

Stadt Parchim

Bebauungsplan Nr. 21 „Dammer Weg I“

- Begründung -

Stand: Februar 1998

**geändert im Mai 1998
gemäß Beschluß der
Stadtvertretersitzung
vom 29. 04. 1998**

Inhalt

- 1. Rechtsgrundlagen**
- 2. Lage im Raum/Strukturdaten**
- 3. Planungsstand**
- 4. Erfordernis der Planaufstellung**
- 5. Planungsgrundlagen**
 - 5.1. Landesplanerische Vorgaben
 - 5.2. Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan
- 6. Angaben zum Bestand**
 - 6.1. Lage und Grenzen des Plangebietes
 - 6.2. Zustand und Nutzung des Plangebietes
- 7. Planungsziel**
- 8. Planinhalt, getroffene zeichnerische und textliche Festsetzungen**
 - 8.1. Art der baulichen Nutzung
 - 8.2. Maß der baulichen Nutzung und Baugrenzen
 - 8.3. Verkehrserschließung
 - 8.4. Grünordnung
 - 8.5. Technische Ver- und Entsorgung
 - 8.6. Altlasten
- 9. Wechselwirkungen zwischen Planungsgebiet und Umfeld**
 - 9.1. Einwirkungen auf das Planungsgebiet
 - 9.2. Auswirkungen des Planungsgebietes
- 10. Sicherung des Bebauungsplanes / bodenordnerische Maßnahmen**
- 11. Flächenbilanz**

1. Rechtsgrundlagen

Als Rechtsgrundlagen für den Bebauungsplan gelten:

- a) Das Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 08. Dezember 1986 (BGBl. I S. 2253), zuletzt geändert durch das Gesetz zur Änderung des BauGB vom 30. Juli 1996 (BGBl. I S. 1189).
Das Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. August 1997 (BGBl. I S. 2141).
- b) Die Baunutzungsverordnung (BauNVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 22. Januar 1990 (BGBl. I S. 132), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes zur Erleichterung von Investitionen und der Ausweisung und Bereitstellung von Wohnbauland vom 22. April 1993 (BGBl. I S. 466).
- c) Die Verordnung über die Ausarbeitung der Bauleitpläne und die Darstellung des Planinhaltes (Planzeichenverordnung 1990 - PlanzV 90) vom 18. Dezember 1990 (BGBl. I 1991 S. 5 ff).

Die Grundlage der Planunterlagen wurde durch amtliche Unterlagen und örtliche Messungen des Vermessungsbüros Roland Hiltcher & Hans-Dieter Becker, Parchim, erstellt. Als Karte dient die Vermessung vom 26. 01. 1995 im Maßstab 1 : 1.000.

Die Planunterlage entspricht dem Inhalt des Liegenschaftskatasters und weist die vorhandenen städtebaulich bedeutsamen Anlagen, Straßen und Wege sowie die Geländehöhen nach. Eine Aktualisierung des Gebäudebestandes erfolgte im August 1996.

2. Lage im Raum/Strukturdaten

Die Kreisstadt Parchim gehört zur Region Westmecklenburg und liegt ca. 40 km südöstlich der Landeshauptstadt Schwerin.

Mit Stand September 1995 hat die Stadt Parchim 20.937 Einwohner. Zur Stadt gehören folgende Ortsteile: Dargelütz, Kiekindemark, Neu Klockow, Neuhof und Slate.

Zwei Bundesstraßen führen durch das Stadtgebiet, die B 191 Ludwigslust - Lübz und die B 321 Schwerin - Pritzwalk. Die Stadt ist über drei Anschlußstellen an die südlich das Kreisgebiet querende Autobahn A 24 Hamburg - Berlin angebunden.

Zwei Eisenbahnstrecken (Schwerin - Parchim und Ludwigslust - Karow) führen durch das Stadtgebiet und bieten den Bahnanschluß für den Personen- und den Güterverkehr.

Die Stadt liegt an der Elde, damit ist auch der Anschluß an die Müritz-Elde-Wasserstraße gegeben.

3. Planungsstand

Am 22. 02. 1995 wurde durch die Stadtvertretersitzung der Aufstellungsbeschluß für den Bebauungsplan Nr. 21 gefaßt.

Die Beteiligung der Träger öffentlicher Belange und der Nachbargemeinden erfolgte mit Schreiben vom 07. 05. 1997 bis zum 16. 06. 1997.

Der Beschluß zur öffentlichen Auslegung wurde in der Stadtvertretersitzung vom 05. 11. 1997 gefaßt. Nachbargemeinden und Träger öffentlicher Belange wurden über die Auslegung und den Auslegungszeitraum informiert.

4. Erfordernis der Planaufstellung

Seitens der Stadt Parchim wird die Umnutzung der ehemals militärisch genutzten Liegenschaften des Flughafengeländes am westlichen Stadtrand angestrebt.

Um die Planungsziele für den Flughafen einerseits aber auch für die unmittelbar angrenzenden Bereiche zu formulieren, wurde die Erarbeitung eines städtebaulichen Rahmenplanes durch den Landkreis Parchim - Eigenbetrieb Grundstücksverwaltung Flughafen Parchim - in Auftrag gegeben. Der Rahmenplan berücksichtigt die Ziele der Raumordnung und Landesplanung und enthält konzeptionelle Überlegungen zur verkehrstechnischen Anbindung, funktionellen Gliederung des Areals und zur Grünordnung.

Der Rahmenplan empfiehlt die Aufstellung von Bebauungsplänen, um die günstigen räumlichen Möglichkeiten zur Errichtung von Industrie- und Gewerbestandorten im unmittelbaren Umfeld des Flughafens Parchim - Mecklenburg zu nutzen und gleichzeitig die zu erwartenden Nutzungskonflikte zwischen Luftverkehr, gewerblicher Nutzung, Wohnen und den Belangen von Naturschutz und Landschaftspflege ausreichend zu untersuchen. Die durch den Rahmenplan vorgeschlagenen Abgrenzungen für die Bebauungspläne wurden im Laufe der Verfahren präzisiert.

5. Planungsgrundlagen

5.1. Landesplanerische Vorgaben

Entsprechend dem Regionalen Raumordnungsprogramm Westmecklenburg (Stand 12/96 - RROP) ist die Stadt Parchim als Mittelzentrum bestimmt.

Parchim liegt an der überregionalen Achse [Hamburg] - Boizenburg/Hagenow/Ludwigslust/Parchim - [Waren] - [Neubrandenburg]. Mit der Ausweisung dieser Achse soll auf die Siedlungsentwicklung Einfluß genommen werden, d. h. Konzentration der Siedlungsentwicklung entlang dieser überregionalen Achse.

Die allgemeinen Entwicklungsziele in der Wirtschaft orientieren sich auf die Stärkung der Leistungskraft der Gemeinden, auf eine ausgewogene Entwicklung von Industrie, Gewerbe, Handwerk und des Dienstleistungssektors.

Zur Neuansiedlung bzw. Verlagerung von Betrieben sind bedarfsorientierte Industrie- und Gewerbestandorte bereitzustellen. Zur Stärkung des strukturschwachen Raumes ist insbesondere der Standort Parchim in Verbindung mit dem Flughafen zu fördern.

Die Nach- bzw. Umnutzung von ehemals militärisch genutzten Flächen und Objekten ist im Sinne einer rationellen Flächennutzung des Baulandes anzustreben, um die Zersiedlung der Landschaft und den Landschaftsverbrauch als gravierendste Umweltprobleme einzugrenzen.

5.2. Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan

Gemäß § 8 Abs. 2 Satz 1 BauGB sind Bebauungspläne aus dem Flächennutzungsplan zu entwickeln.

Da sich der Flächennutzungsplan für die Stadt Parchim noch in der Aufstellung befindet, wird nach § 246 a Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 ein vorzeitiger Bebauungsplan aufgestellt. Entsprechend dem Entwurf des F-Plans vom April 1997 müssen neben der Modernisierung und Erweiterung bestehender Betriebe für die Ansiedlung von produzierendem Gewerbe bedarfsorientiert Industrie- und Gewerbestandorte bereitgestellt werden.

