es sich nicht ohnehin um allgemein verbindliche Rechtsvorschriften handelt - als verbindlich anzuerkennen:

1. Allgemeine Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung an kommunale Körperschaften
-ANBest-K-;
2. Baufachliche Ergänzungsbestimmungen zu den Verwaltungsvorschriften VV / VV-K Nr. 6 zu § 44 Abs. 1 LHO
(ZBau) (bei Baumaßnahmen);
3. Richtlinie zur Förderung der integrierten ländlichen Entwicklung in Schleswig-Holstein vom 16. Juli 2009 i.V.m. den GAK-Fördergrundsätzen für die integrierte ländliche Entwicklung i.V.m. mit dem Zukunftsprogramm Ländlicher Raum (ZPLR)
4. §44 LHO i.V.m. mit den entsprechenden Verwaltungsvorschriften
5. Antragsmerkblatt über die Vorschriften für Sanktionen
6. Merkblatt zur Transparenzrichtlinie „Information der Empfänger von Mitteln aus dem Europäischen Garantiefonds für die Landwirtschaft und dem Europäischen Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des Ländlichen Raum gemäß Art. 4 der Verordnung (EG) Nr. 259/2008 der Kommission“.

Die Antragstellerin bzw. der Antragsteller erklärt, dass

- das Vorhaben noch nicht begonnen wurde und auch vor Bekanntgabe des Zuwendungsbescheides nicht begonnen wird, sofern keine Zustimmung zum vorzeitigen Maßnahmenbeginn

erteilt wurde;

- die jeweiligen Bestimmungen für die Vergabe öffentlicher Aufträge beachtet werden/wurden.
- Mittel aus weiteren Förderprogrammen des Landes / der EU nicht beantragt wurden und werden.

Die Antragstellerin bzw. der Antragsteller versichert die Richtigkeit und Vollständigkeit der in diesem Antrag und in den Antragsunterlagen gemachten Angaben. Die Gesamtfinanzierung ist gesichert.

Ausfertigungen dieses Antrags wurden übersandt an:	Anzahl	
	Original	/ Mehrausf.
	AktivRegion 1 x	2 x

Dem Antrag wurden folgende Unterlagen beigelegt:

Karte der Kernwege

Finanzierungsplan

Fotodokumentation

(Rechtsverbindliche Unterschrift)

Gemeinde Heist

Beschlussvorlage

Vorlage Nr.: 337/2010/HE/BV

Fachteam:	Ordnung und Technik	Datum:	25.11.2010
Bearbeiter:	Uwe Denker	AZ:	7 /

Beratungsfolge	Termin	Öffentlichkeitsstatus
Finanzausschuss der Gemeinde Heist	06.12.2010	öffentlich
Gemeindevertretung Heist	14.12.2010	öffentlich

AktivRegion Kernwege - Sanierung "Schwarzer Weg"

Sachverhalt:

Nachdem der Erstantrag für die Modernisierung ländlicher Wege aus dem Jahre 2009 nicht die Anerkennung durch Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume (LLUR) fand, wurde durch die AktivRegion Pinneberger Marsch und Geest Ende Juni 2010 mitgeteilt, dass ein erneutes Antragsverfahren wegen Änderungen in den Ausbaurichtlinien möglich ist.

Es konnten jetzt auch Wege mit einer geringeren Ausbaubreite bei zusätzlichen Ausweichstellen eingereicht werden.

Stellungnahme der Verwaltung:

Auf Anregung des Bürgermeisters wurden somit für die jetzt vorhandene, wassergebundene Fahrbahn der Strasse „Schwarzer Weg“ ein Modernisierungsantrag gestellt. Dieser Weg stellt wegen der Verbindung zwischen Haselauer Str. und dem Sandlochweg für die Landwirtschaft, aber auch für den historischen Ochsenweg ein wichtiges Glied im Kernwegenetz dar.

Allerdings kann der Weg im derzeitigen Zustand nur bedingt für den Tourismus (Radfahrer, Spaziergänger) und für den Fahrzeugverkehr zu den landwirtschaftlichen Flächen dienen.

Eine weitere wichtige Voraussetzung für den Antrag ist, dass für die Gemeinde Heist ein regionales Wegekonzept vorgelegt wird. Die Planunterlagen wurden von der Verwaltung vorbereitet und werden zur Sitzung vorgelegt.

Finanzierung:

Die geplante Erneuerung der Strasse „Schwarzer Weg“, allerdings in der Ausführung Asphaltoberfläche, 3,50 m breit, ist vorgesehen. Zusätzlich wird ggf. eine Ausweiche für den Begegnungsverkehr hergestellt.

