

BEGRÜNDUNG

ZUM

BEBAUUNGSPLAN NR. 2

DER

GEMEINDE HÖRSTEN

KREIS RENDSBURG-ECKERNFÖRDE

BESTEHEND AUS:

**TEIL I:
ZIELE, GRUNDLAGEN UND INHALTE**

**TEIL II:
UMWELTBERICHT**

**ZIELE,
GRUNDLAGEN
UND INHALTE**

TEIL I

DER BEGRÜNDUNG

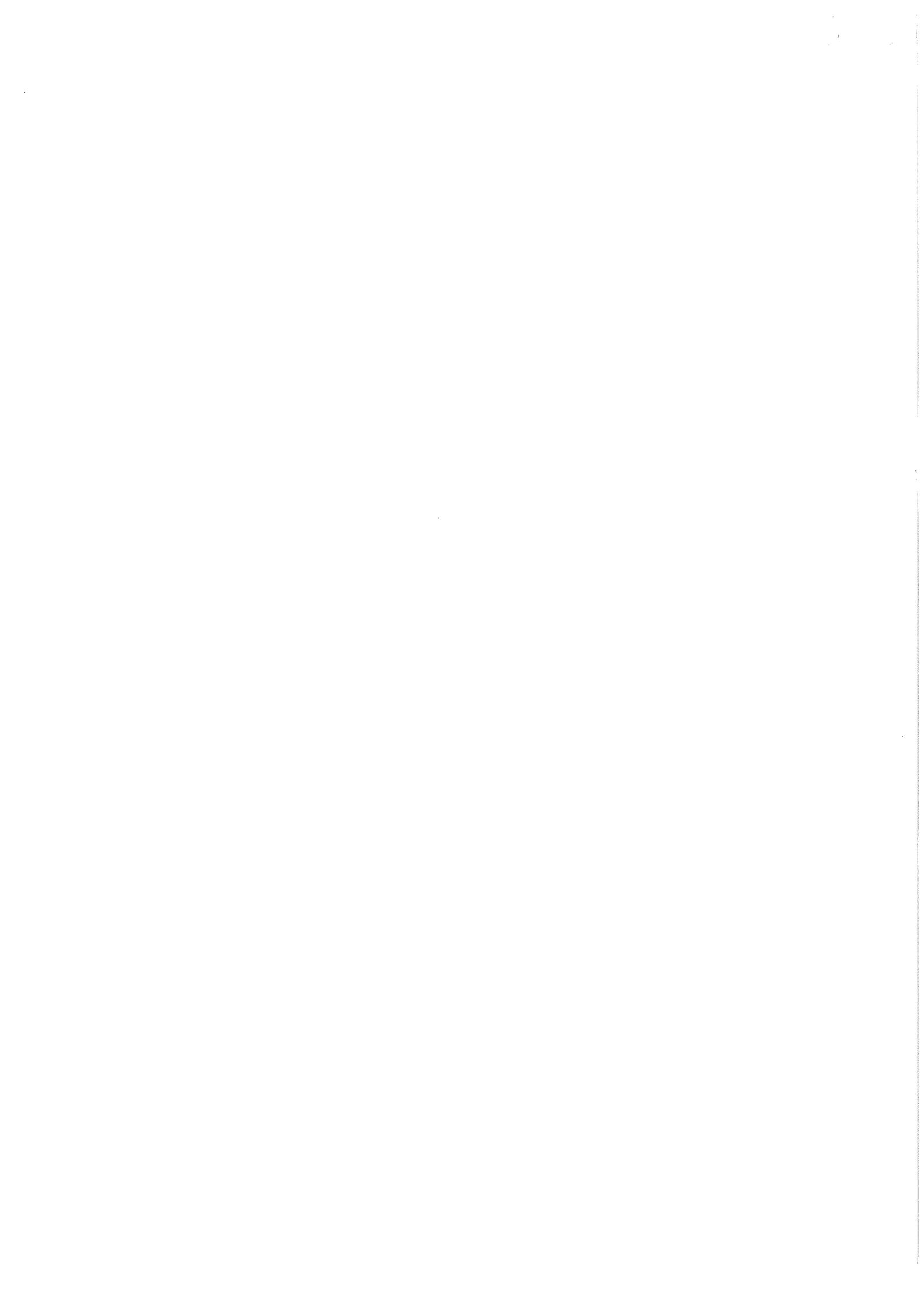
ZUM

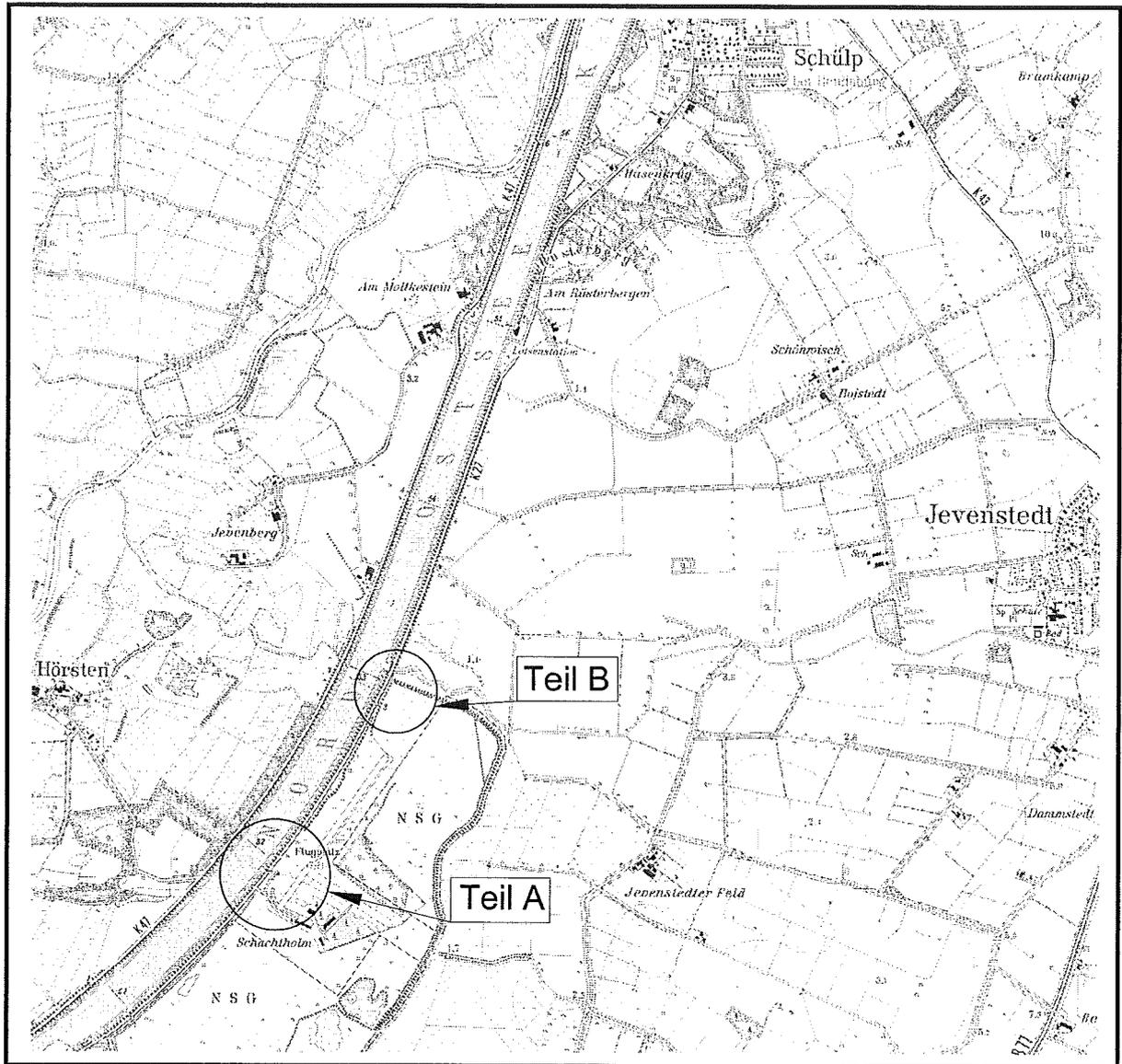
BEBAUUNGSPLAN NR. 2

DER

GEMEINDE HÖRSTEN

KREIS RENDSBURG-ECKERNFÖRDE





Bebauungsplan Nr. 2
Gemeinde Hörsten
Kreis Rendsburg-Eckernförde

Verfahrensstand nach BauGB

§4(1)



§4(2)



§3(2)



§4a(3)



§10



Inhaltsverzeichnis

Stand: 14.03.2013

1. Planungsgrundlagen, Landesplanung und Raumordnung	1
2. Geltungsbereiche u. Bestandsbeschreibung	2
3. Allgemeines Planungsziel	4
4. Einzelheiten der Planung	5
4.1 Planungen im Teilgebiet A	5
4.2 Sondergebiet im Teilbereich B	5
4.3 Landschaftspflegerische Festsetzungen	7
4.4 Immissionsschutz	8
5. Vorschriften für die Bundeswasserstraße	9
6. Ver- und Entsorgung	9
7. Bodenordnende Maßnahmen u. Finanzierung	9

Anlage 1: Statistische Erfassung der Flugbewegungen und Fluggäste

Anlage 2: Zeichnung mit Schleppkurven für Wohnmobile zum Einfahrtsbereich

1. Planungsgrundlagen, Landesplanung und Raumordnung

Die Gemeinde Hörsten verfügt nicht über einen Flächennutzungsplan. Daher wurde der ursprüngliche Bebauungsplan Nr. 1 nach § 8 Abs. 2 Satz 2 BauGB als so genannter „selbstständiger Bebauungsplan“ aufgestellt. Das Planverfahren dieses ersten Bebauungsplanes wurde aber nie abgeschlossen. Der Bebauungsplan Nr. 1 ist mithin auch nicht rechtskräftig. Er existiert daher gar nicht. Die Planungen werden teilweise durch diesen Bebauungsplan Nr. 2 wieder aufgegriffen und ersetzt. Für andere Bereiche sollen keine städtebaulichen oder landschaftspflegerischen Regelungen mehr getroffen werden.

Weitere bauleitplanerische Fachplanungen gibt es für die Gemeinde Hörsten nicht.

Landesplanerisch und raumordnerisch maßgeblich für die Planungen der Gemeinde sind der Regionalplan für den Planungsraum III sowie der Landesentwicklungsplan Schleswig-Holstein 2010 (LEP; Amtsbl. Schl.-H. 2010, Seite 719).

Der Regionalplan legt den Verkehrslandeplatz als Flugplatz mit zugehörigem Bau-schutzbereich fest. Das südlich und östlich angrenzende Naturschutzgebiet ist als Vorranggebiet für Natur und Landschaft festgelegt. Der Nord-Ostsee-Kanal liegt durchgehend in einem Gebiet mit besonderer Bedeutung für Tourismus und Erholung. Der Landesentwicklungsplan legt in Ziffer 2.7 Abs. 2 fest, dass neue Bauflächen nur in guter räumlicher und verkehrsmäßiger Anbindung an vorhandene, im baulichen Zusammenhang bebaute, tragfähige Ortsteile und in Form von bedeutsa-

men Siedlungsabrundungen ausgewiesen werden sollen. Siehe dazu die Begründung der gewählten Lage des Reisemobilstellplatzes unter Ziffer 2 dieser Begründung.

2. Geltungsbereiche u. Bestandsbeschreibung

Der Bebauungsplan Nr. 2 besteht aus zwei Teilflächen, den Teilen A und B. Die Lage der beiden Teilgebiete kann dem dieser Begründung vorausgehenden Übersichtsplan entnommen werden. Sie liegen beide südöstlich des Nord-Ostsee-Kanals und der daran entlang laufenden Kreisstraße 27 und nordwestlich der Flugplatzflächen des Verkehrslandeplatzes Rendsburg-Schachtholm. Die beiden Teilflächen grenzen allerdings nicht aneinander, sondern sind ca. 800 m voneinander entfernt.

Ihr jeweiliger Geltungsbereich lässt sich wie folgt umschreiben:

Teilgebiet A:

Teilbereich des Flurstückes 63 der Flur 3, Gemarkung Hörsten, der begrenzt wird im Nordwesten vom Nord-Ostsee-Kanal und der daran parallel entlang laufenden Kreisstraße 27, im Südosten vom Verkehrslandeplatz Rendsburg-Schachtholm, dessen Landebahn durch das vorhandene Tower-, Versorgungs- und Gaststättengebäude vom Plangelände getrennt ist, sowie im Südwesten durch die Zufahrt zum Flugplatzgelände.

Teilgebiet B:

Teilbereich des Flurstückes 63 der Flur 3, Gemarkung Hörsten, der ebenfalls im Nordwesten vom Nord-Ostsee-Kanal und der daran parallel entlang laufenden Kreisstraße 27 und im Südosten vom Verkehrslandeplatz Rendsburg-Schachtholm begrenzt wird. Die Fläche liegt beiderseits des Zufahrtsbereiches in einer Tiefe von 85 m im Nordosten und 120 m im Südwesten.

Die Planbereiche haben eine Größe von insgesamt 7.960 m² im Teil A, die sich in 1.905 m² Verkehrsfläche und 6.055 m² landwirtschaftlicher Nutzfläche aufteilen, und 6.455 m² im Teil B.

Das Flugplatzgelände Schachtholm und auch beide Teilflächen dieses Bebauungsplanes liegen auf einer ehemaligen Aufschüttung- und Spülfläche im Niederungsgebiet der Eider und der Jevenau, die im Zusammenhang mit dem Bau des Nord-Ostsee-Kanals entstanden ist. Der Verkehrslandeplatz Rendsburg-Schachtholm ist ein ehemaliger Militärflugplatz, dessen Landebahnen und Zufahrtsbereiche bereits vorhanden waren und jetzt zivil genutzt werden. Auch der zweite Zufahrtsweg, der zur Erschließung des Reisemobilstellplatzes dienen kann, ist bereits seit der Militäranutzung vorhanden.

Das Gelände in Teil A, das unmittelbar an den Tower des Flugplatzes Schachtholm angrenzt, ist größtenteils ungenutzt und brach gefallen. Es wird im Süden und Osten von der privaten Zufahrtstraße zum Tower und zum Flugplatz begrenzt. Daran schließt sich im Nordosten eine befestigte Fläche zum Abstellen von Pkw und für einige Versorgungseinrichtungen, wie z.B. Müllcontainer, an.

Das Areal des Teilgebietes B wird bereits provisorisch als Reisemobilstellplatz genutzt. Es ist als Rasenfläche angelegt und liegt auf einer ca. 2,5 m hohen Böschung entlang der Kreisstraße 27.

Südöstlich an beide Teilbereiche anschließend liegt der Verkehrslandeplatz Rendsburg-Schachtholm in Hörsten, dessen Landebahnen parallel zu den Planungsflächen und damit auch parallel zur Kreisstraße 27 und zum Nord-Ostsee-Kanal verlaufen. Flugplatzbetreiber ist die Verkehrslandeplatz Rendsburg-Schachtholm GmbH & Co KG.

Im Towergebäude des Flugplatzes, der unmittelbar östlich an das Teilgebiet A angrenzt, ist auch ein gastronomischer Betrieb mit mehreren befestigten Stellplatzflächen für Benutzer und Besucher des Flugplatzes vorhanden.

Die Lage des Reisemobilstellplatzes ist aus verschiedenen, nachfolgend näher erläuterten städtebaulichen Gründen auf dem gewählten städtebaulich Gelände sinnvoll, obwohl, oder bei Reisemobilen eher gerade weil, es sich um ein Außenbereichsgelände handelt:

Viele der Touristen, die Schleswig-Holstein besuchen, haben großes Interesse an den Schiffsbewegungen auf dem Nord-Ostsee-Kanal. Dies gilt natürlich auch für Reisemobilisten, die ihre Standplätze so wählen, dass sie ungehinderte Sicht auf den Nord-Ostsee-Kanal und die dort vorbei fahrenden großen Container- und Kreuzfahrtschiffe haben. Aus diesem Grunde hat sich an vielen Stellen „wildes Campen“, also das Abstellen von Reisemobilen auf zwar befestigten aber nicht dafür vorgesehenen und zugelassenen Flächen, meist unmittelbar am Kanal auf Grundstücken der Wasser- und Schifffahrtsweg, entwickelt. Dies muss insbesondere auch aus landschaftspflegerischen Gründen aber auch aus Gründen der Schiffssicherheit unterbunden werden. Deshalb müssen entlang des Nord-Ostsee-Kanals genehmigte Standplätze für Reisemobile ausgewiesen werden, um dann tatsächlich das wilde Campen an anderer Stelle verhindern und unterbinden zu können.