Im Rahmen der Neuansiedlung von Gewerbe- und Industrieflächen ist der Bereich Flughafen von großer Bedeutung für die Stadt Parchim. Im Flächennutzungsplan-Entwurf werden im Zusammenhang mit dem Flughafen ca. 94 ha gewerbliche Flächen ausgewiesen. Hierin enthalten sind allerdings auch die funktionellen Bauflächen für den Betrieb des Flughafens selbst wie Passagierterminal und Großraumparkplatz. Rund 55 ha davon sollen für weitere gewerbliche Nutzung stufenweise erschlossen werden.

Der B-Plan Nr. 21 ist eine Teilfläche innerhalb dieses Gebietes und befindet sich somit in Übereinstimmung mit der beabsichtigten städtebaulichen Entwicklung des Stadtgebietes.

6. Angaben zum Bestand

6.1. Lage und Grenzen des Geltungsbereiches

Das Flughafengebiet liegt ca. 1,5 km westlich des Stadtgebietes von Parchim und ist über die L 09 Parchim - Damm erreichbar. Das Gelände ist weitgehend eben und fällt geringfügig nach Westen ab. Das gesamte umzäunte Flughafengelände umfaßt eine Fläche von ca. 500 ha.

Das Planungsgebiet des B-Planes Nr. 21 ist eine Teilfläche am Flughafen und wird wie folgt begrenzt:

Norden/Osten: Dammer Weg

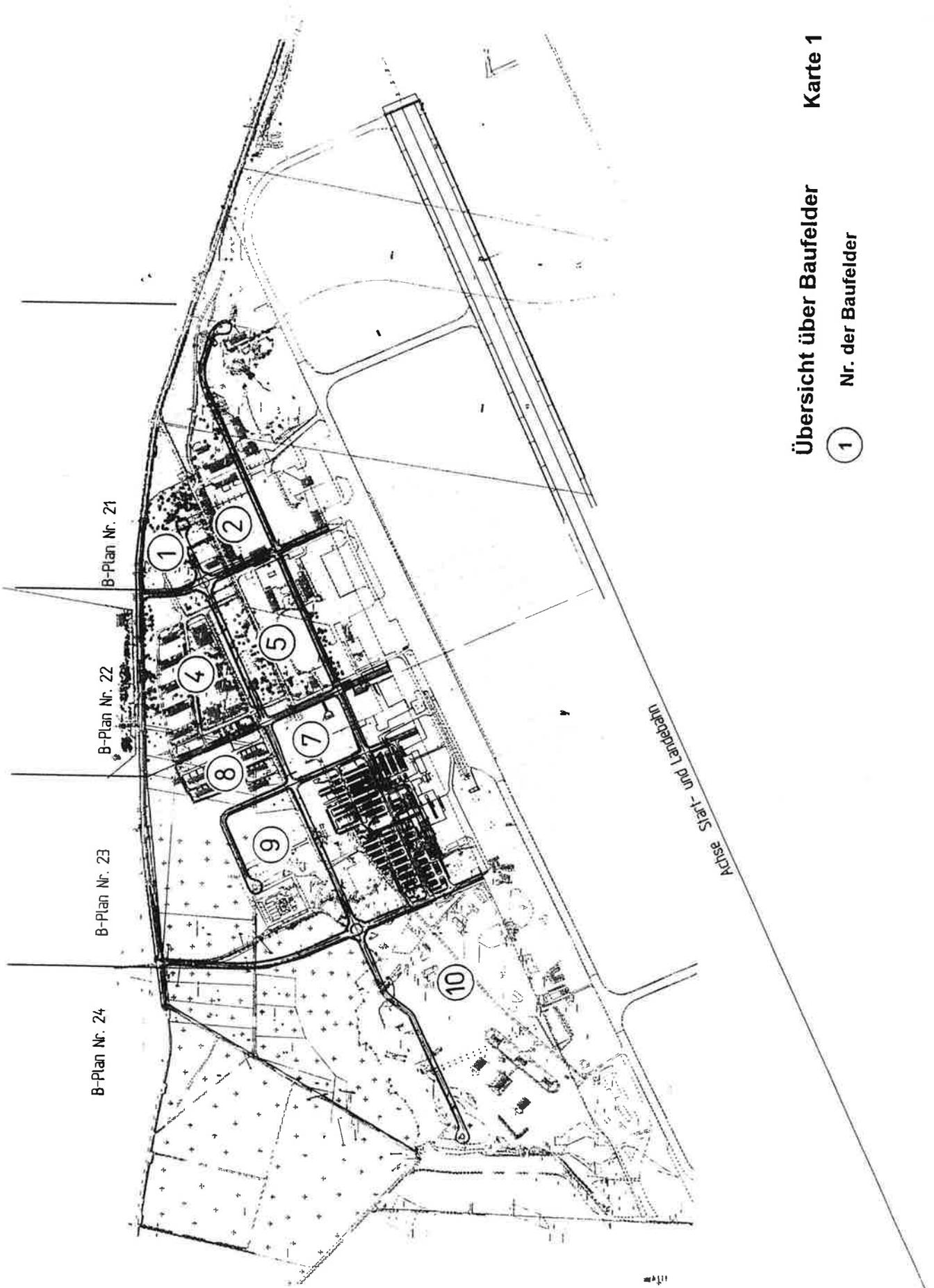
Westen: Geltungsbereich des B-Plans Nr. 22, östliche Straßenbegrenzungslinie der Planstraße „B“

Süden: südliche Straßenbegrenzungslinie der Planstraße „D“

Das Plangebiet umfaßt eine Fläche von ca. 11,7 ha (zur Lage siehe Karte 1).

Folgende Flurstücke der Flur 47 und 48 der Gemarkung Parchim werden überplant:

Flur	Flurstück	Eigentümer
47	80/2 teilweise	Landkreis Parchim
48	39/8 teilweise	Stadt Parchim
48	41 teilweise	Landkreis Parchim



Übersicht über Baufelder Karte 1

① Nr. der Baufelder

6.2. Zustand und Nutzung des Plangebietes

Auf dem Areal südlich der ehemaligen Hauptzufahrtstraße zum Flughafengelände ist noch weitestgehend der einstige Gebäudebestand vorhanden. Zwischen Garagenkomplexen und Werkstätten sind Flächen durch Betonplatten mit einem oberflächigen Abflußrinnensystem in großem Ausmaß versiegelt.

Im zentralen und südlichen Teil des Werkstattbereiches III wurde die Oberflächenversiegelung aufgebrochen und die dort vorhandenen Remisen z. T. abgerissen. Der angefallene Bauschutt ist im zentralen Teil in der Nähe des Abscheiderbeckens, nördlich der Waschrampe, aufgehaldet. Darüberhinaus steht an der Südseite des nördlichen Garagenkomplexes eine mobile Tankstelle mit einem Behälter unbekanntes Fassungsvermögens. Östlich und südöstlich der zentralen Waschrampe sind Fundamentreste von ehemaligen Lagerräumen erkennbar.

Die Fläche, die sich nördlich der ehemaligen Hauptzufahrtstraße bis an den Dammer Weg erstreckt, ist bereits eingeebnet und oberflächlich verdichtet.

Neben den Waldflächen im Osten/Südosten entlang des Dammer Weges befinden sich innerhalb des Plangebietes größere Gehölzgruppen. Dabei handelt es sich überwiegend um Altbaumbestände (Kiefer, Birke, Buche, Eiche).

Erschließungssysteme wie Straßen, Leitungen und Anlagen befinden sich ebenfalls in dem Gebiet. Über die meisten unterirdisch verlegten Leitungen bestehen keine oder nur ungenaue Kartengrundlagen.

Grundsätzlich wird davon ausgegangen, daß die aufgrund der vorangegangenen Nutzung vorhandenen Straßen und technischen Versorgungsanlagen nicht nachgenutzt werden können, da sie nicht dem Stand der Technik entsprechen und in keiner Weise den geplanten Nutzeranforderungen gerecht werden können.