Die Kosten belaufen sich nach Berechnungen des Ing.-Büro's auf 45.000 € brutto. Unter der Berücksichtigung eines 55 %-igen Zuschusses (auf netto) in Höhe von 20.798,32 € verbleiben für die Gemeinde Heist 24.201,69 € (Eigenanteil, Mehrwertsteuer) .

Beschlussvorschlag:

Der Bauausschuss empfiehlt / der Finanzausschuss empfiehlt / die Gemeindevertretung beschließt die beschriebene Maßnahme unter der Voraussetzung durchzuführen, dass eine Förderung durch die AktivRegion in der geplanten Höhe fließt.

Zu den Gesamtkosten von 45.000 € erwartet die Gemeinde eine Förderung von 20.798,32 €.

Die Mittel werden im Haushalt 2011 bereit gestellt.

Neumann

Anlagen:

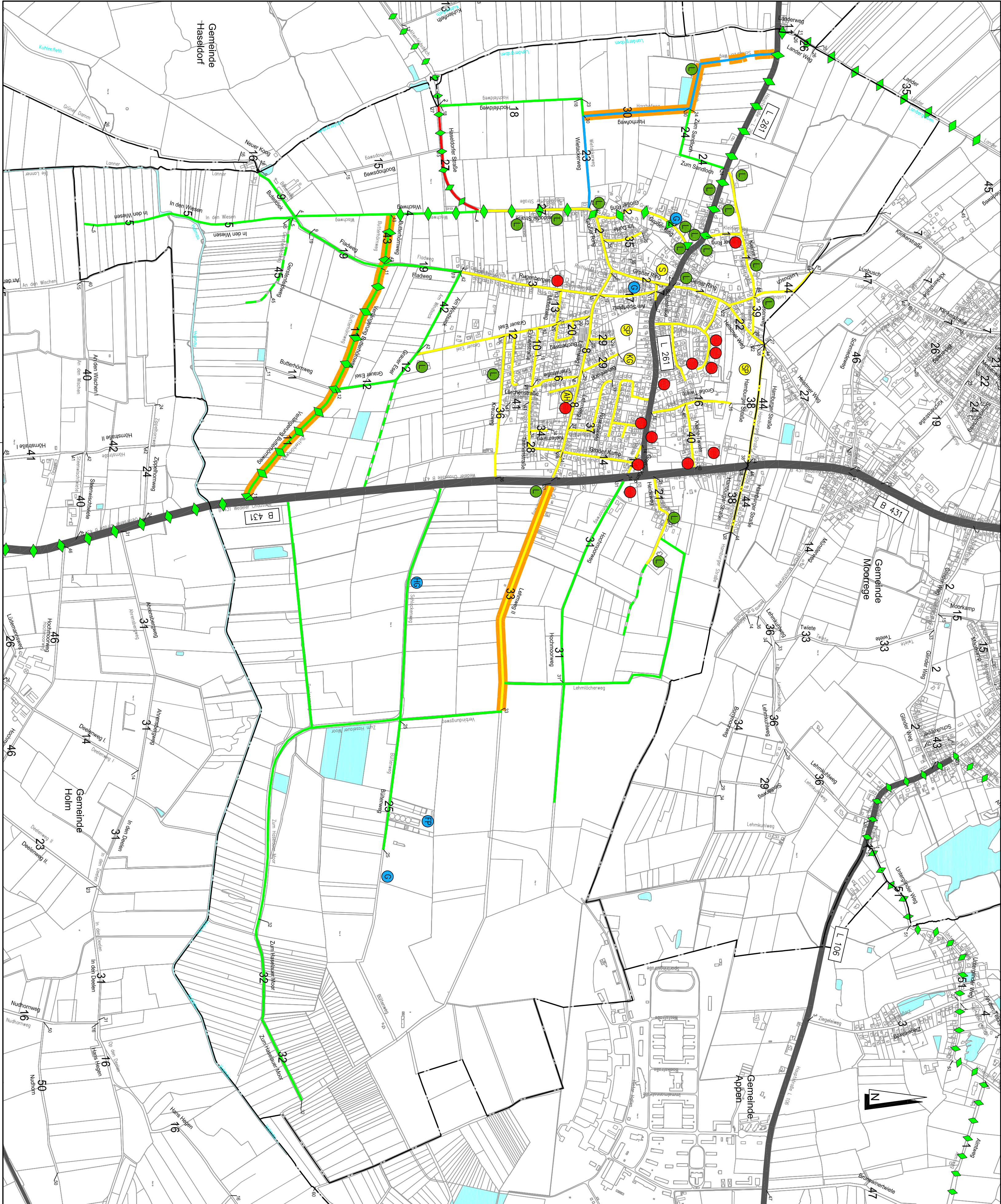
Kernwegekonzept Heist
Finanzierungsplan

Finanzierungsplan

Projekt : Heist Schwarzer Weg

Länge der Ausbaustrecke 336 m

					Gemeinde
Baukosten netto			34.033,61 €		
Ing.-Leistungen			3.781,51 €		
Gesamtnetto			37.815,13 €		
Förderung	55 % v. netto		20.798,32 €		
Gemeindeanteil	netto				17.016,81 €
19 % Mwst. auf	Förderung				3.951,68 €
19 % Mwst. auf	Gemeindenetto				3.233,19 €
Brutto-BK			45.000,00 €		
					24.201,68 €