Touristische Umfragen bei den Reisemobilisten haben ergeben, dass sie den Standort zwischen Nord-Ostsee-Kanal und Flugplatz als absolut hochrangig und sehr interessant einstufen, weil von hieraus sowohl die Schiffsbewegungen auf dem Kanal als auch die Starts und Landungen auf dem Flugplatz beobachtet werden können. Beides ist für viele Reisende von hohem Interesse. Außerdem liegt das Restaurant „Himmelsstürmer“ am Tower des Flugplatzes in fußläufiger Entfernung, was die Reisemobilisten ebenfalls sehr schätzen.

Die Wirtschaftsförderung des Landes Schleswig-Holstein hat im Übrigen auch immer wieder darauf hingewiesen, dass es aus touristischer Sicht wichtig ist, entsprechende Reisemobilstellplätze entlang des Nord-Ostsee-Kanals in Schleswig-Holstein verbindlich festzusetzen und zu regeln. Dieser Forderung der Wirtschaftsförderung kommt die Gemeinde Hörsten mit diesem Bebauungsplan ebenfalls nach.

Im Amtsbereich des Amtes Jevenstedt gibt es keine anderweitig geeignete Stelle für die Errichtung eines entsprechenden Reisemobilstellplatzes. So sind auf der anderen Seite des Nord-Ostsee-Kanals in der Gemeinde Hörsten beispielsweise überall landwirtschaftliche Nutzflächen vorhanden, so dass weder eine Erreichbarkeit des Geländes am Kanal über öffentlich zugängliche Wegeflächen gewährleistet werden kann, noch sind die Landwirte bereit, ihre landwirtschaftlichen Nutzflächen für die Einrichtung eines Reisemobilstellplatzes zu zerstückeln. Auf die landwirtschaftlichen Flächen auf der Westseite des Nord-Ostsee-Kanals in der Gemeinde Hörsten hat die Gemeinde daher keinen planungstechnischen Zugriff und wird dies auch in naher Zukunft nicht haben. Die landwirtschaftlichen Hofstellen, die die Flächen entlang des

Nord-Ostsee-Kanals bewirtschaften, haben Hofnachfolger und werden in absehbarer Zeit nicht aufgegeben werden.

Auf der anderen Seite ist das jetzt ausgewählte Gelände zwischen Nord-Ostsee-Kanal und dem Flugplatz Schachtholm schon Jahrzehnte lang als Parkplatzfläche vom Militär genutzt worden. Es ist eine ungenutzte Brachfläche, auf der bis vor wenigen Jahren immer mal wieder Militärfahrzeuge abgestellt wurden. Dies gilt auch für den Zeitraum nach Aufgabe der militärischen Nutzung des Flugplatzes. So wurde der Bereich z.B. bei Manövern weiterhin militärisch genutzt.

Das Amt Jevenstedt und der Kreis Rendsburg-Eckernförde weisen auch darauf hin, dass es in letzter Zeit viele Beschwerden gegen das „Schwarzcampen“ entlang des Nord-Ostsee-Kanals im Bereich zwischen der Breiholzer Fähre und Schülps b.R. gegeben hat. Diesem Tatbestand möchte die Gemeinde Hörsten und das Amt Jevenstedt durch die Ausweisung eines rechtmäßigen Reisemobilstellplatzes entgegen wirken. Zurzeit ist die städtebauliche Ordnung vor allem im Bereich Schachtholm durch das „Schwarzcampen“ erheblich gestört und muss durch die Ausweisung eines Bauleitplanes wieder geregelt werden.

Auf der anderen Seite beweist dieses „Schwarzcampen“ ebenfalls, dass ein Bedarf an entsprechenden Wohnmobilstellplätzen tatsächlich gegeben ist, der wiederum einer städtebaulichen Ordnung unterworfen werden soll.

Soweit dem Amt Jevenstedt bekannt ist, gibt es nur 3 Reisemobilstellplätze im Kreis Rendsburg-Eckernförde. Einmal in Rendsburg an der Untereider am Schwimmbad, auf der Nordostseite des Nord-Ostsee-Kanals, und in Schacht-Audorf an der Südseite des Nord-Ostsee-Kanals sowie in Sehestedt ebenfalls auf der Nordseite des Nord-Ostsee-Kanals. In unmittelbarer Umgebung der Gemeinde Hörsten sind also keine ausreichenden Abstellflächen für Wohnmobile vorhanden.

3. Allgemeines Planungsziel

Die Gemeinde Hörsten möchte durch die Aufstellung dieser Bebauungsplanänderung die baurechtliche Zulässigkeit eines Reisemobilstellplatzes schaffen. Die Bereiche entlang des Nord-Ostsee-Kanals sind dabei touristisch besonders interessant, da viele Reisemobilisten die Schiffsbewegungen auf dem Nord-Ostsee-Kanal beobachten möchten. Es entstehen also attraktive Reisemobilstandflächen, die besonders in den Ferienzeiten gerne angenommen werden. Reisemobilstellplätze mit direkter Kanallage sind sehr gefragt und haben in den letzten Jahren eine sprunghafte Entwicklung genommen. (Siehe auch die Ausführungen zur Wahl der Lage des Platzes unter Ziffer 2 dieser Begründung.)

Zunächst sollte dieser Reisemobilstellplatz unmittelbar im Zufahrtsbereich zum Verkehrslandeplatz Schachtholm und im Zusammenhang mit dem dortigen Tower- und Restaurantgebäude entstehen. Dazu wurde der Bebauungsplan Nr. 1 mit entsprechenden Ausweisungen aufgestellt.

Im Rahmen der Planungen zur konkreten Verwirklichung dieses Standortes hat sich aber herausgestellt, dass auf dem vorgesehenen Gelände eine größere Moorlinie vorhanden ist, so dass die Bodengegebenheiten die Einrichtung eines Reisemobilstellplatzes unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten nicht erlauben. Ein Bodenaustausch würde zu teuer werden und ließe sich mit den Gebühren für einen Reisemobilstellplatz nicht kompensieren.

Da die Gemeinde Hörsten aber daran interessiert ist, touristische Einrichtungen auf dem Gemeindegebiet zu fördern, wird nunmehr der Bebauungsplan Nr. 2 so aufgestellt, dass der Reisemobilstellplatz an der zurzeit schon provisorisch genutzten Stelle etwas weiter im Norden entlang der Kreisstraße 27 auch baurechtlich angelegt werden kann und dort einen gesicherten Standort erhält.

4. Einzelheiten der Planung

4.1 Planungen im Teilgebiet A

Auf der südwestlichen Fläche des Teilgebietes A sah der Bebauungsplan Nr. 1 ursprünglich die Einrichtung des Reisemobilstellplatzes vor. Dazu war dort ein Sondergebiet mit entsprechender Zweckbestimmung ausgewiesen worden. Da sich, wie unter Ziffer 3 dieser Begründung bereits dargelegt wurde, herausgestellt hat, dass aufgrund der Bodenverhältnisse eine Nutzung als Reisemobilstellplatz wirtschaftlich nicht umsetzbar ist, wird für das fragliche Gelände jetzt als sogenannte „Maßnahmenfläche“ mit der Zweckbestimmung „extensives Grünland“ ausgewiesen, deren Nutzung und Bepflanzung durch textliche Festsetzung näher geregelt ist. Das Gelände soll weder bebaubar noch anderweitig nutzbar sein. (Siehe Teil II Umweltbericht)

Hinzu kommt die Darstellung der vorhandenen Erschließung als Privatstraße. Sie bildet im südlichen Teil sowohl die Zufahrt zum Towergebäude mit Restaurant als auch direkt auf den Verkehrslandeplatz Rendsburg-Schachtholm. Der nach Norden abzweigende Straßenteil erschließt das Towergebäude, das Restaurant sowie einige Stellplätze sowohl für diese Nutzungen als auch für Flugplatzbesucher.

Im rückwärtigen nordöstlichen Bereich ist außerdem eine vorhandene Stellplatzfläche entsprechend ausgewiesen worden. Hier stehen auch mehrere Müllcontainer. Die Einrichtung weiterer Entsorgungsflächen oder Stellplätze ist hier nicht mehr vorgesehen. Die Fläche wurde nur in der Größenordnung übernommen, wie sie sich in der Örtlichkeit zeigt.

Hier oben im Nordosten beginnt auch die unbefestigte Fußwegverbindung entlang des Zaunes des Flugplatzes zum Reisemobilstellplatz weiter im Norden. Durch diesen Fußweg können die Reisemobilisten zu Fuß zum Restaurant am Flugplatz gehen.

4.2 Sondergebiet im Teilbereich B

Die gesamte Fläche des Teilgebietes B ist als Sondergebiet, das der Erholung dient, mit der Zweckbestimmung Reisemobilstellplatz ausgewiesen worden, um die dort bereits vorhandene, entsprechende touristische Einrichtung baurechtlich abzusichern.

Es ist ein ganzjährig betriebener Reisemobilstellplatz für ca. 49 Reisemobile vorhanden. Durch textliche Festsetzung wird diese Größenordnung festgeschrieben, denn es ist geregelt, dass auf dem Sondergebiet maximal 49 Reisemobile untergebracht werden dürfen und außerdem nur ein befristeter Aufenthalt zugelassen ist. Das dauerhafte Abstellen von Reisemobilen ist nicht gestattet. Auch eine größere Anzahl kann deshalb nicht zugelassen werden, weil dann nach der geltenden Landesverordnung über Camping- und Wochenendplätze aus dem Jahre 2010 weitergehende

und umfangreichere Ver- und Entsorgungseinrichtungen vorgehalten werden müssten.

Der Reisemobilstellplatz hat insgesamt eine Größe von 6.455 m². Von der Zufahrt Richtung Norden sind ca. 85 m und Richtung Süden ca. 120 m nutzbare Bereiche vorhanden, so dass bequem ca. 40 Wohnmobile aufgestellt werden können, wenn man davon ausgeht, dass ein Wohnmobilstandplatz 5 m breit und 10 m lang, also insgesamt 50 m² groß ist. Dann lassen sich im Norden 16 Reisemobile und im Süden 24 abstellen. (vergl. § 13 Abs. 1 der Camping- und Wochenendplatzverordnung) Da die Zufahrtswege nur eine Breite von 3 m haben müssen, (vergl. § 4 Abs. 2 der Camping- und Wochenendplatzverordnung), können einige weitere Reisemobile in Längsaufstellung entlang der Zufahrtsbereiche abgestellt werden. Dadurch kann annähernd die Zahl von 49 Reisemobilen auf dem Teilgebiet B untergebracht werden.

Neben dem ebenfalls im Bebauungsplan dargestellten, 24 m Durchmesser aufweisenden Wendehammer am Anschluss des Zufahrtsbereiches werden Ver- und Entsorgungsflächen ausgewiesen. Es handelt sich dabei um kleine Ver- und Entsorgungsanlagen, die auf den Restflächen neben dem Wendekreis des Wendehammers untergebracht werden können. Damit wird aber sichergestellt, dass sowohl eine Trinkwasserversorgung, als auch ein Stromanschluss sowie auf der zweiten Versorgungsfläche eine Schmutzwasserentsorgung für die Fäkalientoiletten und eine Grauwasserbeseitigung erfolgen kann. Damit erhält der Reisemobilstellplatz eine komplette ordnungsgemäße Ver- und Entsorgung.

Der Müll wird im Bereich der Ver- und Entsorgungsflächen gesammelt und sobald die dortigen Müllbehälter voll sind, von den Betreibern des Reisemobilstellplatzes zu den größeren Müllcontainern auf dem Teilgebiet A auf der dortigen Stellplatzfläche verbracht.

Durch Hinweisschilder an den einzelnen Ver- und Entsorgungsanlagen wird dafür Sorge getragen werden, dass diese Einrichtungen nur zu festgelegten Zeiten benutzt werden können, damit weder die übrigen Reisemobilisten noch die Natur und Landschaft durch die Benutzung der Ver- und Entsorgungseinrichtungen zu Ruhezeiten gestört werden.

Die Zufahrt zum Reisemobilstellplatz ist in der Mitte des Areals vorhanden. Sie zweigt unmittelbar von der Kreisstraße 27 ab und ist ganz zu Beginn auf einer kurzen Strecke sogar asphaltiert. Da die Kreisstraße hier eine längere gerade Strecke entlang des Kanals aufweist, ist diese Zufahrt verkehrstechnisch nicht gefährlich und gut einsehbar. Der Zufahrtsbereich ist im hinteren Teil nur wassergebunden. Er erhält einen auch für Ver- und Entsorgungsfahrzeuge ausreichenden Wendehammer.

Die als Anlage 2 dieser Begründung angehängte Zeichnung verdeutlicht die möglichen Schleppkurven für Transporter bzw. Wohnmobile bei der Ein- und Ausfahrt von der Kreisstraße auf den im Bebauungsplan festgesetzten Erschließungswendehammer. Aus ihr wird ersichtlich, dass sich zwei Fahrzeuge dieser Größenordnung im Einfahrtsbereich begegnen können. Die schmalste Stelle ist dabei im Übrigen höchstens eine Fahrzeuglänge lang. Vor Ausfahrt auf die Kreisstraße ist ausreichend Aufweitungssplatz vorhanden, damit hier zwei Fahrzeuge sich ohne Probleme begegnen können und kein Stau beim Abbiegen von der Kreisstraße entsteht.

Die Zeichnung zeigt außerdem, dass eine Veränderung der vorhandenen Zufahrtsbreite sowie der Einmündungen nicht notwendig ist. Auf der im Bebauungsplan dargestellten 5,50 m breiten Zufahrten zum Erschließungswendehammer ist eine ordnungsgemäße Abwicklung des anfallenden Verkehrs möglich. Dieser Zufahrtsbereich erweitert sich, wie bereits erwähnt, vor der unmittelbaren Einfahrt in die Kreisstraße ausreichend.

Dem Investor wird empfohlen, die unbefestigten Randstreifen der Zufahrt bis zu den Böschungsbereichen mit Rasensteinen zu belegen, um sicherzustellen, dass eine eventuelle Überfahrbarkeit dieser Streifen ermöglicht wird.

Es sei noch darauf hingewiesen, dass der jetzige Stellplatzbetreiber bereits eine Sondernutzungserlaubnis besitzt, die allerdings nur für maximal 5 Wohnmobile und für einen begrenzten Zeitraum gilt. Die Gemeinde geht nunmehr davon aus, dass nach Darlegung der unproblematischen Verkehrserschließung des Reisemobilstellplatzes auch eine Sondernutzungserlaubnis für eine größere Anzahl von Wohnmobilen erteilt wird, die eventuell dann noch mit Auflagen verbunden werden könnte.

Die Stellplätze für die Reisemobile sind mit Rasen bewachsen. Dies soll auch unverändert so erhalten bleiben, weshalb entsprechende textliche Festsetzungen dazu aufgenommen worden sind.

4.3 Landschaftspflegerische Festsetzungen

Im Teilgebiet A sind landschaftspflegerische Festsetzungen nicht mehr notwendig, da der größte Bereich als Maßnahmenfläche mit extensiver Grünnutzung ausgewiesen wird und die Straßennutzungen vorhanden sind.

Die bestehende Gehölzpflanzung zwischen dem Stellplatzbereich im Nordosten und dem Flugplatzgelände ist als Fläche zum Erhalt von Bäumen und Sträuchern ausgewiesen worden, da sie eine gute Zäsur zwischen dem Flugplatzgelände und den angrenzenden Nutzungen bildet.

Der Reisemobilstellplatz auf dem Teilgebiet B wird an drei Seiten durch breite Anpflanzungsflächen harmonisch in die Landschaft eingebunden und auf der anderen Seite auch vom Flugplatzgelände abgetrennt. (vgl. § 5 der Camping- und Wochenendplatzverordnung) Innerhalb dieser Anpflanzungsflächen sind heimische Gehölze anzupflanzen, deren Arten und Qualitäten durch textliche Festsetzung vorgeschrieben wird.

Eine Anpflanzung Richtung Nord-Ostsee-Kanal soll nicht erfolgen, da der Ausblick auf den Kanal und die dortige Schifffahrt gerade die Attraktion dieses Reisemobilstellplatzes darstellt.

Bei dem Gelände des Verkehrslandeplatzes Rendsburg-Schachtholm und auch dem Areal des Reisemobilstellplatzes handelt es sich um eine ehemalige Aufschüttungs- und Spülfläche im Niederungsgebiet der Eider und der Jevenau, die im Zusammenhang mit dem Bau des Nord-Ostsee-Kanals entstanden ist. Der überwiegende Teil der ehemaligen Spülflächen ist als Naturschutzgebiet ausgewiesen und als gesetzlich geschütztes Biotop TK 1723 Nr. 39 beim Landesamt für Natur und Umwelt verzeichnet. Aufgrund der ehemaligen Spülfeldnutzung haben sich Biotopkomplexe aus Trockenrasen, Weidengebüsch, Kleingewässer, Röhrichten und Hochstaudenfluren entwickelt.