7. Planungsziel

Die Planungsziele für den Bebauungsplan ergeben sich, wie in den vorangegangenen Abschnitten angesprochen, aus dem Rahmenplan und dem Flächennutzungsplan für die Gesamtstadt.

Der Aufschwung der ostdeutschen Wirtschaft kann unter anderem nur vorankommen, wenn für Investoren und Betriebe attraktive Standorte mit guten infrastrukturellen Voraussetzungen angeboten werden können.

Verkehrsanbindungen zu Land, zu Luft, auf der Schiene und auf dem Wasser, die Qualifikation des verfügbaren Personals, die Präsenz anderer Unternehmen, mit denen erfolgreich Kooperations- und Zulieferverträge zu niedrigen Kosten angestrebt werden können, vorhandene Abwasser- und Abfallanlagen und nicht zuletzt das kulturelle und soziale Umfeld sind von großer Bedeutung für die Standortwahl und fördern ein investitionsfreudiges Klima.

In der Stadt Parchim stehen derzeit keine großflächigen, zusammenhängenden Gewerbe- und Industrieflächen für die Ansiedlung von Unternehmen zur Verfügung. Aus diesem Grunde wird der Konversion der ehemaligen militärisch genutzten Liegenschaften am Flughafen Schwerin - Parchim besonderes Augenmerk geschenkt. Die o. g. günstigen Standortvoraussetzungen fallen hier hervorragend zusammen und machen mit der Bereitstellung von preiswertem und erschlossenem Bauland den Gewerbe- und Industriestandort interessant.

Dabei sollen sowohl Unternehmen angesiedelt werden, die in direktem wirtschaftlichen Zusammenhang mit dem Flughafen stehen, wie z. B. Versorgungs- und Hilfsbetriebe oder Speditionen und Expreßdienste, sowie Industrieunternehmen, für die der Standort wegen logistischer Erfordernisse hervorragende Kriterien aufweist.

Die Annahme, daß die Nähe zum Flughafen insbesondere unter dem Gesichtspunkt der Internationalisierung von Standortentscheidungen zusätzliches Gewicht erlangt, erscheint somit plausibel.

Mehr noch, als das langjährige wirtschaftliche Wachstum, führen die weitere Vertiefung der technischen und räumlichen Arbeitsteilung innerhalb der Unternehmungen sowie die Zunahme von Lieferverflechtungen zwischen verschiedenen Unternehmungen zu einem erhöhten informellen Austausch und Transportaufkommen über größer werdende Entfernungen. Auch die neuen Organisationsformen in der Industrie - wie etwa die Just-in-time-Production und die sogenannte Lean-Production tragen durch die Bestrebungen zur Flexibilisierung von Produktion und Beschaffung bei gleichzeitiger Intensivierung der Bindungen zwischen Zulieferer und Produzent zu dieser Entwicklung bei.

Mit der Planaufstellung wird entsprechend nachfolgender Schwerpunktabarbeitung dem Anliegen entsprochen:

1. Für ein ungenutztes, sich in einem desolaten baulichen Zustand befindendes Gebiet wird eine geordnete städtebauliche Entwicklung angestrebt.
Hier soll Baurecht geschaffen werden für die kurzfristige Ansiedlung von Gewerbe- und Industriebetrieben.
Die Entwicklung der Bebauungsplangebiete Nr. 21 - Nr. 24 am Flughafen Schwerin - Parchim erfolgt unter der Zielstellung der Erlangung des Synergieeffektes der gegenseitigen Befruchtung der jeweiligen wirtschaftlichen Entwicklung und der Erzielung des wirtschaftlichen Erfolges sowohl für den Flughafen als auch für die Industrie- und Gewerbegebiete.
2. Der Flughafen wird als bedeutende Infrastrukturmaßnahme auf die wirtschaftliche Entwicklung belebend wirken und Gewerbeansiedlungen nach sich ziehen. Dafür sind Flächen in seiner unmittelbaren Nähe baurechtlich vorzubereiten. Hierfür bietet sich im Gebiet des B-Planes Nr. 21 eine ca. 5,0 ha große Gesamtfläche für die Besiedlung an. Teilbereiche des Baufeldes ② stehen jedoch aufgrund der nachgewiesenen Kontaminationen erst nach der Altlastensanierung für eine Bebauung zur Verfügung (vgl. Punkt 8.6. Altlasten).
Um jedoch die Bauflächen im östlichen Bereich des Baufeldes ②, die nicht kontaminiert sind, schon zu einem früheren Zeitpunkt erschließen und bebauen zu können, sollte geprüft werden, ob eine provisorische Erschließung über die Planstraße „B“ und von ihr abzweigend über die ehemalige Flughafenzufahrt zu gewährleisten ist.
3. Da die Anforderungen der Ansiedlungsvorhaben bereits grob umrissen wurden, sind großflächige Baufelder zu schaffen. Die Grundstückstiefe und -länge werden insbesondere unter dem technologischen Aspekt der Ansiedlung von Unternehmen der Transportlogistik und Distribution in der hier dargestellten Größenordnung erforderlich.
4. Der B-Plan soll auch dazu dienen, sowohl die ausgedehnten Waldflächen in ihrer Größe und Nutzung festzuschreiben als auch die wertvollen und schützenswerten Landschaftsbestandteile zu erhalten, sinnvoll miteinander zu verbinden und somit eine äußere Abgrenzung bzw. einen sinnvollen Übergang zum offenen Landschaftsraum zu schaffen.

Der weitestgehende Erhalt von Einzelbäumen und Gehölzflächen innerhalb der Baufelder ist in Abhängigkeit der Nutzungs- und Funktionsstruktur zu prüfen.

5. Für das Gebiet ist eine Eingriffs-Ausgleichs-Bilanzierung vorzunehmen. Ausgleichsmaßnahmen für den Eingriff können nur teilweise innerhalb des Gebietes selbst erbracht werden, um das Bauland so effektiv wie möglich zu nutzen. Parallel zu den B-Plänen werden Grünordnungspläne erarbeitet, die den Umfang der Ausgleichsmaßnahmen festlegen und die entsprechenden Flächen für diese Maßnahmen darstellen.
6. Die verkehrsseitige und stadttechnische Erschließung ist als Teil einer für das gesamte Flughafengebiet geltenden Planung zu verstehen und durch gesonderte Planungen zu untersetzen. In diesem Zusammenhang ist auch die neue, in der Planung befindliche veränderte Trassenführung des Dammer Weges zu sehen. Über diesen neuen Abschnitt des Dammer Weges erfolgt die Anbindung des Flugplatzes und damit auch der angrenzenden Industrie- und Gewerbeflächen an die Stadt Parchim sowie die A 24 und die Landeshauptstadt Schwerin unter Einbeziehung der nördlichen Ortsumgehung von Parchim.

8. Inhalt des Bebauungsplanes

8.1. Art der baulichen Nutzung

Um das vorgenannte Planungsziel zu erreichen, wird als Art der baulichen Nutzung in den Baufeldern ① und ② ein Industriegebiet nach § 9 BauNVO ausgewiesen. Die zulässigen Nutzungen sind im Teil B - TEXT - festgesetzt, ausnahmsweise zulässige Nutzungen nach § 9 (3) wurden aufgrund ihrer Lage unmittelbar am Flughafengelände und der angestrebten ausschließlich industriellen und gewerblichen Nutzung ausgeschlossen.

Aufgrund der Lage des Plangebietes im Stadtgebiet ergibt sich hier die Möglichkeit, auch solche Gewerbe anzusiedeln, die durch mögliche Emissionen einen größeren Abstand zu vorhandenen Wohngebieten erfordern.

Da von den Flächen des Flughafens ohnehin größere Emissionen (Lärm/Luft) zu erwarten sind, ist die Nachbarschaft eines Industriegebietes mit geringeren Anforderungen an Emissionen und Immissionen sinnvoll und vertretbar.