Zeichenerklärung

- Gemeindegrenze
- Gewässername gem. Katasteramt
- Straßenname gem. Katasteramt
- Straßenname gem. Wegeunterhaltungsverband Pineberg
- Straßennummer gem. Wegeunterhaltungsverband Pineberg

Entwicklungsgrundlage

- Bundesautobahn
- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße
- Gemeindeverbindungsweg
- Sonstiger Verbindungsweg
- Feld-/Waldweg mit Vernetzung
- Feld-/Waldweg ohne Vernetzung (Stichweg)
- Ortsstraße

- Landwirtschaftliches Ziel
- L Landwirtschaftlicher Betrieb
- Touristisches Ziel
- FP Flugplatz
- G Gastronomie
- HG Hochseil-Klettergarten

- Sozio-kulturelles Ziel
- AH Altenheim
- KG Kindergarten
- S Schule
- SP Sportplatz

- Gewerbliches Ziel
- Freizeitroute Kreisnetz (Radfahren, Wandern, Reiten)
- Freizeitroute Fernweg (Radfahren, Wandern, Reiten)

Wegeentwicklung

- Ländlicher Kernweg - ohne Ausbau
- Ländlicher Kernweg - zum Ausbau beantragt

Übersichtsplan
M 1 : 10.000

Konzept

Ländliches Wegenetz
Gemeinde Heist
Kreis Pineberg

**AKTIVREGION PINEBERGER
MARSCH & GEEST e.V.**

Amrisstraße 12
25436 Moorreye
Tel: 04122/954-110
email: info@aktivregion-pineberg.de

Nr.	Art der Änderung	Name	Datum



Projekt-Nr.: 710007
Anlage / Blatt: 1.1 / 1
Plan-Nr.: 100825_b
Aufnahme vom:
Katasterstand:
bearbeitet: Gtsard
geprüft: Wulff
Datum: 28. Oktober 2010

Ingenieurgesellschaft
Gtsard & Pehl GmbH
Riesewiese 4
25436 Moorreye
Tel: 04127 / 97 70 434
Fax: 04127 / 97 70 439
info@gtsard-pehl.de
www.gtsard-pehl.de

ERROR: syntaxerror
OFFENDING COMMAND: --nostringval--

STACK:

/Title
()
/Subject
(D:20101101104107+01'00')
/ModDate
()
/Keywords
(PDFCreator Version 0.9.5)
/Creator
(D:20101101104107+01'00')
/CreationDate
(Wu)
/Author
-mark-

Gemeinde Heist

Beschlussvorlage

Vorlage Nr.: 346/2011/HE/BV

Fachteam:	Ordnung und Technik	Datum:	31.01.2011
Bearbeiter:	Jenny Thomsen	AZ:	7/112.214

Beratungsfolge	Termin	Öffentlichkeitsstatus
Ausschuss für Bau-, Umwelt und Feuerwehrangelegenheiten der Gemeinde Heist	28.02.2011	öffentlich

Antrag auf Geschwindigkeitsbegrenzung auf dem Schlackenweg

Sachverhalt:

Herr Christian Röttger, Zum Sandloch 6, 25492 Heist, hat im Namen der Eltern deren Kinder den Waldkindergarten in Heist besuchen, einen Antrag auf Reduzierung der Geschwindigkeit im Schlackenweg beantragt. Die Geschwindigkeit soll von jetzt 70 km/h auf 30 km/h reduziert werden. Einmal im Bereich des Waldkindergartens und im Bereich des Hochseilgartens. Herr Röttger führt hierzu mehrere Gründe an, u.a. das Fahrzeuge auf die hohe Geschwindigkeit in gefährlichen Situationen nicht angemessen reagieren können.