Die an den Tower mit Restaurant und die dortigen befestigten Stellplatzflächen westlich angrenzenden Flächen des Teilgebietes A werden zwar von verschiedenen Gräben und Drainageleitungen durchzogen, die die Entwässerung des Towergebäudes sicherstellen. Da es sich hierbei aber um oberflächennahe Anlagen handelt, ist es durch die Reduzierung der Pflege zu einer Entwicklung von Röhrichtbeständen und Weidenaufwuchs auf der Moorlinse gekommen. Da der Bewuchs dieser Fläche aus entwässerungstechnischen Erfordernissen und den Anforderungen des Landeplatzes in Bezug auf die Verkehrssicherheit regelmäßig eingekürzt werden muss, kann die Moorlinse mit ihrem Gehölzbestand zwischen Kreisstraße und Start- und Landebahn nicht als Eignungsraum für die Ausweisung eines gesetzlich geschützten Biotops aufgenommen werden.

Die Wasser- und Schifffahrtsdirektion als Bundesbehörde hat seinerzeit einer Festsetzung von Flächen zum Biotop- oder Naturschutz im Bereich des 50 m breiten Gewässer- und Erholungsschutzstreifens entlang des Nord-Ostsee-Kanals widersprochen, so dass die westliche Grenze des genannten Biotops TK 1723 Nr. 39 einerseits durch den intensiv genutzten Teil des Landesplatzes und andererseits durch die 50 m Linie des Gewässer- und Erholungsschutzstreifens bzw. den Böschungsbereich des ehemaligen Spülfeldes markiert wird. Das Plangelände des Teilbereiches B liegt daher nicht innerhalb des festgesetzten Biotops und der Naturschutzgebiete.

Trotzdem ist natürlich ein intensiver Ausgleich für den Eingriff in Natur und Landschaft notwendig. Allerdings werden durch den Reisemobilstellplatz keine sehr relevanten zusätzlichen Eingriffe vorgenommen werden. Die Stellplätze sind als Rasenfläche angelegt. Der Beginn des Zufahrtbereiches an der Kreisstraße 27 ist asphaltiert, daran anschließend hat er eine wassergebundene Decke. Die beiden Erschließungstischwege des Reisemobilstellplatzes sind mit Rasen belegt.

Für den landschaftspflegerischen Ausgleich kann z.B. die Anlage der breiten Anpflanzungsflächen rings um das gesamte Reisemobilstellplatzgelände angerechnet werden. Zusätzlicher weiterer Ausgleich ist außerhalb des Plangebietes nachzuweisen. Da vermutlich innerhalb des Gemeindegebietes von Hörsten keine landschaftspflegerischen Ausgleichsflächen zur Verfügung stehen werden, wird der Betreiber des Reisemobilstellplatzes vermutlich an die landesweite Ausgleichsagentur herantreten und entsprechende Ausgleichszahlungen leisten. Weitere Einzelheiten dazu werden im Rahmen des Umweltberichtes im Teil II dieser Begründung im Laufe des Verfahrens ergänzt.

4.4 Immissionsschutz

Aus der offiziellen Statistik des Verkehrslandeplatzes Rendsburg-Schachtholm ergeben sich für das Jahr 2011 insgesamt 8.178 Flugbewegungen für gewerbliche und nicht gewerbliche Nutzung. Die einzelnen Flugbewegungen, -arten und -zahlen können der statistischen Erfassung der Flugbewegungen und Fluggäste als **Anlage 1** dieser Begründung entnommen werden. Die benutzten Flugzeuge sind mit der Auszeichnung „blauer Engel“ ausgestattet. Dieses Gütezeichen wird nur besonders leisen Flugzeugen verliehen.

Der durch den Flugbetrieb entstehende Lärm hat nur tagsüber Auswirkungen auf den Reisemobilstellplatz mit Ausnahme der Möglichkeit eines nächtlichen Anfluges im Gefahrenfall. Da der Flugplatz zu geringe Bewegungen aufweist, fällt er nicht unter das Bundesimmissionsschutzgesetz und die Vorschriften der TA-Lärm. Auf Maß-

nahmen zum Schutz der Umgebung vor Lärm oder Verunreinigungen kann verzichtet werden.

Start und Landungen finden nur bei Tageslicht statt. Die Betriebszeiten des Verkehrslandeplatzes gehen von 9.30 Uhr bis 20 Minuten nach Sonnenuntergang (Winterzeit ca. 16.00 – 18.00 Uhr), längstens jedoch bis 20.30 Uhr in der Sommerzeit. Der Flugbetrieb wird seit langen Jahren ohne Probleme mit der Nachbarschaft ausgeführt.

Die Lärmemissionen bei kleineren Flugplätzen sind immer dort am größten, wo die Flugzeuge abgestellt werden. Die Piloten lassen die Motoren vor dem Abstellen immer noch einige Minuten zum Abkühlen und nach dem Anlassen um auf Betriebstemperatur zu kommen laufen. Auch werden fast alle vorgeschriebenen Überprüfungen des Flugzeuges vor dem Rollen auf die Startbahn vorgenommen. Der für diese Tätigkeiten und das Abstellen der Flugzeuge gekennzeichnete Abstellplatz liegt auf dem Flugplatz Schachtholm direkt vor dem Tower- und Restaurantgebäude. Die Lärmemission ist also dort am größten. Der Reisemobilstellplatz liegt ca. 800 m nördlich dieses „Abstellplatzes“.

Der geplante Reisemobilstellplatz selbst kann keine Bebauung mit Lärm belästigen, da die nächsten Wohngebäude ca. 800 m entfernt liegen. Ein vermehrtes Verkehrsaufkommen durch die Reisemobile ist kaum zu erwarten, da die Gäste einzeln an- und abreisen und die Kreisstraße ohnehin nur wenig Verkehr aufweist.

5. Vorschriften für die Bundeswasserstraße

Da das Plangelände sich entlang des Nord-Ostsee-Kanals erstreckt, sind gewisse Vorschriften, die für diese Bundeswasserstraße gelten, zu beachten, damit der Schiffsverkehr nicht behindert oder sogar gefährdet wird. Einschlägig ist hier § 10 des Bundeswasserstraßengesetzes. Der Bebauungsplan enthält entsprechende Hinweise im Textteil C, so dass den Anforderungen des Bundesgesetzes Genüge getan wird.

6. Ver- und Entsorgung

Wie bereits dargelegt wurde, erhält der Reisemobilstellplatz eine kleinere Ver- und Entsorgungsstation vor Kopf des Wendehammers. Vergl. Ziffer 4.2 dieser Begründung.

Eine Veränderung der Regenwasserentsorgung muss nicht vorgesehen werden. Das anfallende Niederschlagswasser kann auf dem Reisemobilstellplatz weiterhin direkt versickert werden, da keine Befestigung der Flächen erfolgt.

7. Bodenordnende Maßnahmen u. Finanzierung

Durch die Aufstellung der Bebauungsplanänderung kommen keine Finanzierungskosten auf die Gemeinde Hörsten zu, da der Betreiber der Reisemobilstellplatzanlage der Gemeinde die Planungskosten von der Hand hält.

Auch bodenordnende Maßnahmen werden nicht notwendig, da das gesamte Gelände im Privatbesitz verbleibt.

Statistisches Bundesamt



Jährliche Erhebung zum nicht-gewerblichen Luftverkehr auf allen Flugplätzen im Jahr 2011

Rücksendung bitte bis 15. Februar 2012

Statistisches Bundesamt
E 3 - Luftfahrtstatistik
65180 Wiesbaden

Name des Flugplatzes:

Rendsburg-Schachtholm

Ansprechpartner/-in für Rückfragen (freiwillige Angabe)

Name:

Tilke

Sie erreichen uns über

Telefon:
Herr Flöge +49 611 75-2391
Frau Bertz +49 611 75-3515
Telefax: +49 611 75-3924
E-Mail: luftverkehr@destatis.de

Name des Flugplatzbetreibers:

Verkehrslandeplatz
Rendsburg-Schachtholm
GmbH & Co. KG
Schachtholm 1 24707 Hörsten
Tel. 04337-260 u. -1410, Fax -815
www.edx.info

Telefon oder E-Mail:

Flugplatz@edx.info

Rechtsgrundlagen und weitere rechtliche Hinweise entnehmen Sie der Seite 2 dieses Fragebogens. Bitte beachten Sie bei der Beantwortung der Fragen die Erläuterungen zu auf der separaten Unterlage.

0748

Falls Anschrift oder Firmierung nicht mehr zutreffen, bitte auf Seite 2 korrigieren.

Vielen Dank für Ihre Mitarbeit.

Rechenanzahl (bei Rückfragen bitte angeben)

SH F

Bitte nur die weiß hinterlegten Felder ausfüllen. Nehmen Sie alle Eintragungen, insbesondere die Zahlen, in deutlicher Schrift vor.

A Nichtgewerblicher Luftverkehr (ohne Flugzeugschleppstarts)

Flugart	Streckenflug (S) Platzrunde (P)	Anzahl der Starts						Luftschiffe
		Insgesamt	Luftfahrzeugklasse				Hubschrauber	
			Flugzeuge nach Startgewichtsklassen					
			Über 5,7 t	2 t bis 5,7 t	bis 2 t			
		A, B, C	F, I	E	G	H	L	
Motorflüge insgesamt	S + P	4786		121	3312	20	186	/
Überführungsflüge	S							
Werkverkehr	S							
	P							
Nichtgewerbliche Schulflüge	S	511		9	422	4	6	/
	P	2449		114	1248		85	/
Sportflüge	S							
	P							
Flüge von Staatsluftfahrzeugen	S							
	P							
Sonstiger nichtgewerblicher Luftverkehr	S	1631		62	1512	16	34	/
	P	1129		6	102	2	1	/

B Gewerblicher und nichtgewerblicher Luftverkehr

Flugart	Anzahl der Starts	Flugart	Anzahl der Starts
Bemannte Ballone	6	Motorsegelflüge	96
Segelflüge	26	darunter: Flugzeugschleppstarts	19
darunter: nichtgewerbliche Schulflüge		UL-Flüge	1942
Flugzeugschleppstarts		darunter: Flugzeugschleppstarts	1

Statistisches Bundesamt

DESTATIS
wissen. nutzen.

Jährliche Erhebung zum gewerblichen Luftverkehr auf sonstigen Flugplätzen im Jahr 2011

Name des Flugplatzes:

Rendsburg-Schachtholm

Name des Flugplatzbetreibers:

Gewerbestandplatz
Rendsburg-Schachtholm
GmbH & Co. KG
Schachtholm 1, 24797 Hörsten
Tel. 04367-220 u. -848, Fax -846
www.edkr.info

Rücksendung bitte bis
15. Februar 2012

Ansprechpartner/-in für Rückfragen (freiwillige Angabe)
Name:

Tilke
04367 1220
Telefon oder E-Mail:

Statistisches Bundesamt
E 3 - Luftfahrtstatistik
65180 Wiesbaden

Sie erreichen uns über

Telefon: +49 611 75-2391
Herr Flago +49 611 75-3515
Frau Bortz +49 611 75-3515
Telefax: +49 611 75-3024
E-Mail: luftverkehr@destatis.de

Vielen Dank für Ihre Mitarbeit.

Rechtsgrundlagen und weitere rechtliche Hinweise entnehmen Sie der beige/gelben Unterlage, die Bestandteil dieses Fragebogens ist. Bitte beachten Sie bei der Beantwortung der Fragen die Erläuterungen zu [1] bis [3] in dieser Unterlage.

0748

Falls Anschrift oder Firmierung nicht mehr zutreffen, bitte auf Seite 2 korrigieren.

Alle Eintragungen, insbesondere die Zahlen, werden in deutlicher Schrift erbeten.

0748

SH F

Gewerblicher Luftverkehr auf sonstigen Flugplätzen

Luftfahrzeugklassen [1]	Flugart [2]	Starts Anzahl	Einsteiger Anzahl	Fracht/Post in kg [3]	
				Einladung	Ausladung
E	6	180			
E	7	369			
E	8	3			
H	6	33			
H	7	91			
H	8	273			
H	9	6			
F	8	2			
M	6	10			
M	7	268			
I	6	2			
I	7	139			
I	8	10			
G	4	4	14		
G	6	18			
G	7	34			

[1], [2] Siehe Schlüsselverzeichnisse auf Seite 2 der Erläuterungen.

[3] Für Ein- und Ausladung sind die Daten für Fracht und Post jeweils zusammenzufassen.

Bitte korrigieren Sie, falls erforderlich, Ihre Anschrift.
Name und Adresse des Befragten oder Unternehmens

Bitte zurücksenden an

Statistisches Bundesamt
E 3 – Luftfahrtstatistik
65180 Wiesbaden

Bemerkungen
Zur Vermeidung von Rückfragen unsererseits können Sie hier auf besondere Ereignisse und Umstände hinweisen, die Einfluss auf Ihre aktuellen Angaben haben.

noch: gewerblicher Luftverkehr auf sonstigen Flugplätzen

Luftfahrzeug- klassen [1]	Flugart [2]	Starts Anzahl	Einsteiger Anzahl	Fracht/Post in kg [3]	
				Einladung	Ausladung

C

8

8

6136

(

1450

4782

1942

gewerb.

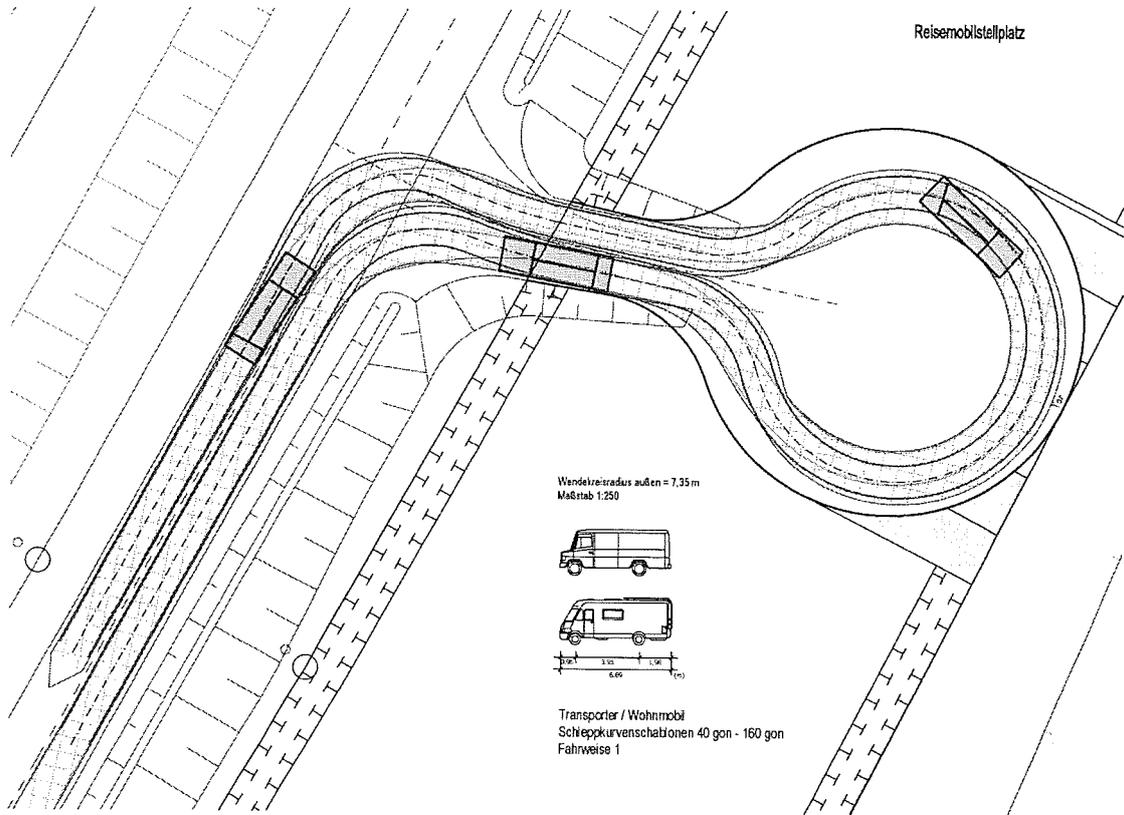
nicht gewerb.

UB

8178

[1], [2] Siehe Schlüsselverzeichnis auf Seite 2 der Erläuterungen.