Einzelhandelseinrichtungen wurden, mit Ausnahme von produktionsbedingten Einzelhandelseinrichtungen, ausgeschlossen. Mit dieser Festsetzung soll verhindert werden, daß sich das Gebiet zum Nachteil der Innenstadtentwicklung zu einem umfassenden Einzelhandelsstandort entfaltet. Den negativen Auswirkungen eines Kaufkraftabzuges aus der Innenstadt und damit einer drohenden Verödung bestehender Geschäftszentren soll somit wirkungsvoll entgegengetreten werden.

8.2. Maß der baulichen Nutzung

Entsprechend dem Planungsziel einer effektiven Baulandauslastung und des hohen Bedarfs an befestigten und überbaubaren Grundstücksflächen in Industriegebieten, wird die Obergrenze der zulässigen Grundflächenzahl von 0,8 nach § 17 BauNVO ausgeschöpft. Eine Geschoßflächenzahl wird aufgrund der Spezifik der Unternehmen nicht festgesetzt.

Aufgrund des Flugbetriebes auf den unmittelbar angrenzenden Flächen muß die maximale Höhe der baulichen Anlagen der Baufelder ① und ② auf 20 m begrenzt werden. Das führt sowohl zum Ausschluß von Windkraftanlagen als auch zur Festsetzung der maximalen First- und maximalen Traufhöhe von 20 m, bezogen auf den Flughafenbezugspunkt, der mit 47 m über NN angegeben ist. Überschreitungen aus technologischen Erfordernissen sind möglich, sie sind jedoch im Einzelfall mit der Landesluftfahrtbehörde im Genehmigungsverfahren abzustimmen.

Die angegebene Baumassenzahl (BMZ) orientiert sich nicht an der maximalen Ausschöpfung, sondern ist so berechnet, daß sie als Höchstmaß für die Baufelder ① und ② eine gleichmäßige Bebauung von ca. 10 m Höhe über 50 % der Grundstücksfläche zulassen.

Die Baugrenzen sind so festgesetzt, daß sowohl von den Haupterschließungsstraßen als auch von zu erhaltenden Bäumen und von sonstigen Grünflächen ein Abstand von 5 m bzw. 10 m einzuhalten ist, zur Landesstraße L 09 sind 20,0 m eingehalten.

Der Abstand zwischen Baugrenze und Waldgrenze wurde mit 30,0 m festgesetzt. Ein Antrag auf Ausnahme von den Festsetzungen des Landeswaldgesetzes wurde gestellt, um eine akzeptable Baufeldgröße und somit optimale Baulandausnutzung zu erreichen. Dem Antrag ist eine hinreichende Begründung beigefügt.

Mit der abweichenden Bauweise wird die maximale Gebäudelänge im Baufeld ② auf 200 m begrenzt.

8.3. Verkehrserschließung

Der Dammer Weg führt westwärts über mehrere Dörfer nach Schwerin, in östlicher Richtung gelangt man ins Stadtgebiet.

Das Plangebiet ist über die Planstraße „B“, die im Geltungsbereich des B-Planes Nr. 22 liegt - und mit ihrer östlichen Straßenbegrenzungslinie die Geltungsbereichsgrenze zwischen beiden Plangebietern bildet - direkt an den Dammer Weg angebunden.

Die Planstraße „B“ führt über einen Kreisels einerseits in Richtung Süden, andererseits zweigen die Planstraße „A“ in westlicher Richtung (Haupterschließung im Gebiet des B-Planes Nr. 22) und die Planstraße „A₁“ in östlicher Richtung von ihr ab.

Die Planstraße „A₁“ dient der Erschließung des Baufeldes ① sowie nordwestlicher Bereiche des Baufeldes ② und endet als Wendehammer.

Die Planstraße „D“ zweigt weiter südlich ebenfalls von der Planstraße „B“ ab. Sie verläuft parallel zur Planstraße „A₁“ in ca. 170 m Entfernung und erschließt das Baufeld ② in seiner Ost-West-Ausdehnung. Auch diese Straße endet in einem Wendehammer.

Aufgrund des Kontaminationsherdes, der im Baufeld ② gekennzeichnet ist, ist der Bau der Erschließungsstraße „D“ wie auch die Bebauung im westlichen Bereich des Baufeldes ② erst nach Abschluß der Sanierung des kontaminierten Bodens und Grundwassers entsprechend dem vorliegenden Sanierungskonzept möglich.

Um dennoch die Flächen im Baufeld ②, die von der Kontamination nicht betroffen sind, zu nutzen, ist die Erschließung über die vorhandene Straße, die den geplanten Wendehammer durchschneidet und auf die ehemalige Flughafenzufahrt mündet, provisorisch zu nutzen. Der endgültige Rückbau dieser Straße ist mit Abschluß der Altlastensanierung und Neubau der Planstraßen zu realisieren.

Die Straßenquerschnitte sind zur Information auf dem Plan dargestellt. Eine Darstellung von Sichtdreiecken im Geltungsbereich entfällt, da alle Straßen gleichrangig sind.

Mit der Realisierung und Funktionsfähigkeit der beiden Zufahrtstraßen vom Dammer Weg - Straße „B“ im Geltungsbereich des B-Planes Nr. 22 und Straße „C“ im Geltungsbereich des B-Planes Nr. 23 - ist die derzeitige Zufahrt vom Dammer Weg in das Plangebiet des B-Planes Nr. 21 zu schließen.

8.4. Grünordnung

Gemäß § 1 Abs. 1 NatSchG M-V sind Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen, die die Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes oder das Landschaftsbild erheblich oder nachhaltig beeinträchtigen können, als Eingriff im Sinne des Gesetzes zu werten.

Die Umnutzung der ehemals militärisch genutzten Flächen einschließlich ihrer gebäudebezogenen Grün- und Freiflächen sowie ruderalen Randflächen zu bebauten Industrieflächen erfüllt den Tatbestand eines Eingriffes im Sinne des Naturschutzgesetzes.

Die mit der Bebauung des Gebietes einhergehende Schaffung neuer Gehölzflächen, Pflanzung von Einzelbäumen, Baum- und Strauchgruppen sowie Entsiegelungen stellen hingegen eine Verbesserung des bisherigen Zustandes dar.

Zur Berücksichtigung der Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege wird parallel zum Bebauungsplan ein Grünordnungsplan erarbeitet, der in seinen wesentlichen Inhalten Bestandteil des Bebauungsplanes ist. Die Eingriffe und ihre Auswirkungen unter Beachtung möglicher Aufwertungen des Bestandes werden hierin näher spezifiziert.

Die Bilanzierung der Eingriffe und der Ausgleichsmaßnahmen wurde unter Berücksichtigung der „Naturschutzfachlichen Hinweise zur Anwendung der Eingriffsregelung in der Bauleitplanung“, herausgegeben vom Informationsdienst Naturschutz Niedersachsen, 1/94, vorgenommen.