Stellungnahme der Verwaltung:

Über die Geschwindigkeitsreduzierung im Schlackenweg entscheidet die Straßenverkehrsaufsicht des Kreises Pinneberg. Die Gemeinde muss dort einen Antrag stellen, der Bauausschuss kann hierzu Stellung nehmen. Ein Vorab-Gespräch mit der zuständigen Sachbearbeiterin Frau Biermann hat ergeben, dass eine Geschwindigkeitsreduzierung möglicherweise hier nicht gegeben ist. Zum einen sind weder im Bereich des Waldkindergartens noch im Bereich des Hochseilgartens Stellplätze für Fahrzeuge vorhanden. Diese wären nach der Landesbauordnung genehmigungspflichtig und waren im Bereich des Hochseilgartens, weil dort nur für angemeldete Gruppen geöffnet werden sollte, nicht erforderlich. Zum anderen ist die Akzeptanz der Fahrzeugführer in diesem Bereich für eine niedrigere Geschwindigkeit möglicherweise nicht sehr hoch. Eine abschließende Entscheidung bleibt abzuwarten.

Finanzierung:

ggf. Neukauf von Schildern, ca. 200,00 € unter Haushaltsstelle 63000.52000. Dort sind noch 1.800,00 € verfügbar.

Beschlussvorschlag:

Der Bauausschuss sieht dem Antrag von Herrn Röttger positiv entgegen und schließt sich diesem an. Der Antrag wird zur Entscheidung an die Straßenverkehrsaufsicht weitergeleitet. Der Bauausschuss lehnt den Antrag ab, eine schriftliche Antwort erfolgt an Herrn Röttger.

Neumann

Anlagen:

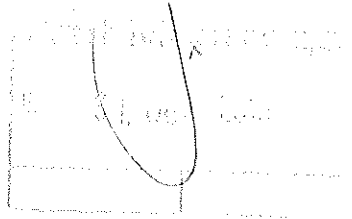
Antrag von Herrn Röttger vom 28.12.2010

Christian Röttger
Zum Sandloch 6
25492 Heist

28.12.10 *Fz Frau Thomsen*

An den
Bürgermeister der Gemeinde Heist
Jürgen Neumann
Hauptstr. 53
25492 Heist

*b. Rücksprache nächste
Woche*



Heist, 28.12.2010

Reduzierung der Geschwindigkeitsbegrenzung auf dem Schlackenweg

BA am 28.02.2011

Sehr geehrter Herr Neumann,

im Namen der Eltern deren Kinder den Waldkindergarten Heist besuchen und der Betreiber des Hochseilgarten Heist wende ich mich an Sie.

Aus unten aufgeführten Gründen fordern wir eine Reduzierung der Geschwindigkeitsbegrenzung auf dem Schlackenweg von derzeit 70 km/h auf 50 km/h für den gesamten Schlackenweg und 30 km/h im Bereich des Waldkindergartens sowie im Bereich des Hochseilgartens.

Wir möchten Sie deshalb bitten, dieses Thema zur Beratung in den Gemeinderat aufzunehmen und einen entsprechenden Beschluss herbeizuführen.

Zur Begründung führen wir folgende Gefahren, auf die bei einer Geschwindigkeit von 70 km/h nicht angemessen reagiert werden kann, auf:

- Der gesamte Schlackenweg führt durch Waldgebiet mit intensivem Wildwechsel
- Fehlende Fahrbahnmarkierungen erschweren Autofahrern die Orientierung auf der Fahrbahn.
- Der Schlackenweg wird häufig von Naherholungsuchenden zu Fuß oder per Fahrrad genutzt. Diese müssen sich die Fahrbahn mit den PKW teilen.
- Es kann nie ausgeschlossen werden, dass ein Kind des Waldkindergartens sich von der Gruppe entfernt und zum Schlackenweg begibt.
- Während der „Bring- und Abholzeiten“ des Kindergartens herrscht reger Betrieb durch parkende und an-/abfahrende PKW im Bereich des Waldkindergartens. Ein- bzw. aussteigende Kinder stellen eine große Gefahr dar.
- Gleiches gilt für den Bereich des Hochseilgartens.

Falls gewünscht bin ich auch gern bereit, der Gemeindevertretung unser Anliegen persönlich vorzutragen.

Wir denken, dass unser Anliegen ein großer Beitrag zur allgemeinen Sicherheit wäre und hoffen deshalb auf einen positiven Beschluss Ihrerseits.