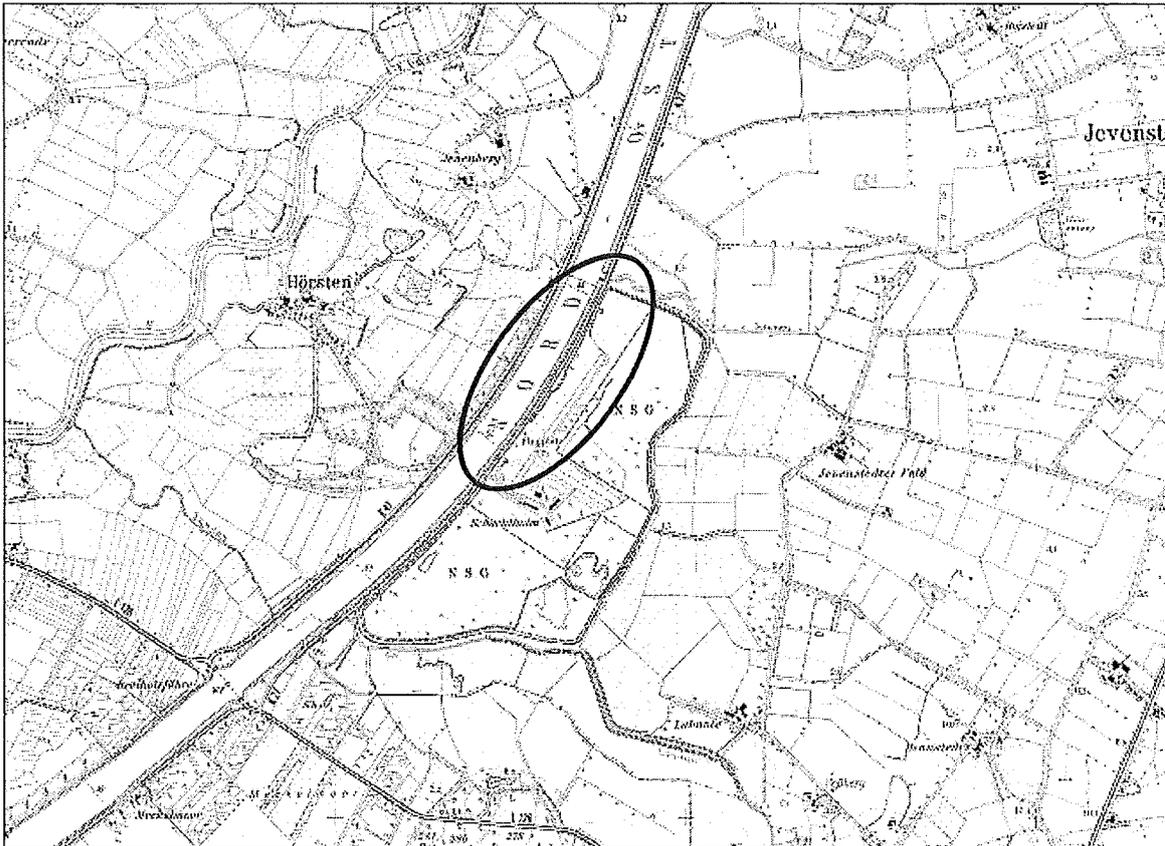
[3] Für Ein- und Ausladung sind die Daten für Fracht und Post jeweils zusammenzufassen.



Anlage 2: Zeichnung mit Schleppkurven für Wohnmobile zum Einfahrtsbereich

Teil II

der Begründung
zum Bebauungsplan Nr. 2 ‚Reisemobilstellplatz Schachtholm‘
der Gemeinde Hörsten



UMWELTBERICHT

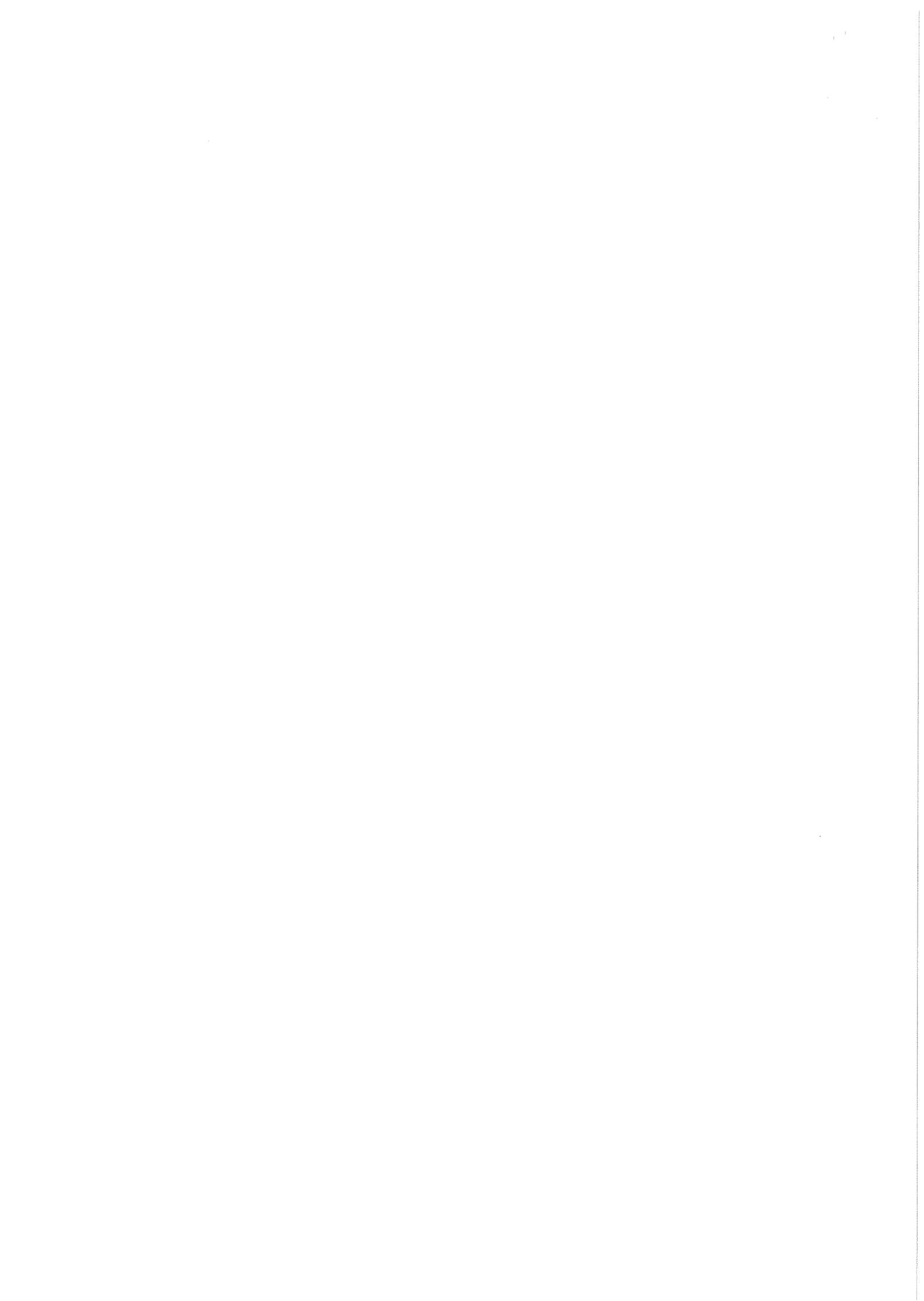
§ 2a BauGB

Bearbeitung:

FRANKE's Landschaften und Objekte – Legienstraße 16 – 24103 Kiel

Fon 0431-8066659 – Fax 0431-8066664 – info@frankes-landschaften

Stand: Dezember 2012



INHALTSVERZEICHNIS

1.	EINLEITUNG	3
1.1	Inhalte und Ziele der Bauleitplanung	4
1.2	Rechtliche Rahmenbedingungen, planerische Vorgaben	6
1.2.1	Fachgesetze	6
1.2.2	Fachplanungen	7
2.	BESCHREIBUNG UND BEWERTUNG DER UMWELTAUSWIRKUNGEN	9
2.1	Bestandsaufnahme des derzeitigen Umweltzustandes und Prognose	9
2.1.1	Schutzgut Mensch	9
2.1.2	Schutzgut Tiere	11
2.1.3	Schutzgut Pflanzen	12
2.1.4	Schutzgut Boden	14
2.1.5	Schutzgut Wasser	14
2.1.6	Schutzgut Klima	15
2.1.7	Schutzgut Luft	16
2.1.8	Schutzgut Landschaft	17
2.1.9	Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter	19
2.1.10	Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern	19
3.	SCHUTZ-, MINIMIERUNGS-, AUSGLEICHS- U. ERSATZMASSNAHMEN	19
3.1	Schutzmassnahmen	19
3.2	Minimierungsmassnahmen	19
3.3	Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen	20
4.	STANDORT- UND PLANUNGSALTERNATIVEN	21
5.	ZUSÄTZLICHE ANGABEN	22
5.1	Verwendete Verfahren bei der Umweltprüfung und Hinweise auf Schwierigkeiten	22
5.2	Massnahmen zur Überwachung	22
6.	ZUSAMMENFASSUNG	22
7.	ANLAGEN ZU DER BEGRÜNDUNG MIT UMWELTBERICHT	22

1. EINLEITUNG

Zu der Verpflichtung, die Richtlinie 2001/42/EG des Europäischen Parlaments über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme in nationales Recht umzusetzen, zählt, seit Inkraftsetzung des Europarechtsanpassungsgesetzes Bau (EAG Bau) und der anschließenden Änderung des Baugesetzbuches (BauGB) 2004, die Durchführung einer Umweltprüfung gem. § 2 (4) BauGB. Durch sie sollen die voraussichtlichen Umweltauswirkungen der Planung ermittelt und ihre Erheblichkeit bewertet werden. Der Umweltbericht dokumentiert diese Prüfung und fasst die Ergebnisse zusammen, um die Umweltfolgen eines Vorhabens transparent darzustellen.

Der Bericht bildet gleichzeitig die Grundlage für die Beteiligung der Öffentlichkeit sowie die Abwägung der Umweltbelange durch die Gemeinde. In einer frühzeitigen Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange (sog. Scoping gem. § 4 BauGB) im März 2012 wurden diese nicht nur über die Ziele des Vorhabens informiert, sondern aufgefordert, sich zu Umfang und Detaillierung der Umweltprüfung zu äußern. Die Ausarbeitung des Umweltberichtes erfolgte nach Ende dieses Verfahrensschrittes, um die in diesem Rahmen abgegebenen Anregungen und Daten zu berücksichtigen. Der Umweltbericht wird im Verfahren fortgeschrieben, um die Ergebnisse des Planungs- und Beteiligungsprozesses darzustellen

Parallel dazu bezieht der Umweltbericht Angaben zur Berücksichtigung des speziellen Artenschutzes ein. Mit der Neufassung des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) sind 2007 Umsetzungsdefizite der FFH Richtlinie ausgeräumt worden, so dass für die Behandlung der artenschutzrechtlichen Belange bei der Genehmigung von Eingriffen ausschließlich die Regelungen der §§ 44 und 45 des BNatSchG gelten.

Der Umweltbericht ist Teil der Begründung zum Bebauungsplan und wird zeitgleich zu diesem erarbeitet.

Die Gemeinde fasste am 2007 einen Aufstellungsbeschluss für die Erstellung eines Bebauungsplanes Nr. 1 im Bereich des Towergebäudes des Flugplatzes Schachtholm mit dem Ziel, auf der dem Tower vorgelagerten Fläche, einen Stellplatz für Wohnmobile einzurichten. Nach einem grundsätzlichen Planungsgespräch mit Vertretern des Innenministeriums und des Kreises Rendsburg-Eckernförde, begann die Gemeinde mit der Planung und führte alle Verfahrensschritte bis Ende 2007 durch. Mit einem Wechsel des Eigentümers des Flugplatzes trat das Interesse, einen Wohnmobilstellplatz vor dem Flugplatz zu errichten in den Hintergrund. Das Planverfahren wurde nicht formal abgeschlossen und der damalige Bebauungsplan erreichte keine Rechtskraft.

Der Bedarf an geeigneten Stellplätzen für Reisemobile entlang des Nord-Ostsee-Kanals wurde jedoch in den vergangenen Jahren nicht gedeckt, so dass der jetzige Eigentümer des Flugplatzes und die Gemeinde, die Planung nach verschiedenen Vorgesprächen 2012 an anderer Stelle des Flugplatzgeländes wieder aufgenommen haben. Eine frühzeitige Unterrichtung der Behörden (Scoping) gemäß § 4 Abs. 1 BauGB erfolgte im August 2012. Grundsätzliche Bedenken gegen die Planung wurden nicht vorgebracht. Die in diesem Rahmen abgegebenen Anregungen sind zusammen mit den ermittelten und bewerteten voraussichtlichen Umweltfolgen in dem nachfolgenden Bericht berücksichtigt worden. (§ 2 a BauGB).

Aufbau und Inhalt des Umweltberichtes

Nach einer kurzen Beschreibung der Ziele und Inhalte der Bauleitplanung werden die Ziele der übergeordneten Planungen für den Geltungsbereich zusammengefasst. Danach werden die vom Vorhaben ausgehenden Wirkungen beschrieben und die Beeinträchtigungen auf die einzelnen Schutzgüter auf ihre Erheblichkeit geprüft.

Die Gliederung des Umweltberichtes folgt den Vorgaben der Anlage zu § 2 Abs. 4 und § 2a BauGB.

1.1 INHALTE UND ZIELE DER BAULEITPLANUNG

Der Geltungsbereich befindet sich südlich der Gemeinde Schülpe b. Rendsburg am Ostufer des Nord-Ostsee-Kanals und gehört zum Gemeindegebiet Hörsten, dessen Ortslage sich auf der gegenüberliegenden Kanalseite befindet.

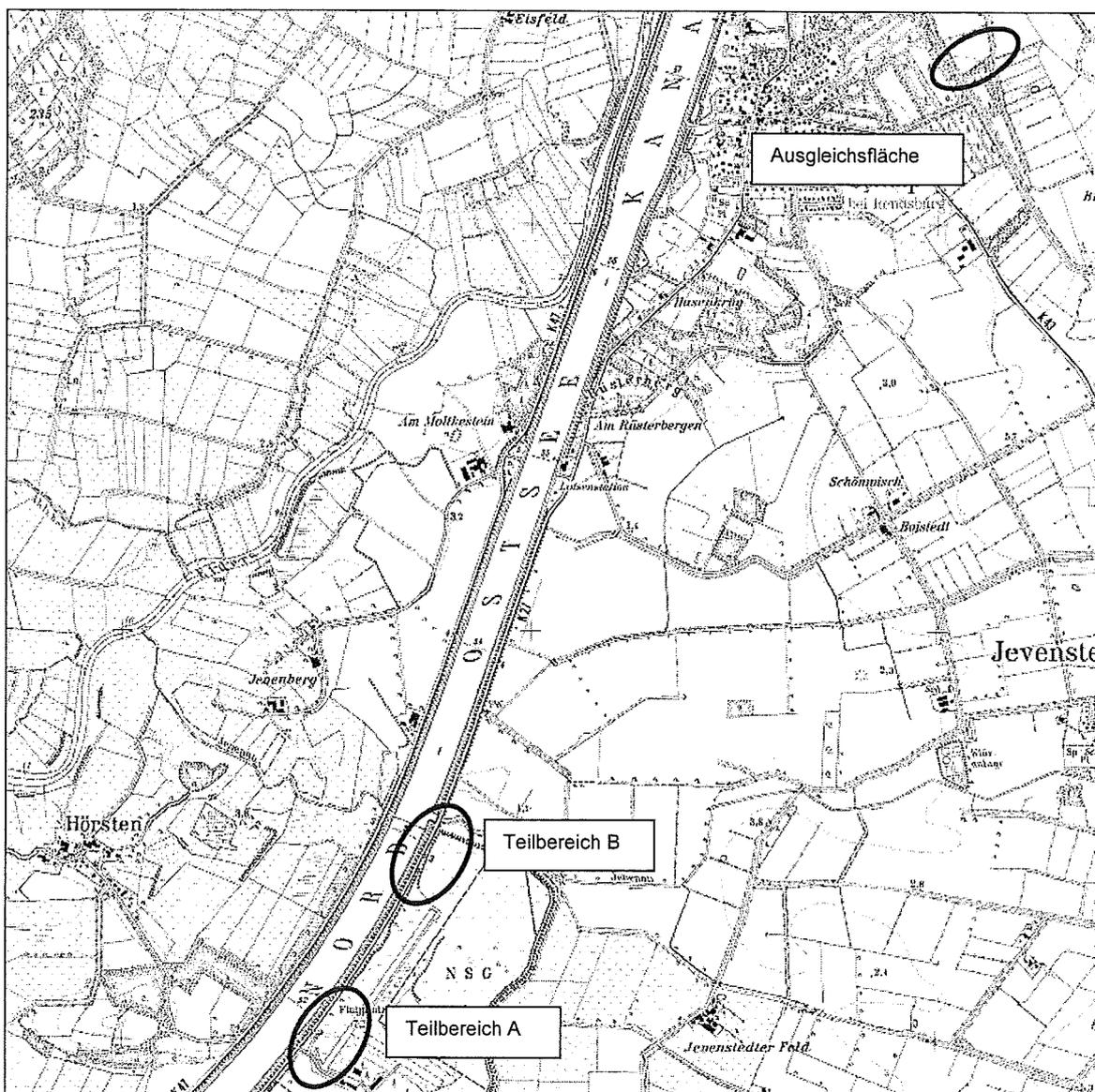


Abb.1: Übersichtskarte ca. M 1: 25.000

Ausschnitt aus TK 25.000

Der ca. 1,53 ha große Planungsraum umfasst zwei Teilflächen des Flurstücks 63, der Flur 3, Gemarkung Hörsten, welche direkt an der Kreisstraße 27 liegen. Die südliche Fläche

(Teilbereich A, 0,8 ha) beschreibt den Eingangsbereich des Flugplatzes Schachtholm, welcher östlich an den Geltungsbereich grenzt. Die nördliche Fläche (Teilbereich B, 0,73 ha) liegt in etwa dort, wo die Start- und Landebahn endet, außerhalb der ausgewiesenen Flugplatzfläche.