Die im Grünordnungsplan vorgenommene rechnerische Ermittlung des Versiegelungsgrades vor und nach dem geplanten Eingriff stellt sich wie folgt dar:

Ermittlung des Versiegelungsgrades vor dem geplanten Eingriff

Nutzungstyp	unversiegelt	versiegelt
Gebäude, versiegelte Flächen und Wege		2,77 ha
Teilversiegelung durch Schuttablagerungen, Betonschwellen (80 % Versiegelung)	0,01 ha	0,03 ha
unbefestigte, vegetationslose Flächen / Schlackeweg	0,78 ha	
gebäudebezogene Grün- und Freiflächen	1,30 ha	
Ruderalflächen	2,40 ha	
Sukzessionsfläche (Vorwaldstadium)	0,96 ha	
Mischwald (incl. Wäldchen)	3,46 ha	
	8,91 ha	2,8 ha

Versiegelungsgrad: ~ 24 %

Ermittlung des Versiegelungsgrades nach dem geplanten Eingriff

Bezeichnung	Größe (ha)	überbaubare/ versiegelte Fläche (ha)	nicht überbaubare Grünfläche (ha)
Bauflächen			
Baufeld ① - GRZ 0,8	1,04	0,83	0,21
Baufeld ② - GRZ 0,8	3,59	2,87	0,72
Verkehrsflächen (80 % Versiegelung)	1,20	0,96	0,24
Grünflächen			
private Grünfläche 1	0,18		0,18
private Grünfläche 2	0,08		0,08
private Grünfläche 3	1,01		1,01
Waldfläche (incl. Aufforstungsfläche und Sukzessionsfläche im Vorwaldstadium)	4,61		4,61
Gesamtfläche	11,71	4,66	7,05

Versiegelungsgrad: ~ 39,8 %

Für die Eingriffsbewertung wurde die maximale, durch den Bebauungsplan festgesetzte Überbaubarkeit (GRZ) angesetzt. Die ausgewiesenen Grundflächenzahlen ermöglichen incl. der Verkehrsflächen einen künftigen Versiegelungsgrad von ca. 40 %. Mindestens 24 % waren jedoch bereits vor dem Eingriff versiegelt.

Ein Ausgleich der absehbaren Eingriffe auf den Naturhaushalt ist nur teilweise im Planungsraum möglich, obgleich große Bereiche in ihrer naturräumlichen Ausstattung erhalten bzw. aufgewertet werden.

Innerhalb des Bebauungsplangebietes sind für den Ausgleich folgende Maßnahmen vorgesehen:

- **Erhaltung und Entwicklung von Forstflächen**

Die Forstflächen sollten unter dem Aspekt eines Schutzwaldes als Laubmischwald entwickelt werden. Die Fläche Nr. 5 als Verbuschungsfläche (Vorwald) ist im Sinne einer Nachpflanzung (Birken) unter Erhaltung bestehender Gehölze zu entwickeln.

Die Entwicklung der Fläche Nr. 4 als Verbuschungsfläche (Vorwald) zum Laubmischwald erfolgt sukzessiv. Ein Flächenanteil von 0,1 ha Ruderalfläche wird dieser Fläche als Ausgleich für die für den Straßenbau in Anspruch genommene Vorwaldfläche (ca. 0,1 ha) zugeschlagen. Ein entsprechender Umnutzungsantrag ist zu stellen.

- Die Erhaltung von Gehölzbeständen und Vegetationsflächen

Die im Gestaltungsplan des Grünordnungsplanes als zu erhalten ausgewiesenen Einzelbäume und Baumgruppen sind während der Baumaßnahmen gemäß RAS LG 4 (Richtlinien für die Anlagen von Straßen, Teil 4, Landschaftsgestaltung) durch das Aufstellen von Schutzzäunen im Traufbereich und ggf. durch die Anlage von Wurzelvorhängen (insbesondere Einzelbäume) vor Totalschäden zu bewahren.

Diese Maßnahmen sind bei Vorlage des Ausführungsprojektes mit der zuständigen Umweltbehörde abzustimmen.

Bereits vorhandene, bebaute Flächen innerhalb geplanter Grünflächen sind abzureißen, zu entsiegeln und mit standortgerechten, einheimischen Laubbäumen entsprechend den Festsetzungen zu bepflanzen.

Als Grünfläche Nr. 3 bleibt der von Bebauung freizuhalten Bereich nördlich der Planstraße „D“ erhalten. Gehölzgruppen und Einzelbäume sind zu erhalten, die Fläche ist 1 x jährlich zu mähen und das Mahdgut zu entfernen.

Zur Waldrandgestaltung sind mindestens 15 Gruppen mit je zwei Laubbäumen und 10 Sträuchern zu pflanzen. Vor dem Waldrand ist ein mindestens 3 m breiter Waldbrandstreifen (Wundstreifen) einzurichten und zu erhalten.

- Die Neuanlage von Grünflächen / Bepflanzungen

Zur Bepflanzung sind ausschließlich standortgerechte, einheimische Laubgehölze vorgesehen. Artenvorschläge sind den Artenlisten zu entnehmen. Für die Straßenbepflanzung ist die Verwendung von Sorten zulässig. Wenn nicht anders angegeben, sind Gehölze in Baumschulqualität, bei Sträuchern 2 x verschult, Höhe 60 - 100 cm, bei Bäumen Hochstamm, 3 x verschult, 16 - 18 cm, zu verwenden. Entscheidend für den Anwacherfolg der Gehölze ist die Entwicklungspflege in den ersten drei Jahren, welche die Firma, die die Pflanzarbeiten übernimmt, vertraglich zu erfüllen hat.

In den Planstraßen „A“ und „D“ sind ein Baumabstand von 10 m und die Pflanzqualität mit 3 x verschult, 18 - 20 cm StU festzusetzen. Eine Pflanzung der Bäume unter Berücksichtigung der Grundstückszufahrten sowie der Beleuchtung wird festgesetzt.

Innerhalb der privaten Grünflächen 1 und 2 sind zweireihige Baumpflanzungen vorzunehmen. Entwicklungsziel ist ein Stiel-Eichen-/Sand-Birken-Bestand.

Bodenverbessernde Maßnahmen, Düngung und (mit Einschränkungen) die Ansaat von Regelsaatmischungen sind innerhalb der Fläche nicht vorzunehmen. Vielmehr sollen sich innerhalb des 10 - 20 m breiten Pflanzstreifens Vegetationsgesellschaften trockener Standorte ansiedeln, wie sie am Standort typisch sind.

Zur Erhaltung von Vegetationsgesellschaften trockener Standorte ist vorgesehen, innerhalb von ca. 20 % der nichtüberbaubaren Grundstücksfläche Vegetationsflächen mit Trockenrasenausbildung anzulegen.

Dazu wird das anstehende Bodensubstrat zwischengelagert und als oberste Schicht wiederverwendet.

- Oberflächenentwässerung

Grundsätzlich gilt der anstehende Boden im Bebauungsplangebiet als versickerungsfähig.

Die im Plangebiet vorhandenen Alllasten stellen keinen grundsätzlichen Hinderungsgrund für die Versickerung von Niederschlagswasser dar, da eine bauliche Nutzung der Flächen erst nach erfolgter Alllastensanierung möglich ist. Zu diesem Zeitpunkt ist dann auch die Versickerung alllastenunabhängig.

Der Landkreis Parchim als Eigentümer der Flächen im Bebauungsplangebiet und die Stadt Parchim sind im städtebaulichen Vertrag zu den Bebauungsplänen Nr. 21 bis 24 (Flughafen) überein gekommen, eine abschließende Regelung über die Regenwasserbeseitigung zu vereinbaren, wenn eine endgültige Ausbauplanung von der Stadt genehmigt ist und die Verteilungsschlüssel der Nutzung geklärt sind (vergleiche städtebaulicher Vertrag § 11 d). Da zum jetzigen Zeitpunkt das technische System der Oberflächenentwässerung (Ableitung über ein Trennsystem oder Versickerung auf den Grundstücken) nicht feststeht, muß auch die Erfassung des Niederschlagswassers im Trennsystem und die Ableitung in das Feuchtgebiet nördlich der L 09 (Dammer Weg) weiterhin möglich sein. Deshalb wird das Feuchtgebiet planungsrechtlich gesichert (siehe auch: städtebaulicher Vertrag § 12 Anlage 3).

Da im Feuchtgebiet selbst nur eine teilweise Versickerung möglich sein wird, wird das überschüssige Regenwasser über den Randgraben in die Alte Elde abgeleitet. Alle Maßnahmen hinsichtlich eines ausreichenden Schutzes des Grundwassers sind zu prüfen.

Folgende Ersatzmaßnahmen sind außerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplangebietes vorgesehen:

Die Größe und der genaue Umfang der notwendigen Ersatzmaßnahmen sowie deren funktionelle Zuordnung des Ersatzes von Funktionen des Naturhaushaltes sind im Pkt. 7 des Grünordnungsplanes tabellarisch zusammengefaßt.