Mit freundlichem Gruß

Name	Unterschrift
Christian Röttger	C. Röttger
Evelyn Franke	E. Franke
Maja Essenburg	M. Essenburg
Torsten Münster	T. Münster
Mirja Mehlen	M. Mehlen
Astrid Schuster	A. Schuster
Tanja Münster	T. Münster
KIRSTEN BRAUER	K. Brauer
Karen Baartz	K. Baartz
Stephanie Heyn	S. Heyn
Silke Frommberg	S. Frommberg
MARIA NOWINSKI	M. Nowinski
Regina Kattoll	R. Kattoll
Christoph Haeutje	C. Haeutje
Alexandra Michels	A. Michels
Vera Nagel	V. Nagel
Hans Peter Lischke	H. Peter Lischke
Volker Alkorta	V. Alkorta
Nicole Beutler	N. Beutler

[illegible]

Kopie an :

- Herrn Jörg Behrmann, Fraktionsvorsitzender CDU
- Herrn Klaus-Dieter Redweik, Fraktionsvorsitzender SPD
- Herrn Robert Stubbe, Fraktionsvorsitzender FWH

Gemeinde Heist

Beschlussvorlage

Vorlage Nr.: 348/2011/HE/BV

Fachteam:	Ordnung und Technik	Datum:	10.02.2011
Bearbeiter:	Uwe Denker	AZ:	7 / 656.4440

Beratungsfolge	Termin	Öffentlichkeitsstatus
Ausschuss für Bau-, Umwelt und Feuerwehrangelegenheiten der Gemeinde Heist	28.02.2011	öffentlich

Energieeffiziente Straßenbeleuchtung

Sachverhalt:

Die Freie Wählergemeinschaft Heist hat mit Datum vom 26.01.2011 den Antrag auf Umstellung der gesamten Straßenbeleuchtung auf LED-Leuchten gestellt. Verbunden ist dies mit der Vorstellung einer Förderung aus Bundesmitteln und einer erwarteten Energieeinsparung.

Stellungnahme der Verwaltung:

In diesem Antrag wird darauf abgezielt, dass gemäß einer Förderrichtlinie des Bundesministerium für Umwelt (BMU) bei einer umfassenden Sanierung der Straßenbeleuchtung verbunden mit einem hohen Potential an Energieeffizienz und einer Reduzierung des CO₂ – Ausstoßes dieses aus Mitteln des Bundes mit 40 % der förderfähigen Nettokosten bezuschusst wird.

Die vorhandene Straßenbeleuchtung stellt sich wie folgt dar:

- 155 Stck. Langfeldleuchten 36-58-2x36 W / L-Röhre – mind. 25 Jahre alt -
- 14 Stck. Kofferleuchten / NAVE 250/400 W – teilweise relativ neu
- 9 Stck. Kofferleuchten / HQL 80-125- 2x80 W – Leuchtmittel ist 2012 vom Markt
- 72 Stck. Große Glocke / NAV 50/70 W – 10-15 Jahre alt
- 29 Stck. Große Glocke / 2x80 W HQL - Leuchtmittel ist 2012 vom Markt

Wie zu erkennen ist, handelt es sich hier um eine bunte Mischung von Leuchten. Bisher gibt es für die 101 Stck. Große Glocke keine Möglichkeit der Umrüstung auf LED. Hier wäre dann ein Totalaustausch, also einschl. Mast, notwendig. Die 14 Stck. Kofferleuchten NAVE 250/400 W stehen an Kreuzungen und sollten verbleiben.

Von den 279 Lichtpunkten wären also nur 265 Stck. zu sanieren. Hinzu kommen allerdings noch neue Maste für den Ersatz der Großen Glocke. Ob weitere Maste zu ersetzen sind, muss eine genauere Untersuchung ergeben.

Folgende Fragen sind für Maste zu beantworten:

- Lichtpunkthöhe für LED ausreichend
- Lichtpunktabstand passend
- Mastart (Peitschenmast oder gerader Mast)
- Standsicherheit gegeben (Untersuchung erforderlich)

Die Fa. Indahl, Herr Walther, hat für die Gemeinde kostenneutral überschlägig eine Berechnung zur Wirtschaftlichkeit gemacht, wobei hier aber einige Annahmen in der Kürze der Zeit, ich habe diese Unterlagen am 15.02.2011 um 22:39 Uhr erhalten, nicht überprüft bzw. geändert werden konnten.

Diese Unterlagen sind als Diskussionsunterlage aber sehr gut geeignet.

In der Anlage ist die Wirtschaftlichkeitsberechnung für die Sanierung der Straßenbeleuchtung angefügt. Die dargestellten Kosten sind Nettokosten.

Beschlussvorschlag:

Der Bauausschuss empfiehlt die weitere Bearbeitung zum Thema energieeffiziente Straßenbeleuchtung mit dem Ziel einen Förderantrag bei BMU zu stellen.

Die Verwaltung soll bis zum 16.03.2011 die sich aus der heutigen Beratung ergebenden Punkte aufnehmen und einfließen lassen.

Aus einer neuerlichen Sitzung soll dann das Sanierungskonzept beschlossen werden, so dass bis zum 30.03.2011 der Antrag bei BMU gestellt werden kann.