Da der Flugplatz und die dazu gehörende Gaststätte zunehmend von Gästen angenommen wird und die Dichte der wild parkenden Reisemobile entlang des Nord-Ostsee-Kanals ebenfalls ansteigt, sollte mit Hilfe des Bebauungsplanes Nr. 1 2007 ein Sondergebiet ‚Campingplatz‘ eingerichtet werden, um ca. 40 Reisemobilen Standplätze entsprechend der Campingplatzverordnung des Landes Schleswig-Holstein sowie die entsprechenden Ver- und Entsorgungseinrichtungen zu bieten. Bedingt durch einen Eigentümerwechsel bestand jedoch zwischenzeitlich kein Interesse mehr an der Umsetzung der Maßnahme, so dass der genehmigte B-Plan Nr. 1 durch die Gemeinde nicht in Kraft gesetzt wurde. Darüber hinaus erschien eine Herrichtung der ursprünglichen Fläche für Reisemobile aufgrund der Bodenverhältnisse als zu aufwendig. Vor ca. zwei Jahren fiel das Augenmerk auf die jetzt vorliegende Fläche. Da hier keine Maßnahmen zur Erhöhung der Tragfähigkeit des Untergrundes erforderlich sind, gab der Eigentümer die Fläche probeweise für das Abstellen von Reisemobilen frei. Aufgrund der guten Akzeptanz soll nun diese Fläche bauleitplanerisch gesichert werden.

Der vorliegende Bebauungsplan Nr. 2 berücksichtigt die verschiedenen Belange und hebt die Inhalte des B-Planes Nr. 1 auf. Die Standplätze für Reisemobile werden somit nach Norden, vom Eingangsbereich des Flugplatzes abgesetzte Flächen in den Teilbereich B verlegt. Für den ehemals vorgesehenen Wohnmobilstellplatz im Teilbereich A werden entsprechend der Vorgaben der UNB Naturschutzmaßnahmen festgesetzt, um die ursprüngliche Biotopqualität wiederherzustellen. Die Fläche soll als Streuwiese mit naturschutzfachlichen Pflegemaßnahmen entwickelt werden. Dabei handelt es sich um die Sicherstellung eines natürlichen Lebensraumes und nicht um eine Kompensationsmaßnahme.

Durch den vorliegenden Bebauungsplan soll der Teilbereich B für die Nutzung als Reise- mobilstandplatz für max. 49 Fahrzeuge bei einer Standplatzgröße von mind. 50 m² gesichert werden. Die Standplätze sind durch Vegetationsflächen und Einzelgehölze gerahmt und gegliedert. Im zentralen Bereich ist eine Entsorgungsstation geplant, wo Abwässer entsorgt werden können. Die Zufahrt wird hier zu einem Wendeplatz erweitert, damit das Entsorgungsfahrzeug die Station anfahren und problemlos wieder abfahren kann. Räumlich davon getrennt wird eine Frischwasserversorgung zur Verfügung gestellt. Im Bereich dieser Ver- und Entsorgungseinrichtungen sind kleinflächige Versiegelungen zulässig, um Verunreinigungen oder Ausspülungen zu vermeiden.

Die Erschließung des Platzes ist über die bestehende Zufahrt von der Kreisstraße aus geplant. Die Standplätze werden über eine mittig verlaufende Fahrgasse erreicht. Im Süden gibt es von der Fahrgasse aus eine fußläufige Verbindung zum Flugplatz. Die Ausführung der Erschließung erfolgt als wassergebundene Wegedecke oder Schotterrasen.

Eine Beleuchtung und Abzäunung des Platzes ist bis auf eine Zufahrtsschranke nicht vorgesehen.

Da es sich bei dem Vorhaben um einen Eingriff gem. LNatSchG handelt, sind Ausgleichsmaßnahmen erforderlich. Diese sind auf dem Flurstück 87, Flur 8 in der Gemarkung und Gemeinde Westerrönfeld vorgesehen. Die im Rahmen des B-Planes Nr. 1 vorgesehene Ausgleichsfläche steht inzwischen nicht mehr zur Verfügung.

Weitere Einzelheiten sind Teil I der Begründung zu entnehmen.

1.2 RECHTLICHE RAHMENBEDINGUNGEN, PLANERISCHE VORGABEN

In den für die Bauleitplanung geltenden gesetzlichen Grundlagen und Plänen sind Ziele enthalten, die bei der Aufstellung eines Bebauungsplanes zu beachten sind:

1.2.1 Fachgesetze

EU-Vogelschutzrichtlinie vom 02.04.1979

- Art. 1 Schutz, Bewirtschaftung und Regulierung sämtlicher wildlebender Vogelarten, die im europäischen Gebiet der Mitgliedstaaten heimisch sind.

EU-Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) vom 23.10.2000

Ziel für alle Gewässer bis 2015 einen guten ökologischen Zustand oder ein gutes ökologisches Potential zu erreichen

Flora-Fauna-Habitat Richtlinie (FFH-Richtlinie) vom 21.05.1992, zuletzt geändert durch die Richtlinie 2006/105/EG vom 20.11.2006

- Art. 2 Sicherung der Artenvielfalt durch die Erhaltung von natürlichen Lebensräumen sowie der wildlebender Tiere und Pflanzen im europäischen Gebiet der Mitgliedstaaten
Art. 3 Errichtung eines kohärenten europäischen ökologischen Netzes besonderer Schutzgebiete mit der Bezeichnung ‚Natura 2000‘

Baugesetzbuches (BauGB) in der Fassung vom 23.09.2004, zuletzt geändert 31.07.2009

- § 1 Aufgabe, Begriff und Grundsätze der Bauleitplanung - Sicherung einer menschenwürdigen Umwelt, Schutz und Entwicklung natürlicher Lebensgrundlagen, Klimaschutz
§ 1a Einhaltung der Bodenschutzklausel, naturschutzfachliche Eingriffsregelung, Erhalt und Beachtung von Schutzgebietsausweisungen
§ 2 Aufstellung der Bauleitpläne
§ 2a Begründung zum Bauleitplanentwurf, Umweltbericht
§ 9 Inhalt des Bebauungsplanes

Baunutzungsverordnung (BauNVO) in der Fassung vom 23.01.1990, zuletzt geändert 22.04.1993

Bundes-Bodenschutzgesetz (BBodSchG) in der Fassung vom 17.03.1998, zuletzt geändert 12.06.2007

Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) in der Fassung v. 26.09.2002, zuletzt geändert 01.03.2011

- § 1 Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen und Vorbeugung vor Entstehung von schädlichen Umwelteinwirkungen
§ 3 Immissionen im Sinne des Gesetzes sind einwirkende Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen, Licht, Wärme und Strahlen sowie ähnliche Umwelteinwirkungen
Emissionen im Sinne des Gesetzes sind von einer Anlage ausgehende Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen, Licht, Wärme und Strahlen sowie ähnliche Umwelteinwirkungen

Bundes-Naturschutzgesetzes (BNatSchG) in der Fassung vom 29.07.2009

- § 1 Ziele des Naturschutzes und der Landschaftspflege zur dauerhaften Sicherung der biologischen Vielfalt
§ 13 Erhebliche Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft sind vorrangig zu vermeiden. Nicht vermeidbare erhebliche Beeinträchtigungen sind durch entsprechende Maßnahmen zu kompensieren
§ 15 Verursacherplichten, Unzulässigkeiten von Eingriffen
§ 39 Allgemeiner Artenschutz
§ 44 Besonderer Artenschutz

Wasserhaushaltsgesetz (WHG) in der Fassung vom 31.07.2009, zuletzt geändert 11.08.2010

- § 1 Nachhaltige Gewässerbewirtschaftung, um Gewässer als Bestandteil des Naturhaushalts, und als Lebensgrundlage des Menschen sowie als Lebensraum zu schützen

Landesnaturenschutzgesetz Schleswig-Holstein (LNatSchG) in der Fassung vom 29.07.2011

- § 1 Regelungsgegenstand; Verwirklichung der Ziele
- § 8 Eingriffe in Natur und Landschaft
- § 9 Verursacherpflichten
- § 10 Bevorratung von Kompensationsflächen
- § 11 Verfahren

1.2.2 Fachplanungen

Bauleitpläne sind den Zielen der Raumordnung anzupassen. Folgende planerischen Vorgaben sind aus den bestehenden Fachplänen bei der Erstellung des Bebauungsplanes zu berücksichtigen:

Europäisches Schutzgebietsnetzwerk – NATURA 2000

Auf der Grundlage der europäischen Richtlinien 92/43/EWG – Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie und 79/409/EWG – Vogelschutzrichtlinie sind im Umfeld des Plangebietes Lebensräume zum länderübergreifenden Schutz gefährdeter Pflanzen- und Tierarten ausgewiesen.

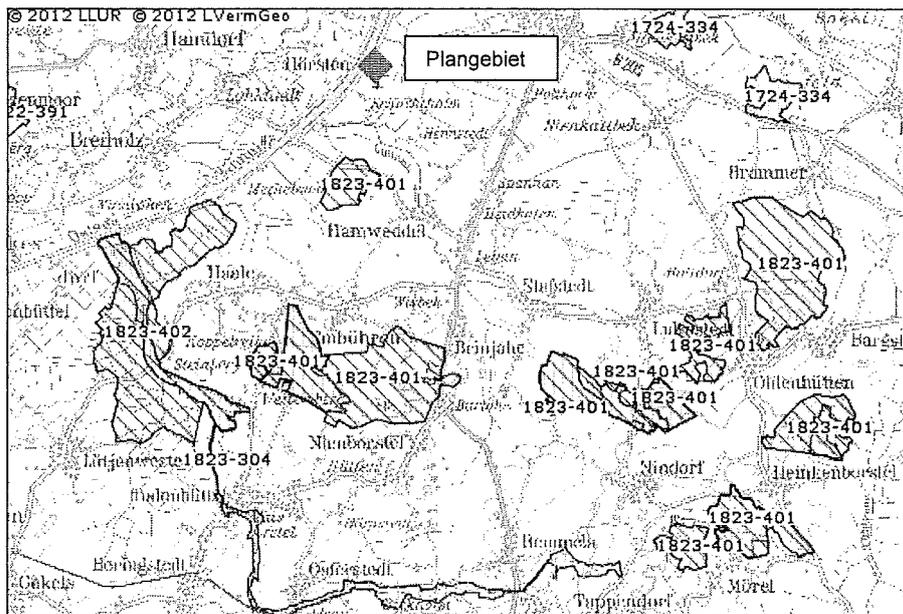


Abb. 2: Auszug aus dem Landwirtschafts- und Umweltatlas S-H.
FFH-Gebiete (grün schraffiert) und Vogelschutzgebiete (rot schraffiert)

Es handelt sich bei dem nächstgelegenen Gebiet südlich des Plangebietes um eine Teilfläche des Vogelschutzgebietes „Staatsforsten Barlohe“ (EGV DE 1823-401), welches sich im weiteren Umfeld über mehrere Teilflächen erstreckt. Die Eingriffsfläche liegt in ca. 2,5 km Entfernung von der nächstgelegenen Teilfläche. Eine Beeinträchtigung der Schutzgebiete durch die geplante Nutzung kann ausgeschlossen werden.

Landesentwicklungsplan (LEP)

Detaillierte Erläuterungen zu den relevanten Aussagen des Landesentwicklungsplanes enthält die Begründung des Bebauungsplanes.

Regionalplan des Planungsraumes III der Kreise Rendsburg-Eckernförde und Plön sowie der kreisfreien Städte Kiel und Neumünster - 2000

Der Regionalplan kennzeichnet auf dem Spülfeld Schachtholm die Abgrenzung des Naturschutzgebietes sowie den Flugplatz mit seinem zugehörigen Bauschutzbereich, welcher sich in seiner nördlichen und südlichen Ausdehnung mit den Abgrenzungen des Naturschutzgebietes deckt.

An die südliche Grenze des Spülfeldes schließt sich der Naturpark Aukrug an, welcher wie der Uferbereich des Nord-Ostsee-Kanals als Gebiet mit besonderer Bedeutung für Tourismus und Erholung gekennzeichnet ist. An der nördlichen Grenze des Spülfeldes Schachtholm endet die Südwestausdehnung des Stadt- und Umlandbereiches der Stadt Rendsburg.

Ca. 2 km südlich des Geltungsbereiches ist die Fähre Breiholz über den Nord-Ostsee-Kanal markiert.

Landschaftsrahmenplan des Planungsraumes III der Kreise Rendsburg-Eckernförde und Plön sowie der kreisfreien Städte Kiel und Neumünster - 2000

Entsprechend der Darstellungen des Landschaftsrahmenplanes liegen die beiden Teilgebiete des Geltungsbereiches im direkten Umfeld der beiden Teilflächen des 121 ha großen Naturschutzgebietes ‚Spülfächen Schachtholm‘. Schutzzweck dieses seit 1995 als Naturschutzgebiet gemäß LNatSchG ausgewiesenen Gebietes ist die Erhaltung von ausgedehnten Trockenrasen-, Niedermoor-, Wald- und Gebüschbiotopen, die sich auf den ehemaligen Spülfeldern aus der Zeit des Baus des Nord-Ostsee-Kanals entwickelt haben.

Das Umfeld zählt zum Niederungsbereich der Eider mit ihren Zuläufen Jevenau und Luhnau und ist als Gebiet mit besonderer ökologischer Funktion dargestellt. Die Fließgewässer bilden zusammen mit den Uferbereichen des Kanals regionale Biotopverbundachsen, welche die Schwerpunktbereiche wie die Spülfelder Schachtholm, die Niederungsbereiche um das südlich des Planungsgebietes gelegene Meckelmoor und die nördlich gelegenen Trockenrasenflächen des Rüterberges vernetzen.

Die Uferbereiche des Nord-Ostsee-Kanals sowie die Geltungsbereiche des vorliegenden Bebauungsplanes sind darüber hinaus als Gebiet mit besonderer Erholungseignung dargestellt. Der Naturpark ‚Aukrug‘ beginnt knapp 1 km südlich des Plangebietes.

Die geplanten Festsetzungen des Bebauungsplanes widersprechen danach grundsätzlich nicht den Aussagen des Landschaftsrahmenplanes, bedürfen jedoch aufgrund der Sensibilität des Landschaftsausschnitts einer differenzierten Betrachtung.

Landschaftsplan der Gemeinde Hörsten – 2001

Der Landschaftsplan stellt den Teilbereich A als Flächen für den Flugverkehr dar. Ansonsten ist die Vegetation des Plangeltungsbereiches westlich des Towergebäudes als Komplex aus Sukzessionsflächen, Hochstauden und Gebüsch aufgenommen. Der Teilbereich B ist als Grünlandfläche erfasst und nicht Bestandteil der Flugverkehrsfläche. Darüber hinaus ist der 50 m breite Gewässer- und Erholungsschutzstreifen entlang des Nord-Ostsee-Kanals gekennzeichnet, welcher mittig über die Flächen läuft.