Der Planzeichnung ist die Lage der Ersatzflächen zu entnehmen.

Mit der Realisierung der nachfolgend erläuterten Ersatzmaßnahmen kann langfristig von einer Kompensation des Eingriffes ausgegangen werden.

- Aufforstungen als Ersatz für Beeinträchtigungen des Naturhaushalts

Angestrebt wird die Aufforstung von derzeit landwirtschaftlich intensiv genutzten Flächen mit dem Entwicklungsziel eines Laubwaldes mit Eiche oder anderen einheimischen Laubgehölzen als Ausgleich für die Eingriffe in die Schutzgüter Boden sowie Arten- und Lebensgemeinschaften.

Verwendung finden soll Forstschulware (z. B. Eiche mit 7.100 - 8.000 Stck./ha).

- Flächen südlich der Elde-Müritz-Wasserstraße (Versickerungsfläche)

Das oberflächlich abfließende Niederschlagswasser der Bebauungsplangebiete am Flughafen Schwerin - Parchim sollte dem lokalen Wasserhaushalt erhalten und nicht direkt in Oberflächengewässer eingeleitet werden.

Voraussetzung zur Versickerung des anfallenden Oberflächenwassers ist

1. die Prüfung der Unbedenklichkeit des Niederschlagswassers und
2. die Klärung des Wassers durch das Vorschalten eines Ölabscheiders, eines Absetzbeckens und eines Verteilerbeckens.

Durch die Einleitung der Wasser in das Gebiet sind, mit dem Ziel der Wechselfeuchte, aus Sicht des Grünordnungsplans folgende Veränderungen / Notwendigkeiten verbunden (siehe Anlage Biotopkartierung):

- Verbesserung der Vernässung des Gebietes, da die Ausbreitung der Grauweide auf Verlandung und mangelhafte Wasserzufuhr deutet,
- weitere (biologische) Nachreinigung der geklärten Niederschlagswasser durch langsames Durchlaufen des Gebietes,
- durch Vernässung Verhinderung der Trampelpfade, d. h. Störung von Bruthabitaten. Dafür sollten die Pfade im Gebiet unterbrochen werden.

- durch den Erhalt der Entwässerungsgräben, aber erhöhter Wasserzufuhr, wird die Periodizität von Austrocknung und Vernässung erhalten, d. h. den natürlichen Vorgängen angepaßt; wichtig ist dabei die Durchströmung des Gebietes, wenn eine breitflächige Randeinleitung (nicht einmalig punktuell) erfolgt.

Für die Verrieselung und Versickerung des Oberflächenwassers (als Überlauf müßte der südlich der Wasserstraße befindliche Randgraben mit Verbindung zur Alten Elde dienen) sind Genehmigungen der zuständigen Wasserbehörden einzuholen. Auch hier ist die Vorlage einer landschaftspflegerischen Ausführungsplanung notwendig (vgl. Anlage Kartierung des als Ausgleichsfläche vorgesehenen Bereiches mit Übersichtsplan).

Regelungen dazu werden im städtebaulichen Vertrag zwischen der Stadt Parchim und dem Landkreis Parchim getroffen.

- Ersatzmaßnahmen nach Baumschutzverordnung

Die Bewertung der Ersatzmaßnahmen nach Baumschutzverordnung erfolgt auf Grundlage der Baumschutzverordnung des Landkreises Parchim vom 12. 01. 1996 sowie der Vermessung und der dazugehörigen Baumlisten.

Grundsätzlich ist hierbei nach dem Verursacherprinzip vorzugehen. Daher werden zwei Bereiche betrachtet:

- 1) Bewertung der Bäume, die im Zuge der Erschließungsmaßnahmen (Straßenbau) bereits vorab gerodet werden durften und die als Bestandteil des Grünordnungsplanes listenmäßig erfaßt sind, als zu erbringender Ausgleich.
- 2) Bewertung der Bäume, die innerhalb der einzelnen Baufelder / Grundstücke ggf. gefällt werden müssen. Diese Bäume werden in einem gesonderten Teil listenmäßig erfaßt, für sie ist erst bei Rodungsbedarf Ersatz zu leisten.

Damit obliegen der Schutz der Gehölze und die Prüfung von möglichen Rodungen sowie Ersatzmaßnahmen dem Bauherrn selbst. Unnötige Rodungen können dadurch gemäß dem Verursacherprinzip vermieden und konstruktive Lösungen für den Erhalt von Gehölzen innerhalb von Baufeldern gefördert werden.

Der Umfang von Ersatzmaßnahmen gemäß Baumschutzverordnung wird im Grünordnungsplan nur für Rodungen im Bereich der Planstraßen ermittelt, der Umfang für die Baufelder ist listenmäßig gesondert erfaßt und mit der maximalen Möglichkeit festgesetzt.

Grundlage dafür bilden die Vermessung, die dazugehörigen Baumlisten und die Baumschutzverordnung des Landkreises Parchim von 1992. Für die Ergänzungen zum Zeitpunkt der Überarbeitung wurde die Baumschutzverordnung von 1996 des Landkreises Parchim angewandt.

Für die Ersatzpflanzungen (Rodungen in den Baufeldern) sind gemäß Baumschutzverordnung Laubgehölze mit den Anforderungen Hochstamm, 3 x verpflanzt, Stammumfang 14 - 16 cm vorgesehen. 82 Stück Bäume sind in den privaten Grünflächen Nr. 1, 2 und 3 als zu pflanzen festgesetzt. Weiterhin sind als Ersatzzahlungen bis zu 112.050,00 DM je nach erfolgten Rodungen zu leisten.

Für die Ersatzpflanzungen für die Erschließungsarbeiten (Straße) sind 70 Laubbäume (3 x v., StU 18 - 20 cm) im Straßenraum zu pflanzen. Als Ersatzzahlung sind zusätzlich 6.000,- DM zu leisten.

8.5. Technische Ver- und Entsorgung

Alle vorhandenen Anlagen aus der Zeit der militärischen Nutzung können aufgrund ihres Zustandes, der ökologischen Bedingungen und der geplanten Anforderungen nicht weiter genutzt werden.

Für alle Medien sind innerhalb des Plangebietes neue Erschließungsanlagen in den öffentlichen Verkehrsräumen zu errichten.

- **Trinkwasserversorgung**

Die Fachplanung dazu wird von einem Ingenieurbüro in Abstimmung mit der Stadtwerke Parchim GmbH erarbeitet.

Die Wasserversorgung erfolgt über die Stadtwerke Parchim GmbH. Eine Versorgungsleitung (DN 300) führt vom Versorgungsnetz der Stadtwerke Parchim bis zur Einmündung ins Flughafengelände. Innerhalb des Gebietes verläuft die Wasserversorgungsleitung als Druckrohrleitung NW 250.

Der Rückbau der vorhandenen Brauchwasseranlage ist unter dem Aspekt der Kostenreduzierung durch Wegfall eines zweiten Rohrleitungssystems erforderlich.

Nach § 40 Abs. 1 LBauO M-V i. V. m. dem „Arbeitsblatt W 405“ ist für das Industriegebiet eine Löschwassermenge von 192 m³/h für eine Löschzeit von mindestens zwei Stunden zur Verfügung zu stellen. Bei der Wasserentnahme aus Hydranten darf die Entfernung zu den baulichen Anlagen höchstens 100 m betragen.

- **Abwasserentsorgung**

Zum gegenwärtigen Zeitpunkt können in die Abwasserleitung im Dammer Weg nur begrenzte Abwassermengen schadlos eingeleitet werden. Da die Gesamtschmutzwassermenge jedoch einen weit höheren Anteil ausmachen wird, sind darüberhinausgehende Abwassermengen gesondert über Abwasserdruckrohrleitungen dem Klärwerk zuzuführen.

- **Regenwasserableitung**

Grundsätzlich gilt der anstehende Boden im Bebauungsplangebiet als versickerungsfähig.