Denker

Anlagen: Unterlagen zur Sanierung der Straßenbeleuchtung

Unterlagen zur Sanierung der Straßenbeleuchtung

Heist

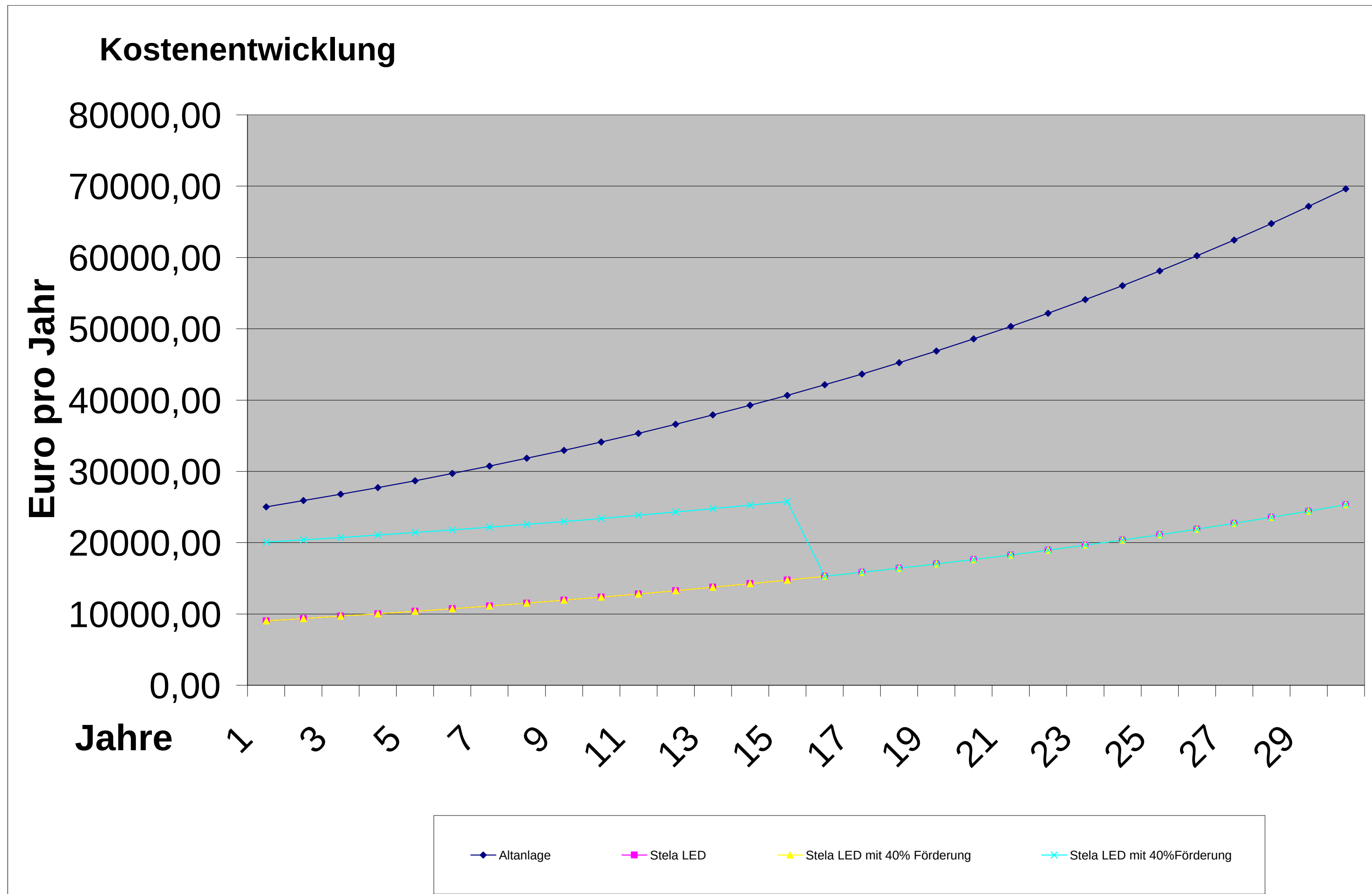
**Einsparpotentiale gegenüber
Altanlage bis zu:**