Die Flächen südlich der Hauptzufahrt (Teilbereich A) und nördlich von Teilbereich B sind als Teil des beim Landesamt (LLUR) verzeichneten gesetzlich geschützten Biotops TK 1723 Nr. 39 entsprechend hervorgehoben. Die Abgrenzung reicht im Süden bis an den

50°m Gewässer- und Erholungsschutzstreifen und im Norden bis an die östlich dieser Linie verlaufende Böschungsoberkante heran. Die Flächen zwischen den Teilbereichen sind als Rasen- bzw. im Bereich der Straßenböschung als Gehölzflächen dargestellt. Von der Errichtung von hochbaulichen Anlagen sollte aufgrund des 50 m Gewässer- und Erholungsschutzstreifens abgesehen werden.

Die geplanten Festsetzungen des Bebauungsplanes widersprechen danach grundsätzlich nicht den Aussagen des Landschaftsplanes, bedürfen jedoch aufgrund der Sensibilität des Landschaftsausschnitts einer differenzierten Betrachtung.

Flächennutzungsplan der Gemeinde Hörsten

Die Gemeinde hat keinen Flächennutzungsplan.

2. BESCHREIBUNG UND BEWERTUNG DER UMWELTAUSWIRKUNGEN

2.1 BESTANDSAUFNAHME DES DERZEITIGEN UMWELTZUSTANDES UND PROGNOSE

Die Beschreibung und die Bewertung der Umweltauswirkungen erfolgt nach den einzelnen Schutzgütern. Die Abgrenzung der Untersuchungsrahmen wurde entsprechend der eventuell zu erwartenden Auswirkungen der geplanten Ausweisungen des Bauleitplanes vorgenommen. Sie orientiert sich nicht an vorhandenen Flurstücks- oder Eigentumsgrenzen, sondern an den jeweiligen bedeutsamen Faktoren der einzelnen Schutzgüter.

Die Beurteilung der Umweltauswirkungen erfolgt verbal argumentativ. Es werden dabei drei Stufen unterschieden: geringe, mittlere und hohe Erheblichkeit. An die Beurteilung schließt sich eine Einschätzung über die Entwicklung des Umweltzustandes bei Durchführung bzw. Nichtdurchführung des Vorhabens an.

2.1.1 Schutzgut Mensch

Die Flächen des Geltungsbereiches erstrecken sich parallel zur Kreisstraße K 27 zwischen Schülp b. Rendsburg im Norden und der Kanalfähre Breiholz im Süden. Die langgestreckte Fläche von Teilbereich A wird an ihrer westlichen Längsseite durch die K 27 und an der östlichen durch das Towergebäude des Flugplatzes und die vorgelagerten Verkehrsflächen begrenzt. Die südliche Grenze bildet die Erschließungsstraße zum Flugplatz und die nördliche die zur Kreisstraße abfallende Böschung des ehemaligen Spülfeldes Schachtholm. Teilbereich B liegt weiter nördlich zwischen der K 27 und dem Flugplatzgelände und hat eine ähnliche Flächenausdehnung wie Teilbereich A. Südlich wird der Bereich durch straßenbegleitenden Gehölzbewuchs begrenzt und ist nach Norden offen.

Das Spülfeld Schachtholm wurde im Rahmen des Kanalbaus vor über hundert Jahren zur Deponierung von Spül- und Baggergut errichtet. Nach Setzung der Bodenmassen folgte dann der Bau des Verkehrslandeplatzes mit jetzt zwei Start- und Landebahnen sowie den entsprechenden Nebengebäuden. Der Tower im südwestlichen Teil der zum Flugplatz gehörenden Flächen erhielt in den letzten Jahren verschiedene An- und Ausbauten und beherbergt auch ein Cafe/ Restaurant mit Außenterrasse.

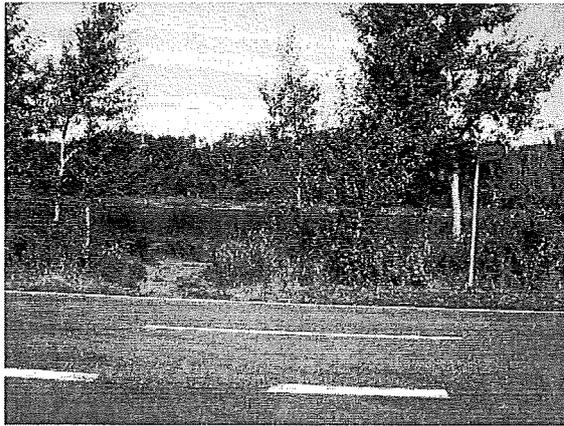


Abb. 3: Zufahrt mit Blick auf Nord-Ostsee-Kanal

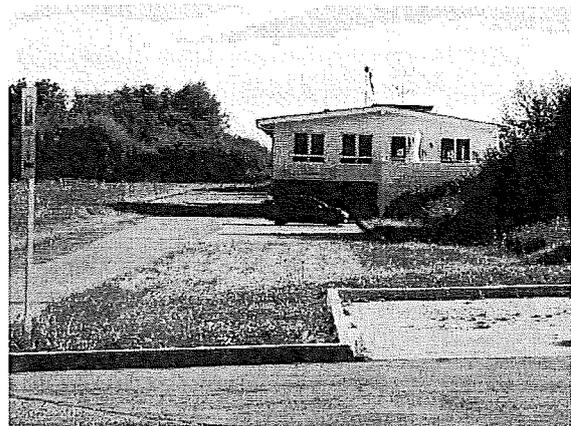


Abb. 4: Gastronomie/ Towergebäude – Teilbereich A

Bei den beiden Start- und Landebahnen handelt es sich um eine in Ost-Westrichtung angelegte Graspiste und eine in Nord-Südrichtung verlaufende Asphaltpiste mit Befeuerung.

Ausgelegt sind die Pisten für die Nutzung durch Segelflugzeuge, Motorsegler, Helikopter, Ballons, Ultraleichtflieger und Fallschirmspringer.

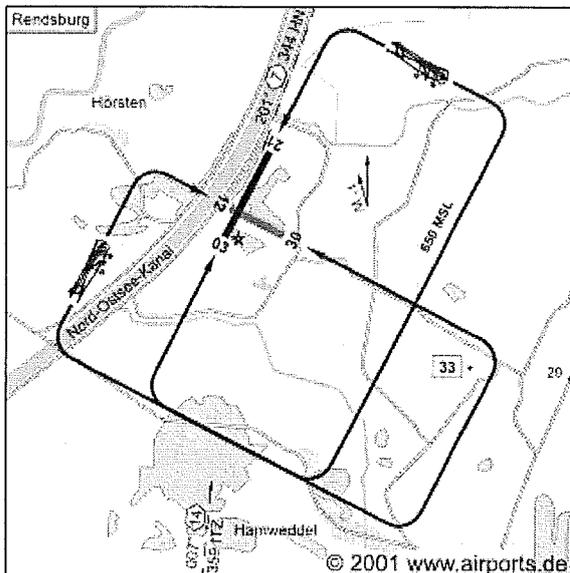


Abb. 5: Anflugzone der Start- und Landepisten

Teilbereich A wird neben der Aufnahme der Regenwasserentwässerung des Towergebäudes und einer unregelmäßigen Mahd zur Freihaltung der Anflugzone und der Sicht auf die Gebäude nicht genutzt. Teilbereich B ist Bestandteil der Flugplatzfläche und wurde während der militärischen Nutzung des Flugplatzes zum Abstellen von Fahrzeugen und als Lagerfläche genutzt. Jetzt wird die Fläche nur noch selten bei Veranstaltungen auf dem Flugplatz als Ausweichparkplatz beansprucht.

Mit einer Erhöhung der Schallemissionen durch den Betrieb eines Reisemobilstellplatzes ist aufgrund der Entfernung zu den nächsten Siedlungsflächen und der Vorbelastung durch den Flugplatz und den Nord-Ostsee-Kanal nicht zu rechnen. Die Vorbelastung resultiert aus der Zulassung als öffentlicher Landeplatz mit einem möglichen Flugbetrieb zwischen Sonnenauf- und -untergang sowie der Möglichkeit eines nächtlichen Anfluges im Gefahrenfall. Nutzer des Standplatzes haben sich dagegen auf mögliche Beeinträchtigungen ausgehend vom Flugplatz, der Kreisstraße und der Schifffahrt auf dem Kanal einzustellen.

Bewertung

Es handelt sich bei den Plangeltungsbereichen aus der Sicht des Schutzgutes Mensch nicht um Produktionsflächen, so dass der Verlust für dieses Schutzgut als gering betrachtet werden kann.

Für Reisemobilisten ist dagegen ein Standplatz zwischen Flugplatz und Nord-Ostsee-Kanal von hohem Interesse, da sie von hier aus die Aktivitäten auf beiden Seiten direkt von ihrem Reisemobil beobachten können. Die Nähe zur Fähre Breiholz und der gastro-

nomischen Einrichtung im Towergebäude stellen darüber hinaus weitere Anreize dar, diesen Platz anzufahren, statt durch wildes Abstellen Rettungswege und Zufahrten zu landwirtschaftlichen Nutzflächen oder zum Nord-Ostsee-Kanal zu versperren. Gleichzeitig können sich Synergieeffekte zum Flugplatz ergeben, da potentielle Privatnutzer direkt vor Ort mit einem Reisemobil anreisen und übernachten können.

Weiterhin plant die Gemeinde, sich im Zusammenhang mit dem Reisemobilstellplatz für eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 70 km/h auf der Kreisstraße einzusetzen, um Spaziergängern und Radfahrern ein Queren der Straße gefahrfreier zu ermöglichen.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass durch das geplante Vorhaben keine erheblichen negativen Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch zu erwarten sind. Das Vorhaben ist im Hinblick auf dieses Schutzgut eher positiv zu bewerten, da durch die Maßnahme attraktive Standplätze für Reisemobile in unmittelbarer Nähe zum Nord-Ostsee-Kanal geschaffen werden und bestehende Konflikte reduziert werden können.

Bei Nichtdurchführung des Vorhabens wäre eine Ausweisung eines geordneten Reisemobilstellplatzes in dem Kanalabschnitt zwischen Schülpl b.Rd. und Breiholz nicht sichergestellt, da für die Umsetzung der Planung im Rahmen des B-Planes Nr. 1 o.g. Hemmnisse bestehen und andere geeignete Flächen nicht zur Verfügung stehen.

Aufgrund seiner regulierenden Wirkung auf die bestehende Situation in der Erholungsnutzung ist das Vorhaben für das Schutzgut Mensch positiv zu bewerten.

2.1.2 Schutzgut Tiere

Für diesen Umweltbericht wurde keine gesonderte faunistische Erhebung durchgeführt, sondern die Unterlagen zum Landschaftsplan herangezogen. Die Auswertung der vorhandenen Unterlagen und die Aufnahmen vor Ort, ließen keine Hinweise auf besondere Vorkommen bzw. streng geschützte Arten im Sinne von § 10 BNatSchG im engeren Untersuchungsraum erkennen.

Das Bundesnaturschutzgesetz bezeichnet einige seltene und vom Aussterben bedrohte Arten als besonders und streng geschützt (§ 7 BNatSchG). Für diese Arten gelten nach § 44 BNatSchG bestimmte Zugriffsverbote. Unter anderem ist es verboten, sie der Natur zu entnehmen, zu beschädigen, zu töten oder ihre Fortpflanzungs- und Ruhestätten bzw. Standorte zu beschädigen oder zu zerstören. Bei den streng geschützten Tierarten sowie den europäischen Vogelarten gilt zusätzlich das Verbot, sie während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs-, und Wanderungszeit erheblich zu stören. Vor diesem Hintergrund wurde der Geltungsbereich hinsichtlich möglicher Vorkommen von geschützten Arten betrachtet.

Bei dem Teilbereich A und seinem näheren Umfeld handelt es sich um eine stellenweise feuchte Sukzessionsfläche, die in unregelmäßigen Abständen gemäht wird, so dass sich kein dichter Gehölzaufwuchs, jedoch eine strukturreiche Krautvegetation entwickelt hat. Dieser Biotopkomplex bietet Kleinsäugetern und Insekten Nahrungs- und Lebensraum. Gleichzeitig ist die Fläche ein Bindeglied zwischen den dichten Gehölzbeständen auf den Spülfeldböschungen entlang der Kreisstraße. Das Vorkommen geschützter Vogelarten aus der Gruppe der Offenlandarten ist möglich. In der vorliegenden Planung wird von der Nutzung dieses Bereiches als Reisemobilstellplatz abgesehen. Stattdessen wird sie als Fläche für Maßnahmen des Naturschutzes festgesetzt, so dass im Rahmen der Planung kein Eingriff in das Schutzgut Tiere entsteht, sondern die Biotopqualität gesichert wird.

Der Teilbereich B, welcher in vorliegender Planung als Wohnmobilstellplatz vorgesehen ist, wird derzeit im Rahmen des Flugplatzbetriebes mit genutzt und intensiv gemäht. Abgesehen von vereinzelt Sträuchern sind keine höheren Vegetationsstrukturen vorhanden. Die Rasenflächen bieten aufgrund dessen und wegen der Störungsintensität durch die intensive Bewirtschaftung und Nutzung nur bedingt Potenzial für Offenlandarten. Dennoch ist ein Vorkommen geschützter Vogelarten, wie z.B. der Feldlerche, nicht ganz auszuschließen.

Bedingt durch die intensive Nutzung des Plangebietes gibt es wegen des Fehlens entsprechender Habitatstrukturen kein Potenzial für das Vorkommen weiterer geschützter Arten.

Bewertung

Für europäische Vogelarten gelten nach § 44 BNatSchG o.g. Zugriffsverbote.

Bezüglich der potenziell vorkommenden Feldlerche kann ein Eintreten der Verbotstatbestände nach § 44 (1) BNatSchG ausgeschlossen werden, wenn die Baufeldräumung außerhalb des Zeitraumes vom 01.03. und 31.09. erfolgt, oder Vergrämuungsmaßnahmen verhindern, dass die Vogelart vor Baubeginn im Plangebiet mit dem Brutgeschäft beginnt. Aufgrund der relativ kleinen Eingriffsfläche, welche in einem Umfeld ausgedehnter offener Landschaftsbereiche liegt, kann davon ausgegangen werden, dass im Umfeld potentielle Ausweichflächen zur Verfügung stehen und Wiesenbrüter nicht durch die geplante Maßnahme in ihrem Erhaltungszustand bedroht sind.

Das Vorkommen von Fledermausarten und höhlenbrütenden Vogelarten ist aufgrund des Fehlens eines geeigneten Altbaumbestandes oder geeigneter Gebäudestrukturen innerhalb des Geltungsbereiches auszuschließen.

Eine Betroffenheit des nahegelegenen FFH-Gebietes ergibt sich nicht, da das formulierte Schutzziel in der Erhaltung der Brutvogelgemeinschaften der Altmoränenwälder liegt und diese Arten das Plangebiet nicht als Lebensraum nutzen.

Bei Nichtdurchführung des Vorhabens bliebe der Lebensraum der potenziell vorkommenden Arten uneingeschränkt erhalten. Die Intensität der bestehenden Nutzung sowie der umliegenden Nutzungen wären weiterhin limitierende Faktoren für die Ansiedlung geschützter Arten.

Bei Berücksichtigung der Bauzeitenregelungen für die Baufeldräumung tritt kein Verstoß gegen § 44(1) BNatSchG ein. Spezielle Kompensationsmaßnahmen werden nicht erforderlich. Unter diesen Voraussetzungen kann die Erheblichkeit des Eingriffs für das Schutzgut Tiere als gering eingestuft werden.

2.1.3 Schutzgut Pflanzen

Der Teilbereich A wird aufgrund einer extensiven Flächennutzung durch eine strukturreiche, geschlossene Vegetationsdecke mit teilweise niedrigem Gehölzaufwuchs aus Weiden geprägt.

Die Fläche stellt ein Verbindungsstück der lockeren Gehölzbestände entlang der Spülfeldböschungen nördlich und der feuchten Hochstaudenflur südlich des Geltungsbereiches dar. Während letztere Teil der unter der TK 1723 Nr. 39 kartierten Biotopflächen sind, von denen Teilbereiche als gesetzlich geschützt gelten, sind die Teilflächen zwi-

schen Landeplatz und Kreisstraße hiervon ausgenommen, da der Biotopwert durch die Randeinflüsse zwischen Flugfeld und Kreisstraße sowie die Unterhaltungsmaßnahmen zur Aufrechterhaltung des Flugbetriebes eingeschränkt ist.