Die im Plangebiet vorhandenen Altlasten stellen keinen grundsätzlichen Änderungsgrund für die Versickerung von Niederschlagswasser dar, da eine bauliche Nutzung der Flächen erst nach erfolgter Altlastensanierung möglich ist. Zu diesem Zeitpunkt ist dann auch die Versickerung altlastenunabhängig. Durch den Eigenbetrieb des Landkreises sind Regenwasserentsorgungsanlagen insbesondere im Geltungsbereich der Bebauungspläne Nr. 22 und Nr. 23 errichtet worden. Es fehlt eine von der Stadt genehmigte Ausbauplanung. Diese Anlagen dienen auch der Regenwasserentsorgung des Flughafengeländes. Sie sind bislang auch nicht fertiggestellt. Der Landkreis Parchim als Eigentümer der Flächen im Bebauungsplangebiet und die Stadt Parchim sind im städtebaulichen Vertrag zu den Bebauungsplänen Nr. 21 bis Nr. 24 (Flughafen) überein gekommen, eine abschließende Regelung über die Regenwasserbeseitigung zu vereinbaren, wenn eine endgültige Ausbauplanung von der Stadt genehmigt ist und die Verteilungsschlüssel der Nutzung geklärt sind (vergleiche städtebaulicher Vertrag § 11 d).

Da zum jetzigen Zeitpunkt das technische System der Oberflächenentwässerung (Ableitung über ein Trennsystem oder Versickerung auf dem Grundstück) nicht feststeht, muß auch die Erfassung des Niederschlagswassers im Trennsystem und die Ableitung in das

Feuchtgebiet nördlich der L 09 (Dammer Weg) weiterhin möglich sein. Deshalb wird das Feuchtgebiet planungsrechtlich gesichert (siehe auch städtebaulicher Vertrag § 12 Anlage 3). Das Niederschlagswasser wird in das vorhandene, ca. 17 ha große und auf dem Plan dargestellte Feuchtgebiet geführt und dort versickert.

Da im Feuchtgebiet selbst bei Starkregenereignissen nur eine teilweise Versickerung möglich sein wird, wird das überschüssige Regenwasser über den Eldebeigraben der Alten Elde zugeleitet.

Regelungen zur Verfügbarkeit der Fläche werden im städtebaulichen Vertrag zwischen der Stadt Parchim und dem Landkreis Parchim getroffen.

- Gasversorgung

Für die Gasversorgung bzw. damit nachgeordnete Wärmeversorgung wurde eine Gas-Hochdruckleitung DN 100 in Stahlausführung im Auftrag der Stadtwerke Parchim GmbH bis auf den Standort verlegt. Der Standort für die Gasreglerstation ist auf der Planzeichnung gekennzeichnet.

- Elektroenergieversorgung

Die Elektroenergieversorgung erfolgt über ein 20-kV-Netz, in das der vorhandene Trafo auf dem Flughafengelände in der Nähe des jetzigen Towers und ein zweiter Trafo südlich des Baufeldes ⑦ - im Geltungsbereich des B-Planes Nr. 23 - eingebunden sind. Die vorhandene 20-kV-Leitung, die überwiegend in der bestehenden Erschließungsstraße liegt, wird künftig entfallen.

Leitungsverläufe außerhalb des Straßenkörpers sind in der Planzeichnung nachrichtlich dargestellt und als mit Geh-, Fahr- und Leitungsrechten zugunsten der Versorgungsträger zu belastende Flächen gekennzeichnet.

8.6. Altlasten

Durch den langjährigen militärischen Flugbetrieb auf der ehemaligen WGT-Liegenschaft Flugplatz Parchim und den damit verbundenen Handlungsabläufen ergaben sich Verdachtsmomente auf infrastrukturorientierte Schadstoffakkumulation auf dem Flugplatzgelände. Diese Verdachtsmomente wurden durch umfangreiche Altlastenuntersuchungen, die nach Abzug der russischen Truppen auf dem Flugplatz durchgeführt wurden, bestätigt.

In einer Erstbewertung wurden 1993 für den gesamten Flughafenbereich 198 kontaminationsverdächtige Standorte lokalisiert. An 12 Stellen wurden Sofortmaßnahmen zur Gefahrenabwehr aufgrund festgestellter Kontaminationen erforderlich.

Die darauf folgenden Untersuchungen wurden hauptsächlich in den in der Karte 2 „Übersicht der Untersuchungsflächen“ ersichtlichen Teilflächen durchgeführt.

Folgende Zusammenfassung der Untersuchungsergebnisse ist aus dem Endbericht „Detailerkundung und Erstellung einer Sanierungskonzeption“ der unp-GmbH Rostock vom 30. Juni 1996 übernommen:

„Für den Flugplatz Parchim sollten vom Ingenieurbüro uebersohn, dr. niewiarra und partner gmbh, im Rahmen der Sanierungsvorplanung/Grundlagenermittlung weitere Detailuntersuchungen auf bekannten bzw. möglichen Altlastenverdachtsflächen durchgeführt werden. Es sollten schadstoffverdächtige ehemalige Nutzungsstandorte ausgegrenzt und die vertikale wie horizontale Ausdehnung von Kontaminationen und das Migrationsverhalten angetroffener Schadstoffe aufgezeigt werden.“

Der vorliegende Untersuchungsbericht beschreibt die Standortsituation durch:

- Laterale und vertikale Eingrenzung der Kontaminationskörper der Werkstattbereiche II / III und Tankstelle mit Mengenberechnung des Mineralöls in fließfähiger Phase und in Restsättigung sowie des Kontaminationskörpers des nördlichen Flugvorfeldes in westliche Richtung (Werkstattbereich I).
- Charakterisierung der lokalen Grundwasserdynamik.
- Erfassung der Sediment- und Schadstoffparameter.
- Erarbeitung des Schadstoffverhaltens und -transports in der ungesättigten Bodenzone, dem Kapillarsaum und in der gesättigten Bodenzone bzw. Grundwasser.
- Vorschläge für eine Sanierungskonzeption unter Berücksichtigung von Variantenvergleichen und Kostenrahmen.

Eine Gefährdungsabschätzung für Teilbereiche der Untersuchungsgebiete mit lokalisierbaren Kontaminationen fand auf der Grundlage der Konzentrationen, Toxizitäten und Mobilitäten der nachgewiesenen Schadstoffe und der Emissionspfade, Expositions- und Gefährdungsmöglichkeiten statt.

In den Sondergebieten Sauna, Lagerraum mit Altölbrunnen und Garage, Kläranlage und Neues Heizhaus, Altes Heizhaus und Trasse (Untersuchungsflächen E, F, G, H und I) konnten durch die Untersuchungen keine sanierungsrelevanten Belastungen festgestellt werden.

Die im Werkstattbereich I (Untersuchungsfläche D) bereits bekannte, überwiegend im Kapillarsaum auftretende MKW- bzw. BTEX-Kontamination konnte in ihrer lateralen Ausdehnung eingegrenzt und die Belastungssituation dem bekannten Kerosinphasenkörper des nördlichen Flugvorfeldes zugeordnet werden.

Lokalisierbare punktuelle kleinräumige MKW-Kontaminationen in sanierungsrelevanter Größenordnung treten auf den Untersuchungsflächen C und L (Werkstattbereich III) auf. Für diese punktuell auftretenden Kontaminationen besteht ein Sanierungsbedarf.

Großräumig auftretende und vermutlich zusammenhängende Kontaminationskörper wurden im Kapillarsaum der Untersuchungsflächen A, B, C und K detektiert. Die Kontaminationszentren befinden sich im direkten Tankstellenbereich, im Bereich östlich des heutigen Abfertigungsgebäudes bzw. südwestlich des Werkstattbereiches I und nordöstlich der Turnhalle. Aufgrund der stofflichen Zusammensetzung der Mineralölkohlenwasserstoffe lassen sich differente Eintragsquellen nachweisen. Neben einer extrem hohen Belastung des Kapillarsaums mit MKW und BTEX konnten ebenfalls deutlich sanierungsrelevante Werte dieser Schadstoffparameter in Grundwasser gemessen werden. Die im Grundwasser nachgewiesene Schadstofffront eilt dem eigentlichen Kontaminationskörper voraus und befindet sich im Werkstattbereich III bereits nördlich der eigentlichen Untersuchungsfläche.