Betriebskosten pro Jahr: 15980 Euro

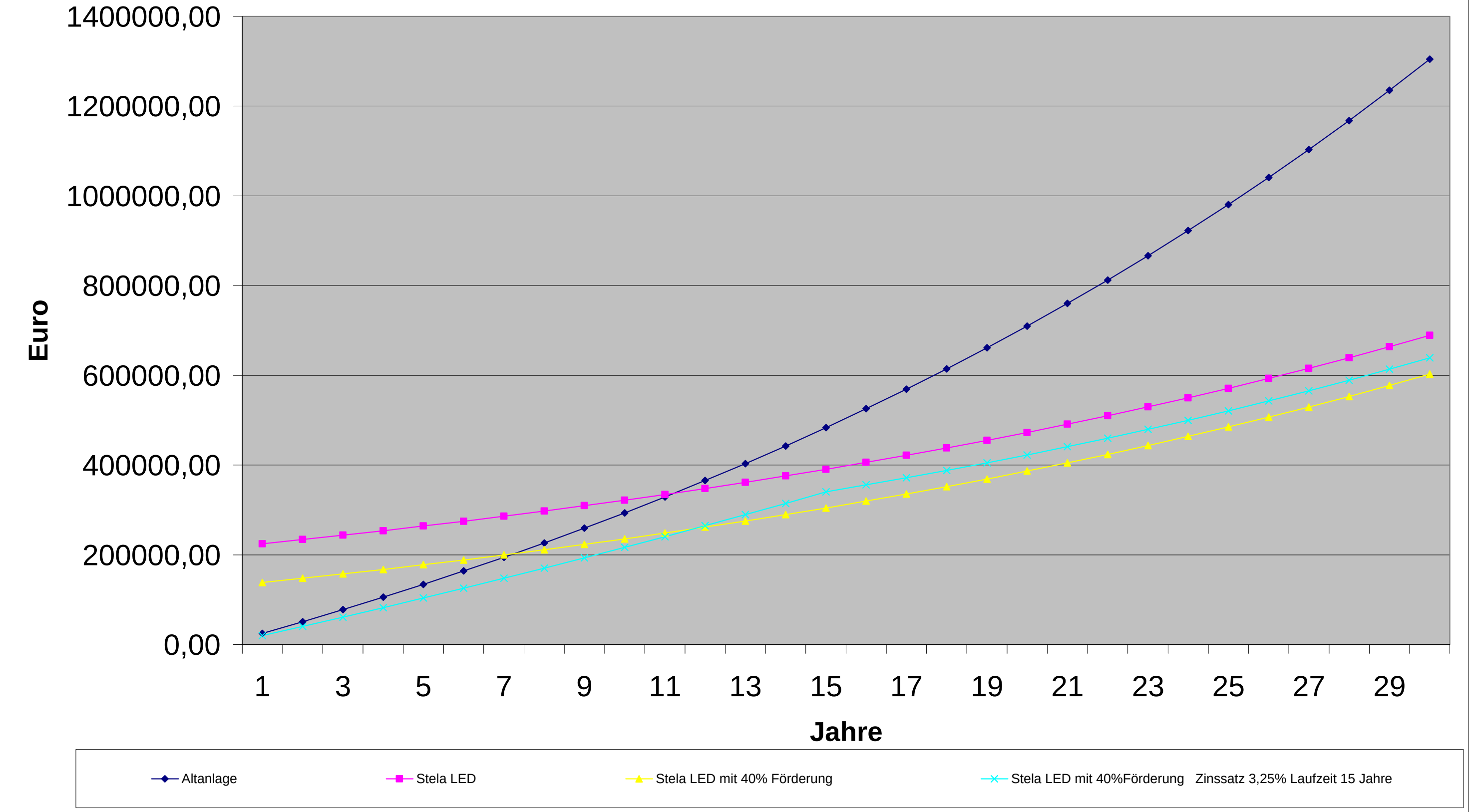
CO2 Ausstoß in 12 Jahren: 457 Tonnen

Indal

Berechnet durch: Christoph Walther
Vertriebsleitung NORD
Lockkoppel 7 22391 Hamburg
Fon: 040/527 399 97 Fax: 040/527 399 79
Mobil: 0172/240 57 31
christoph@walther-hh.de



Total Cost of Ownership



Zusammenstellung						Heist					
Anz.Leuchten SZ1											
Gruppe 1	glockenleuchten			✓ Aktiv	101						
Gruppe 2	Koffer HME			✓ Aktiv	9						
Gruppe 3	Koffer HSE			✓ Aktiv	14						
Gruppe 4	Langfeldleuchten			✓ Aktiv	155	86212,00					