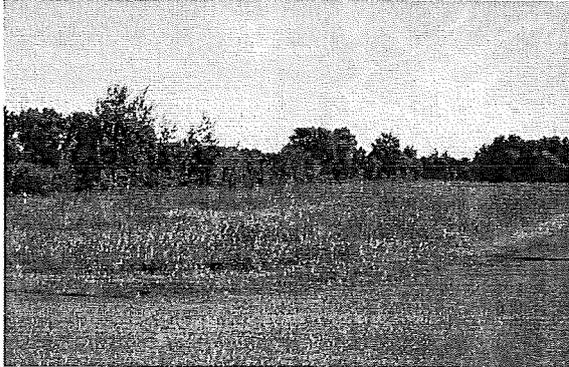


Abb. 6: Teilbereich A von Südwesten



Abb. 7: Teilbereich B von Südwesten

In der vorliegenden Planung wird von der Nutzung dieses Bereiches als Wohnmobilstellplatz abgesehen, stattdessen wird sie als Naturschutzfläche festgesetzt. Die bestehende extensive Pflege/ Bewirtschaftung wird fortgesetzt, so dass im Rahmen der Planung hier kein Eingriff in das Schutzgut Pflanzen entsteht.

Der Teilbereich B wurde bislang im Rahmen des Flugplatzbetriebes mit genutzt und ist überwiegend als Scherrasenfläche ausgeprägt. Im größten Teil der Fläche handelt es sich um eine regelmäßig gemähte, artenarme Grasflur. Entlang der nordwestlichen Grenze gibt es einen Kraut- und Staudenflursaum. Gehölze kommen nur vereinzelt, vorwiegend im Krautsaum, vor.

Im Rahmen der Umsetzung des Reisemobilstellplatzes werden im Bereich des Scherrasens Flächenbefestigungen erforderlich. Höhere Vegetationsstrukturen werden nicht beseitigt, da der bestehende Kraut- und Staudenflursaum erhalten und im Rahmen der Planung erweitert werden soll. Darüber hinaus sind gliedernde Baum- bzw. Strauchpflanzungen vorgesehen.

Bewertung

Nach § 44 Bundesnaturschutzgesetz bestehen differenzierte Vorschriften zu Verboten der Beeinträchtigung besonders und streng geschützter Tier- und Pflanzenarten. Die hierzu zählenden Pflanzengruppen sind im Anhang der Flora-Fauna-Habitatrichtlinie von 1992 aufgeführt. Bestandsbedrohte und gefährdete Arten sind aufgrund der vorhandenen Nutzungen im Teilbereich B nicht zu erwarten.

Die Erheblichkeit des Eingriffes in das Schutzgut Pflanze durch die Einrichtung eines Reisemobilstellplatzes richtet sich nach der Nutzungsintensität. Wird der Platz sehr stark frequentiert, ist die Vegetationsentwicklung durch die Beschattung und Verdichtung erheblich eingeschränkt, bei geringer Beanspruchung dagegen wird vorhandene Vegetationsentwicklung nicht wesentlich stärker als durch die bisherigen Pflegemaßnahmen und Nutzungen gestört und beeinträchtigt. Im Bereich der befestigten Flächen kommt es dagegen zur Beseitigung von dauerhafter Vegetation mit allgemeiner Bedeutung für Natur und Landschaft.

Die Sicherung des bestehenden, hochwertigeren Vegetationskomplexes im Teilbereich A durch die Festsetzungen des Bebauungsplanes ist positiv zu bewerten.

Bei Nichtdurchführung des Vorhabens und möglicher Umsetzung des B-Planes Nr. 1 könnte der Bestand im Teilbereich A beseitigt werden. Teilbereich B hätte aufgrund bestehender Pflege und Nutzung weiterhin ein begrenztes Entwicklungspotenzial.

Das Vorhaben hat nur geringe negative und z.T. positive Auswirkungen auf das Schutzgut Pflanze. Im Teilbereich B entfallen lediglich Scherrasenflächen und Teilbereich A wird für Naturschutzmaßnahmen gesichert.

2.1.4 Schutzgut Boden

Der Geltungsbereich ist Teil der Aufschüttungsflächen, die im Rahmen des Kanalbaus angelegt worden sind. Es handelt sich daher nicht um gewachsene Böden, sondern um durchmischte Bodenarten in einer gestörten Lagerung. Aus diesen Gemeengeböden haben sich Pseudogleye bis Pseudogley-Podsole entwickelt. Eine land- oder forstwirtschaftliche Nutzung findet nicht statt.

Im Rahmen des geplanten Vorhabens wird für die Erschließung und Nebenflächen im Teilbereich B bisher unbefestigter Boden befestigt.

Bewertung

Die Versiegelung oder Befestigung von belebten Oberbodenschichten stellt einen erheblichen Eingriff in das Bodengefüge und die Bodenfunktion dar und hat daher eine nachhaltig negative Wirkung auf das Schutzgut Boden. Da bei Umsetzung des Bauvorhabens eine Bodenversiegelung nicht vermeidbar ist und es sich um Flächen mit allgemeiner Bedeutung für den Naturschutz handelt, die bereits durch die Nutzung als Spülfeld in ihrem ursprünglichen Gefüge beeinträchtigt sind, kann der Eingriff durch eine gleich große Entsiegelung und Wiederherstellung der Bodenfunktion oder durch die Entwicklung eines naturbetonten Biotoptyps aus einer intensiven Nutzungsfläche, mindestens im Verhältnis 1 zu 0,5, ausgeglichen werden.

Bei Nichtdurchführung des Vorhabens und möglicher Umsetzung des B-Planes Nr. 1 würde der Eingriff in einem vergleichbaren Umfang im Teilbereich A erfolgen.

Für das Schutzgut Boden sind die Auswirkungen des Vorhabens durch die zu erwartende Versiegelung negativ einzustufen. Da es sich jedoch um anthropogen überformte Bodenarten handelt, sind die Auswirkungen bei dem geplanten Flächenausgleich mit dem angesetzten Ausgleichsfaktor als kompensierbar einzustufen.

2.1.5 Schutzgut Wasser

Innerhalb des Geltungsbereiches befinden sich keine Oberflächengewässer. Der Nord-Ostsee-Kanal verläuft ca. 30 m westlich des geplanten Sondergebietes. In ihn wird das Oberflächenwasser der Start- und Landebahnen sowie der Dach- und Verkehrsflächen des Towergebäudes über einen Sandfang eingeleitet. Die Entwässerungsleitungen führen über die Flächen des Teilbereiches A.

Aufgrund der Lage im Niederungsgebiet der Eider ist großräumig der Grundwasserflurabstand nur gering. Im Untersuchungsraum vergrößert sich dieser durch die Aufschüttungs-

flächen, so dass davon ausgegangen werden kann, dass die im Teilbereich B geplanten Baumaßnahmen keine Beeinträchtigungen des Grundwassers zur Folge haben werden.

Die Fahrgasse und der Wendepplatz sollen mit wassergebundener Decke ausgeführt werden. Lediglich im Bereich der Ver- und Entsorgungseinrichtungen ist eine Versiegelung erforderlich, um das Versickern von Abwässern zu verhindern. Die Stellplätze sind als Schotterrasen wasserdurchlässig geplant. Die Versickerung des anfallenden Oberflächenwassers erfolgt hier und in den Vegetationsflächen über eine belebte Bodenschicht, so dass eine gewisse Filterung erfolgt.

Für die Entsorgung des Schmutzwassers ist eine Entsorgungsstation im Bereich des Wendepplatzes vorgesehen.

Bewertung

Durch die geplanten Flächenbefestigungen erfolgen Teilversiegelungen. Das bedeutet, dass mit einer geringen Erhöhung des Oberflächenabflusses zu rechnen ist und es somit zu einer Verringerung der Grundwasserneubildung kommen kann. Dieser Effekt wird durch die Erhaltung der örtlichen Versickerung des Oberflächenwassers und der Verzicht auf eine Sammlung und Ableitung des Oberflächenwassers deutlich minimiert. Insgesamt sind die geplanten Maßnahmen im Hinblick auf das Schutzgut Wasser bei Einhaltung der Vorgaben als nicht erheblich negativ einzustufen.

Bei Nichtdurchführung des Vorhabens und möglicher Umsetzung des B-Planes Nr. 1 treten die Veränderungen im Wasserhaushalt in ähnlicher Weise im Teilbereich A ein.

Das geplante Vorhaben kann aufgrund der örtlichen Versickerung für das Schutzgut Wasser als gering erheblich negativ eingestuft werden.

2.1.6 Schutzgut Klima

Großräumig wird das Klima der Untersuchungsgebiete wie überall in Schleswig-Holstein durch die Lage zwischen Nord- und Ostsee geprägt, mit höchsten Niederschlagsmengen von ca. 850 mm und mittleren Temperaturen zwischen 0°C im Winter und 17°C im Sommer sowie mit überwiegend Westwinden.

Das Kleinklima im unmittelbaren Geltungsbereich unterscheidet sich aufgrund der offenen Lage nicht von dem der umgebenden Landschaft und wird durch den Niederungsbereich der Eider sowie den Nord-Ostsee-Kanal geprägt.

Bei Umsetzung des geplanten Vorhabens werden im Teilbereich B Teile der vorhandenen Vegetation entfernt. Vegetationsfreie Flächen erwärmen sich schneller als Flächen, die mit Vegetation bedeckt sind, und beeinträchtigen die für die Luftzirkulation wichtige Kaltluftbildung. Dieser Effekt wird sich aufgrund der Randlage zwischen Nord-Ostsee-Kanal und Spülfeld sowie der geringen Größe des Bauvorhabens erwartungsgemäß nicht stark auf das Schutzgut Klima auswirken.

Bewertung

Durch die Anlage von Grünstrukturen, insbesondere Gehölzpflanzungen, wird kleinklimatisch bei voller Auslastung des Reisemobilstellplatzes etwas zur Abkühlung beigetragen und so ein Ausgleich geschaffen, der die ohnehin geringen Auswirkungen weiter minimiert.

Bei Nichtdurchführung des Vorhabens sind keine Veränderungen in der kleinklimatischen Situation zu erwarten.

Das Vorhaben hat keine erheblich negativen Auswirkungen auf das Klima.

2.1.7 Schutzgut Luft

Die Qualität der Luft gilt als wichtiger Bezug für Veränderungen von Boden, Wasser, Klima und Arten sowie des Erholungswertes einer Landschaft. Die Grundbelastung der Luft durch Schadstoffe wird in Schleswig-Holstein generell als gering eingestuft.

Mit Inkrafttreten der Verordnung zur Verminderung von Sommersmog, Versauerung und Nährstoffeinträgen (33. BImSchV) im Juli 2004 werden die umweltpolitischen Zielstellungen der EU-Richtlinien in nationales Recht umgesetzt. Die Verordnung legt Emissionshöchstmengen fest und definiert Gebiete, in denen Einschränkungen erforderlich sind, um diese Ziele zu erreichen. Weder im engeren noch in weiteren Untersuchungsraum befinden sich Gebiete dieser Art, für die Einschränkungen hinsichtlich der Immissionsgrenzwerte gelten.

Innerhalb des Geltungsbereiches können kurzzeitige Emissionsbelastungen durch Abgase der auf dem Kanal vorbeifahrenden Schiffe sowie der startenden und landenden Flugzeuge auftreten, zu denen dann die Belastungen durch die Abgase der Reisemobile kommen. Auch kann es je nach vorbeifahrendem Schiffstyp zu Vibrationen durch Niederfrequenzmotoren kommen.

Nach den statistischen Aussagen des Verkehrslandesplatzes waren im Jahre 2011 8.178 Flugbewegungen in Schachtholm verzeichnet. Davon war der überwiegende Anteil (ca. 5.500) der einmotorigen Flugzeugkategorie bis zu 2 t zuzuordnen und ca. 2.000 der Kategorie Ultraleichtflugzeuge. Der Lärmwert für die Zulassung der ersten Gruppe liegt bei 85 dB(A) und bei den Ultraleichtflugzeugen bei 60 dB(A). Aufgrund der geringen Flugbewegungen fällt der Platz nicht unter die Vorschriften des Bundesimmissionsschutzgesetzes und der TA-Lärm. Besondere Maßnahmen zum Schutz der Umgebung vor Lärm oder Verunreinigungen sind daher nicht erforderlich. Der Flugbetrieb erfolgt in der Regel ganzjährig zwischen Sonnenauf- und -untergang, d.h. zwischen 9:30 Uhr und max. 20:30 Uhr in den Sommermonaten.

Die bereits vorhandenen Luftbelastungen werden durch die Ausweisung eines Reisemobilstellplatzes in dem vorgesehenen Umfang nicht erhöht. Mit einer Grenzwertüberschreitung der Schadstoffimmissionen ist nicht zu rechnen.

Bewertung

Durch das Vorhaben kann es zu geringfügigen Luftbelastungen aus dem Verkehr kommen. Aufgrund der guten Durchlüftungssituation im Untersuchungsraum kann die Beeinträchtigung als nicht erheblich negativ eingestuft werden.

Bei Nichtdurchführung des Vorhabens ergeben sich keine Veränderungen für das Schutzgut.

Durch das Vorhaben sind keine erheblich negativen Auswirkungen auf das Schutzgut Luft zu erwarten.

2.1.8 Schutzgut Landschaft

Das Landschaftsbild des Geltungsbereiches wird durch den Nord-Ostsee-Kanal und die weite Eiderniederung geprägt, aus der sich die Aufschüttungsflächen des Spülfeldes Schachtholm erheben. Während sich die Topographie der Eider und ihre benachbarten Niederungsbereiche auf einem Niveau von rund 2 müNN erstrecken, erreicht das Spülfeld Höhen bis zu 7 müNN.

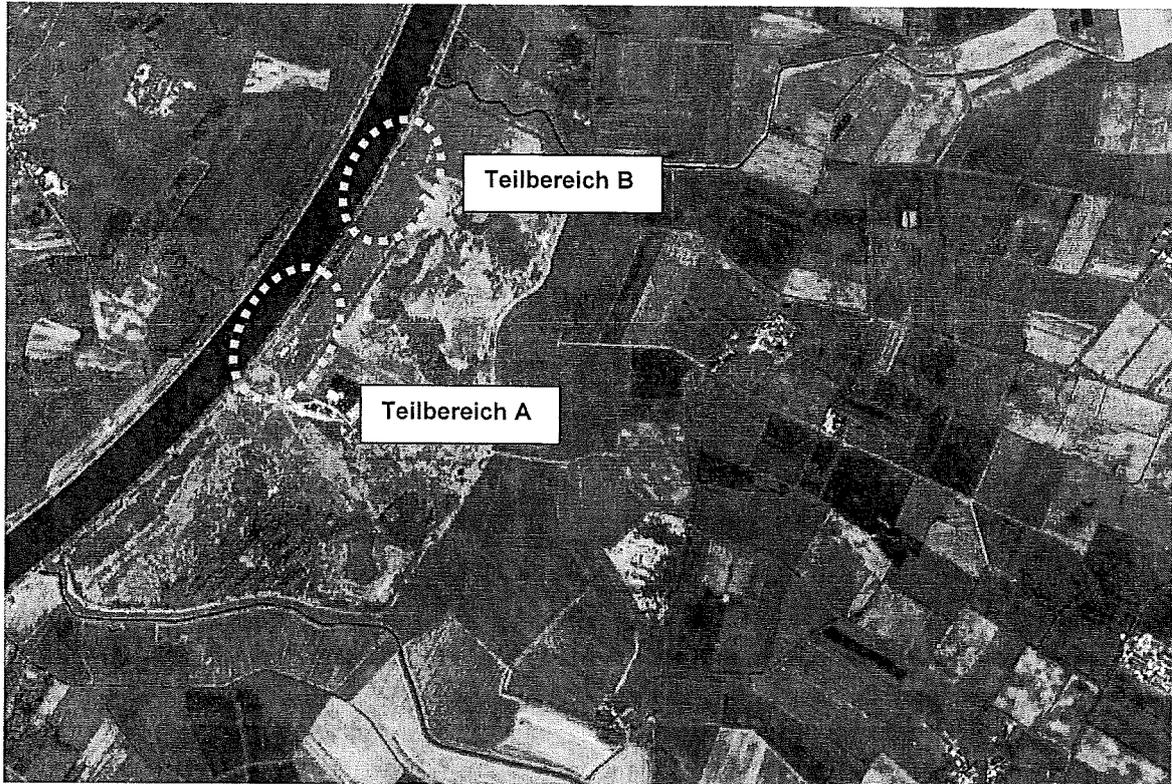


Abb. 8: Luftbild von 2009

aus google earth 2012

Der Teilbereich A liegt ca. 2-3 m tiefer als der westliche Teil des Landeplatzes. Eine ca. 2 m hohe, nach Nordwesten exponierte, Böschung trennt das Flugfeld von den vorgelagerten Verkehrsflächen und der Fläche des geplanten Reisemobilstellplatzes. Das Towergebäude ist in dieser Böschung errichtet worden und nutzt den Geländesprung.