Altanlage				Szenario 2			
Kommentar:		Altanlage		Kommentar:		Stela LED	
Jährl.Sonderausg./Reparatur		0,00		Jährliche Sonderausgaben		0,00	
Zusätzliche Investitionen:		0,00		Zusätzliche Investitionen:		0,00	
Laufzeit [0 = ohne Kreditfinanzierung]		0		Laufzeit [0 = ohne Kreditfinanzierung]		0	
Zinssatz:		5,00%		Zinssatz:		3,25%	
Annuitätsfaktor:		0		Annuitätsfaktor:		0	
Ergebnisse:				Ergebnisse:			
Anzahl Leuchten gesamt/saniert		279 / 0		Anzahl Leuchten gesamt/saniert		279 / 265	
Auswechselkosten und Sonderausgaben gesamt in €		5.324,18		Auswechselkosten und Sonderausgaben gesamt in €		1.820,01	
Energiekosten gesamt in €		19.700,22		Energiekosten gesamt in €		7.224,10	
Summe technische Kosten in €		25.024,40		Summe technische Kosten in €		9.044,10	
				Differenz zu Szenario 1			
				-15.980,30			
Ergebnisse für Teilanlagen Gruppe 1-4		Jährl.GesKst.	Investition	Ergebnisse für Teilanlagen Gruppe 1-4		Jährl.GesKst.	Investition
glockenleuchten		9.566,24	0,00	glockenleuchten Stumpfe Amortisation zu Szenario 1: 11,		2.619,66	80.800,00
Koffer HME		844,22	0,00	Koffer HME Stumpfe Amortisation zu Szenario 1: 16,18		291,65	8.940,00
Koffer HSE		3.397,78	0,00	Koffer HSE		3.397,78	0,00
Langfeldleuchten		11.216,16	0,00	Langfeldleuchten Stumpfe Amortisation zu Szenario 1: 14		2.735,02	125.790,00
Investitionen in €		0,00		Investitionen in €		215.530,00	
Kapitalkosten gesamt (Zins + Tilgung) in €		0,00		Kapitalkosten gesamt (Zins + Tilgung) in €		0,00	
Summe aller Kosten im ersten Jahr in €		25.024,40		Summe aller Kosten im ersten Jahr in €		9.044,10	
Brutto Anschlussleistung in kW		25,89		Brutto Anschlussleistung in kW		9,50	
Leistung MWh/Jahr		109,45		Leistung MWh/Jahr		40,13	
Tauschvorgänge im Jahr Ereignisorientiert / Zyklus		123 / 0		Tauschvorgänge im Jahr Ereignisorientiert / Zyklus		14 / 0	
Tonnen CO2 Ausstoß im Betrachtungszeitraum von 12 Jahren		722,34		Tonnen CO2 Ausstoß im Betrachtungszeitraum von 12 Jahren		264,88	
Summe Investition		0,00		Summe Investition		215.530,00	
Auswechselkosten im Betrachtungszeitraum von 12 Jahren mit Inflation		69.433,78		Auswechselkosten im Betrachtungszeitraum von 12 Jahren mit Inflation		23.735,07	
Energiekosten im Betrachtungszeitraum von 12 Jahren mit Steigerung		296.011,68		Energiekosten im Betrachtungszeitraum von 12 Jahren mit Steigerung		108.547,90	
Ges.Kosten incl. Inflation und Energiekostensteigerung TCO		365.445,46		Ges.Kosten incl. Inflation und Energiekostensteigerung TCO		347.812,98	

Gruppe	Geplantes Leuchtmittel	Betriebsart	Anzahl Lichtpunkte	Bezeichnung	Preis für Lichtpunkt	Gesamtkosten der Teilanlage pro Jahr	Geplantes Leuchtmittel	Betriebsart	Anzahl Lichtpunkte	Bezeichnung	Preis für Lichtpunkt	Gesamtkosten der Teilanlage pro Jahr
1	1	HME 80	3	29	Gr. Glocke 2xHQL 80	4247,25	LED-Modul-18	1	29	Stela	750,00	752,18
2	1	HSE 50	1	13	Gr. Glocke NAV 50W	790,17	LED-Modul-18	1	13	Stela	750,00	337,18
3	1	HSE 70	1	59	Gr. Glocke NAV 70W	4528,83	LED-Modul-18	1	59	Stela	750,00	1530,30
4	2	HME 80	3	1	Koffer 2xHQL 80	146,46	LED-Modul-36	1	1	Stela Wide	1130,00	43,04
5	2	HME 125	1	2	Koffer HQL 125W	235,31	LED-Modul-30	1	2	Stela Long	980,00	73,66
6	2	HME 80	1	6	Koffer HQL 80	462,45	LED-Modul-24	1	6	Stela Long	900,00	174,96
7	3	HSE 250	1	12	Koffer NAVE 250W	2674,89	wie Altanlage					2674,89
8	3	HSE 400	1	2	Koffer NAVE 400W	722,88	wie Altanlage					722,88
9	4	T26 36	3	17	Langfeld 2xLL36W	1863,44	LED-Modul-24	1	17	Stela Long	900,00	495,73
10	4	T26-U36	1	98	Langfeld U36W	6014,55	LED-Modul-10	1	98	Stela Long	730,00	1492,12
11	4	T26-U58	1	40	Langfeld U58W	3338,17	LED-Modul-14	1	40	Stela Long	780,00	747,17
12	1	0				0,00	0					0,00