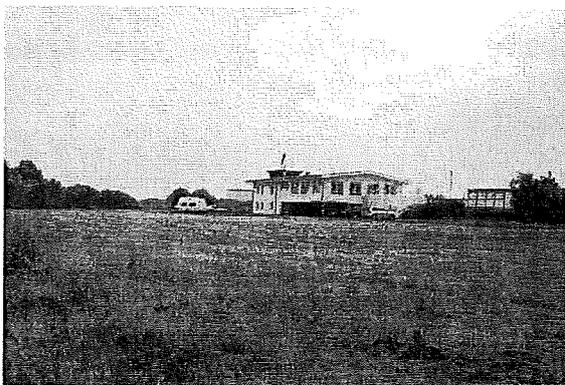


Abb. 9: Teilbereich A Ansicht von Süden



Abb. 10: Teilbereich B Ansicht von Norden

Das Teilgebiet fällt gleichmäßig von Osten nach Westen in Richtung Nord-Ostsee-Kanal um ca. 1,50 m, wobei der Hochpunkt an der südöstlichen Ecke und der Tiefpunkt an der nordwestlichen Seite ermittelt wurde (Aufmaß des Büros für Baustatik, Borgwedel, August 2007).

Im Bereich des Plangebietes verläuft die Böschung des ehemaligen Spülfeldes nicht wie im übrigen Abschnitt direkt entlang der Kreisstraße, sondern um ca. 50 m nach Osten versetzt. Durch diesen Geländeversatz und den teilweise recht dichten Gehölzbestand auf den Spülfeldböschungen ist der Geltungsbereich von Norden und Süden erst sehr spät einsehbar. Unterstützt wird das durch die Kurvenführung der Kreisstraße, die den Blick eher auf den parallel verlaufenden Nord-Ostsee-Kanal lenkt. Von Westen schirmt dieser mit seinen begleitenden Gehölzbeständen die Sicht auf den Geltungsbereich ab. Von Osten ist das Plangebiet durch die Höhenlage des Spülfeldes nicht einsehbar.

Der nördlich gelegene Teilbereich B liegt auf demselben Geländeniveau wie die angrenzende Flugplatzfläche auf rund 5,00 müNN und ist wie diese relativ eben ausgeprägt. In diesem Bereich verläuft der Geländesprung zwischen der Kreisstraße und dem Plangebiet. Die ca. 1,50-2,00 m hohe Straßenböschung ist mit einem lückigen Gehölzbestand bewachsen, der einerseits die Einsehbarkeit der Fläche begrenzt, andererseits aber auch Durchblicke vom Plangebiet auf den Kanal gewährt. Aus südlicher Blickrichtung ist Teilbereich B durch vorhandenen Gehölzbestand abgeschirmt. Aus nördlicher Blickrichtung ist er relativ frei einsehbar. Die Grenze zum Flugfeld ist weitgehend offen.

Die Ausweisung eines Reisemobilstellplatzes hat zur Folge, dass sich das Landschaftsbild kleinräumig verändert. Bei Hochbetrieb wird eine dichte Fahrzeugreihe aus überwiegend hell lackierten Wohnmobilen im Plangebiet stehen und als Fremdkörper in der Landschaft wirken. Aufgrund der oben beschriebenen landschaftlichen Situation werden die Wohnmobile von der Kreisstraße aus unterschiedlich stark sichtbar sein. Während sie aus südlicher Richtung und unmittelbar davor durch Gehölze etwas abgeschirmt werden und weniger auffallen, sind sie von Norden deutlich und schon von Ferne sichtbar. Insgesamt ist hinsichtlich der Landschaftsbildbeeinträchtigung die Fernwirkung des Reisemobilstellplatzes größer als die Wirkung im Nahbereich.

Bewertung

Die zu erwartende Beeinträchtigung des Landschaftsbildes durch abgestellte Reisemobile in einem naturnahen Landschaftsraum wird durch einen rahmenden Grünstreifen aus Staudenfluren, der zum Teil mit Einzelbäumen überstellt ist und den Platz in die Umgebung einbindet, gemildert. Die Auflockerung des Stellplatzes durch Vegetationsinseln und Einzelbäume unterbricht die bei Hochbetrieb zu erwartende geschlossene Fahrzeugfront. Auf die Anlage von geschlossenen Gehölzstreifen wird verzichtet, da starker Gehölzbewuchs dem Erhalt des offenen Landschaftscharakters auf dem Spülfeld, den trocken nährstoffarmen Bodenverhältnissen sowie den Bemühungen, im nahegelegenen Naturschutzgebiet den Gehölzbestand zu reduzieren, entgegensteht. Nach Norden soll das Plangebiet wegen der hohen Einsehbarkeit durch eine Baumgruppe abgeschirmt werden.

Durch die Lage des Stellplatzes auf gleichem Niveau des Flugplatzes verbindet sich das Bild der Reisemobile mit dem der Flugzeuge, so dass die Wirkung auf das Landschaftsbild nicht als erheblich negativ beeinträchtigend empfunden wird.

Darüber hinaus kann sich das Angebot eines bewachten Reisemobilstellplatzes mit Ver- und Entsorgungseinrichtungen positiv auf die Verbreitung der wilden Camper auswirken und somit die Erholungsqualität der freien Landschaft für die Allgemeinheit verbessern.

Bei Nichtdurchführung des Vorhabens und möglicher Umsetzung des B-Planes Nr. 1 treten die Veränderungen im Landschaftsbild in ähnlicher Weise im Teilbereich A ein.

Die Festsetzungen der Bauleitplanung wirken sich durch die Ausweisung eines Reisemobilstandplatzes erheblich auf das Schutzgut Landschaft aus. Damit die Auswirkungen

nicht zu erheblich negativen Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes führen, sind Festsetzungen zu Grünstreifen und Neuanpflanzungen getroffen worden.

2.1.9 Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter

Für das Plangebiet und das weitere Umfeld des Geltungsbereiches sind keine archäologischen oder Kulturdenkmäler erfasst oder bekannt, so dass für das Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter keine erheblich negativen Auswirkungen durch die Planungen zu erwarten sind.

2.1.10 Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern

Zum derzeitigen Stand der Planung sind keine relevanten Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern zu erkennen, die über die bereits genannten Auswirkungen hinausgehen.

3. SCHUTZ-, MINIMIERUNGS-, AUSGLEICHS- U. ERSATZMASSNAHMEN

Die im Umweltbericht im Rahmen der Betrachtung der einzelnen Schutzgüter aufgezeigten Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich werden nachfolgend konkretisiert.

3.1 SCHUTZMASSNAHMEN

- Die im Teilbereich B als Saumstreifen (s. Planzeichnung S1 und S2) gekennzeichneten Flächen sind als Puffer zu den angrenzenden Trockenrasenflächen des Flugplatzes und den Böschungsbereichen der Sukzession zu überlassen und von intensiver Pflege auszunehmen.

(Schutzgut Pflanze/ Tier/ Landschaft)

- Die im Teilbereich A entsprechend der Darstellung gekennzeichnete Fläche ist als feuchte Streuwiese, d.h. mit einer jährlichen Mahd ab dem 1. August und Abfuhr des Mähgutes zu pflegen und zu entwickeln. Eine Düngung, Entwässerung, Befestigung oder andere Beeinträchtigung der Wiese und Röhrichbestände ist nicht zulässig.

3.2 MINIMIERUNGSMASSNAHMEN

- Verringerung des Versiegelungsgrades durch Ausbau der Fahrtrassen und Erschließungswege gemäß der möglichen Minimalabmessungen und der Verwendung von wasserdurchlässigen Befestigungsarten.

(Schutzgut Boden)

Einbindung des Reisemobilstellplatzes durch Gehölzgruppen und Hochstauden- bzw. Gräserflächen:

Die im Teilbereich B entsprechend der Darstellung mit S 2 gekennzeichneten Flächen sind als Saum- und Pufferstreifen zu den angrenzenden Trockenrasenflächen der Sukzession zu überlassen und mit vereinzelt Gehölzgruppen aus Heistern und Stammbüschen zu gliedern. Die gekennzeichneten linearen Saumstrukturen sind vor fortbestandsgefährdenden Maßnahmen oder Beeinträchtigungen wie Verdichtung des Bodens, Entwässerung oder Düngung zu schützen.

Als Gliederung des Reisemobilstellplatzes sind zwischen den Standplätzen mindestens 4 Flächen für das Anpflanzen von Einzelgehölzen in der Nettobreite eines Standplatzes anzulegen.

Für die Bepflanzung ist eine Auswahl aus folgenden Arten zu treffen:

Crataegus monogyna	-	Weißdorn
Quercus robur	-	Stieleiche
Salix purpurea	-	Purpurweide
Salix viminalis	-	Korbweide

Pflanzqualitäten: Hochstamm o. Stammbusch m.Ballen., 3x verpflanzt, STU 14-16/200-250

(Schutzgut Landschaft/ Pflanze)

Keine Einfriedungs- und Beleuchtungsmaßnahmen auf dem Reisemobilplatz.

(Schutzgut Landschaft/ Mensch)

3.3 AUSGLEICHS- UND ERSATZMASSNAHMEN

Der Umfang der erforderlichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen für das Schutzgut Boden orientiert sich an dem gemeinsamen Runderlaß des Innenministeriums und des Ministeriums für Umwelt, Natur und Forsten vom 3. Juli 1998:

Auf der Grundlage der vorliegenden Planzeichnungen ergeben sich bei einer Gesamtgröße des Geltungsbereiches von rund 0,8 ha folgende Flächenanteile:

Eingriff – Schutzgut Boden/ Arten und Lebensgemeinschaften/ Wasser

Beeinträchtigung durch Teilversiegelung bisher unversiegelter Bodenflächen

Gepl. Verkehrserschließung in der Fläche	ca. 1.600 m ²
Gepl. Ver- und Entsorgung	ca. 65 m ²
	1.665 m ²
Ausgleich bei mittelfristig wiederherstellbaren Funktionen	1: 1

Eingriff – Schutzgut Boden/ Arten und Lebensgemeinschaften/ Wasser

Beeinträchtigung durch Verdichtung und temporärer Versiegelung bisher unversiegelter Bodenflächen

Gepl. Standflächen für Reisemobile	ca. 3.700 m ²
Ausgleich bei kurzfristig wiederherstellbaren Funktionen	1: 0,5

Ausgleichsbedarf Schutzgut Boden gesamt:	mind. 3.515 m ²
--	----------------------------

Durch die im Rahmen des Bebauungsplanes getroffenen Festsetzungen ist eine intensive Nutzung der Fläche mit Teilversiegelungen innerhalb des Geltungsbereiches auf rund 5.400 m² möglich. Um die erheblich negativen Auswirkungen auf die angesprochenen Schutzgüter zu kompensieren, wären entsprechend des o.g. Erlasses mindestens 3.515 m² zu entsiegeln oder aus einer intensiven Nutzung zu nehmen und zu einem naturbetonten Biotoptyp zu entwickeln.

Der Ausgleich wird auf einer externen Ausgleichsfläche erbracht. Es handelt sich dabei



um eine Teilfläche einer landwirtschaftlichen Nutzfläche (Flurstück 87, Flur 8, Gemarkung und Gemeinde Westerröfeld). Aufgrund der sehr geringen Ertragsfähigkeit ist mit einer Aufforstung der Fläche begonnen worden. Diese soll nach Norden hin fortgesetzt werden,

Abb. 10.: Auszug aus Agrar-/ Umweltatlas S-H

wobei die Aufforstung nach Maßstäben des Naturschutzes als Laubmischwald erfolgt und zur Anreicherung der Biotopstruktur der angrenzenden Waldflächen dient.

4. STANDORT- UND PLANUNGALTERNATIVEN

Durch die Verknüpfung von Flugplatz, Ver- und Entsorgungseinrichtungen, Gastronomie und der Nähe zum Nord-Ostsee-Kanal, einem für Reisemobilisten sehr attraktiven Reiseziel, gibt es neben der ursprünglichen im Bebauungsplan Nr. 1 vorbereiteten Fläche für das Vorhaben keine wirkliche Standortalternative in der näheren Umgebung. Bereits zum Zeitpunkt der damaligen Standortprüfung wurde deutlich, dass außerhalb des Flugplatzgeländes zwischen Schülpl b.Rd und Oldenbüttel keine geeigneten Flächen zur Verfügung stehen, da sie aufgrund der Niederungslage entweder für Reisemobile wenig attraktiv sind, da sie keine Ausblicke ermöglichen bzw. durch ihre naturräumliche Ausstattung oder Nutzung nicht geeignet sind, wie durch den Verlauf der Eider, Aufforstungsflächen entlang des Kanals oder zusammenhängende landwirtschaftliche Nutzflächen.

Der Flächenzuschnitt bietet darüber hinaus keinen großen Spielraum für Gestaltungsalternativen. Um den Planungsraum optimal nutzen zu können, bietet sich nur eine Erschließung parallel zur Kreisstraße und zum Flugplatz an mit Nutzung der vorhandenen Zufahrt.

Für diesen Standort generell spricht die direkte Anbindung an die Kreisstraße 27, die Lage zwischen der Gemeinde Schülpl b. Rendsburg und der Fähre Breiholz und die dadurch attraktive Verbindungsstrecke entlang beider Kanaluferseiten für Ausflugsreisende. Die vorhandene Gastronomie und der Flugplatz sind ebenfalls gern besuchte Ausflugsziele in der Region.

5. ZUSÄTZLICHE ANGABEN

5.1 VERWENDETE VERFAHREN BEI DER UMWELTPRÜFUNG UND HINWEISE AUF SCHWIERIGKEITEN

Für die Umweltprüfung wurden die bei der Gemeinde Hörsten, dem Betreiber des Flugplatzes und dem Kreis Rendsburg-Eckernförde vorhandenen Informationen und Grundlagen ausgewertet. Darüber hinaus stellte die Gemeinde die im Rahmen des Scopings eingegangenen Unterlagen zur Verfügung. Weiterhin erfolgten durch den Verfasser des Umweltberichtes Ortsbesichtigungen, um aktuelle Flächennutzungen und Biotoptypen festzustellen:

5.2 MASSNAHMEN ZUR ÜBERWACHUNG

Zur Überwachung und Durchführung der geplanten Maßnahmen innerhalb des Geltungsbereiches und der externen Ausgleichsmaßnahmen in der Gemeinde Westerrönfeld schließt die Gemeinde Hörsten mit dem Eigentümer der Flächen und späteren Betreiber des Reisemobilstellplatzes einen differenzierten städtebaulichen Vertrag über den geregelt werden soll, dass die Verantwortung über die Umsetzung der einzelnen Festsetzungen sowie der Ausgleichsmaßnahmen bei dem Betreiber bzw. dem Eigentümer liegt.

6. ZUSAMMENFASSUNG

Mit der Ausweisung eines Sondergebietes ‚Reisemobilstellplatz‘ plant die Gemeinde Hörsten, dem Betreiber des Flugplatzes Schachtholm die Errichtung eines Stellplatzes für maximal 49 Reisemobile zu ermöglichen. Mit diesem Angebot soll einerseits die Attraktivität des Flugplatzes als Freizeitanlage und Wirtschaftsfaktor in der Gemeinde langfristig gestärkt und andererseits die zunehmende Anzahl von wilden Campern entlang des Nord-Ostsee-Kanals und die damit verbundenen Beeinträchtigungen reduziert werden.

Aufgrund der geringen Gesamtgröße des geplanten Geltungsbereiches und des Verzichts auf hochbauliche Anlagen bzw. Komplettversiegelung von Flächen durch das Vorhaben sind die negativen Umweltauswirkungen auf die Schutzgüter Pflanze, Boden und Landschaftsbild als mäßig erheblich einzustufen. Vor dem Hintergrund einer Reduzierung der Beeinträchtigungen der Schutzgüter Mensch, Pflanze und Tiere durch das wilde Abstellen von Reisemobilen, der Erweiterung der Flächen zur Anlage naturnaher Lebensräume in der benachbarten Gemeinde Westerrönfeld sowie dem dauerhaften Schutz der Fläche des Geltungsbereiches des ursprünglichen BPlan Nr. 1 für Maßnahmen des Naturschutzes werden die örtlich begrenzten Wechselwirkungen durch das Vorhaben als kompensierbar und zusammenfassend als positiv bewertet.

7. ANLAGEN ZU DER BEGRÜNDUNG MIT UMWELTBERICHT

Franke's Landschaften und Objekte, Kiel (2012):

Landschaftspfleg. Fachbeitrag - Bestand	M 1: 1000	Bl.Nr. 21111145_01
Landschaftspfleg. Fachbeitrag – Entwurf	M 1: 1000	Bl.Nr. 21111145_02

Gebilligt durch den Beschluss der Gemeindevertretung vom 18.04.2013

Hörsten, den 19.09.2013

Gemeinde Hörsten

Der Bürgermeister

Wolfgang ...



Aufgestellt,