- siehe Karte 3 -

Die festgestellten Mineralölkontaminationen aus Kerosin und Vergaserkraftstoff erfordern aufgrund der extremen Umweltgefährdung, besonders im Hinblick auf das Schutzgut Grundwasser, eine möglichst kurzfristige Sanierung. Während für die Sanierung der oberflächlich kontaminierten Bereiche ein off-site/on-site-Verfahren favorisiert wird, kommt für die großräumig auftretenden Kontaminationskörper nur ein hydraulisches in-situ-Verfahren in Kombination mit Bodenluftabsaugung und biologischen Verfahrensschritten in Betracht.

Nach dem Untersuchungsergebnis müssen im Untersuchungsgebiet kontaminierte Teilflächen z. T. raumübergreifend betrachtet und zu einer Sanierungsmaßnahme zusammengefaßt werden. Dies gilt für die Verdachtsfläche D (Werkstattbereich I), dessen Kontamination im Zusammenhang mit dem bereits untersuchten Kerosinschaden im Flugvorfeld gesehen und in die vorhandene Sanierungsplanung mit einbezogen werden muß.

Ebenso ist bei den Flächen A, B, C, K und L aufgrund ihrer räumlichen Lage zueinander und den drei sich vermutlich überschneidenden Phasenkörpern eine gemeinsame Sanierung anzuraten. Für diese drei Phasenkörper in den Untersuchungsbereichen A, B, C und K (Werkstattbereich II, südlicher Werkstattbereich III, Tankstelle und Randbereiche) wird analog zu dem Sanierungsvorschlag für das Flugvorfeld eine kombinierte in-situ Sanierung empfohlen.

Obwohl die oberflächigen Kontaminationen im nördlichen und nordwestlichen Werkstattbereich III eine geringere Umweltrelevanz aufweisen, ist eine zeitgleiche Sanierung durchzuführen, da aufgrund des latenten Schadstoffaustrages über den Sickerwasserpfad mit einer möglichen Beeinflussung der etwas weiter südlich gelegenen in-situ Sanierung zu rechnen ist.

Nach einer ersten Schätzung liegen die Kosten für die Sanierung zwischen 2,4 und 5,1 Mio. DM.“

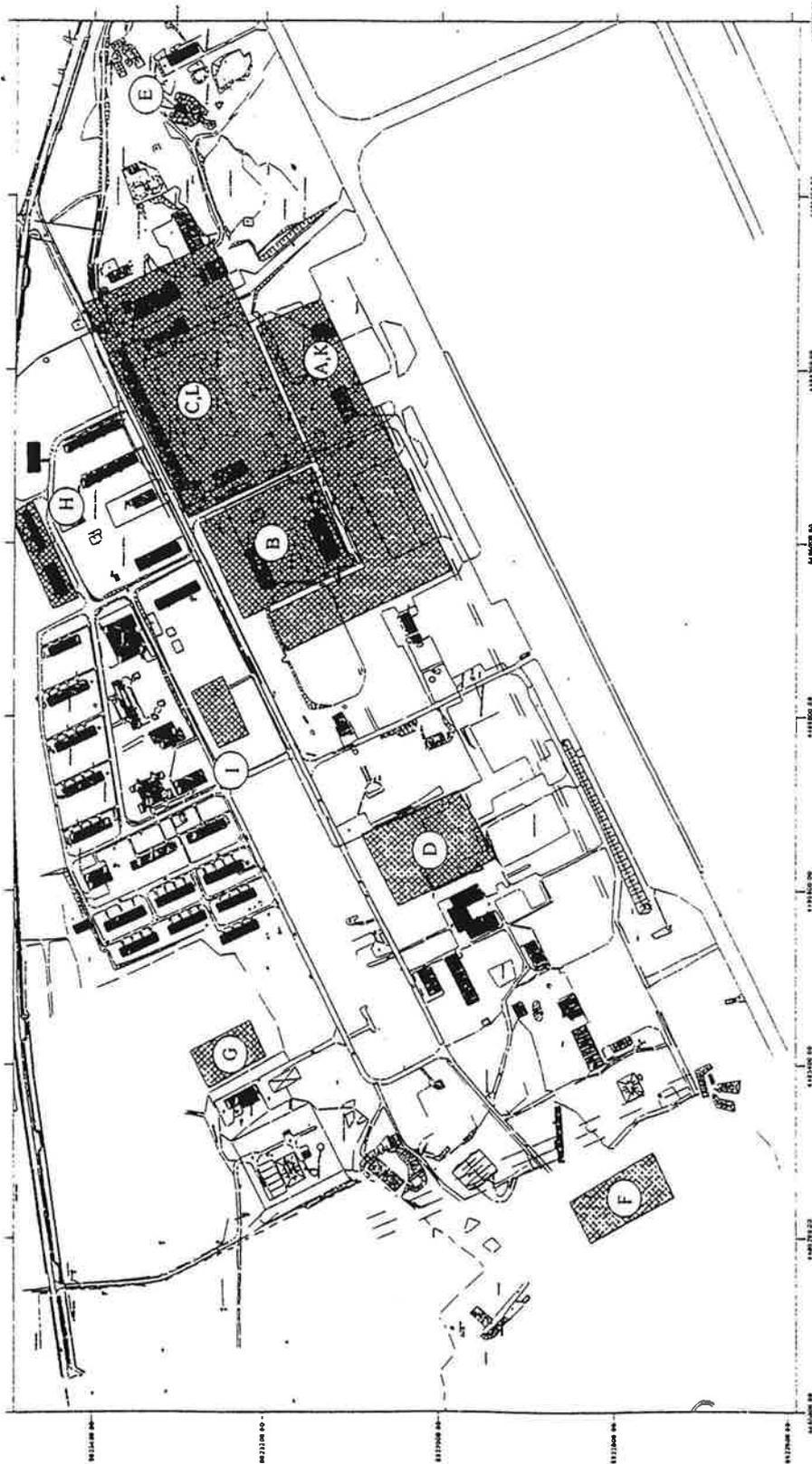
Hinsichtlich der Kostenübernahme der Sanierung durch den Bund sind vertragliche Vereinbarungen zwischen dem Landkreis Parchim und der Oberfinanzdirektion Rostock zu tätigen.



Flugplatz Parchim

Übersicht der
Untersuchungsflächen
A - L

- A, K Werkstatbereich II, Tankstelle u. Anstrom Werkstatbereich III
- B Werkstatbereich II (Fablager)
- C, L Werkstatbereich III, Tankstelle
- D Werkstatbereich I
- E Sauna
- F Altöllager
- G Neues Heizhaus
- H Altes Heizhaus
- I Trassenverlauf





Flugplatz Parchim

Darstellung der Phasenkörper und der Schadensausbreitung im Grundwasser

Legende

- Vermutete Grenze der gelösten Schadstoffe im Grundwasser
- Benzol-Kontamination im Grundwasser
- Nachgewiesene BTEX und MKW-Kontamination im Grundwasser
- MKW (Kerosin) in Phase
- MKW (VK) in Phase
- MKW - Überschneidung (Kerosin/VK) in Phase



5923400
5923300
5923200
5923100
5923000
4485800
4485900
4486000
4486100
4486200

Es liegen somit Informationen vor, aus denen im Planungsgebiet ein Altlastenverdacht entsprechend dem fünften Teil des Abfallwirtschafts- und Altlastengesetzes Mecklenburg-Vorpommern (AbfAIG M-V) in der Fassung der Bekanntmachung vom 15. Januar 1997 (GVOBl. M-V S. 43) § 20 (1) - (3) abzuleiten ist.

Die Altlastenverdachtsflächen sind im Plan dargestellt. Es wird angenommen, daß die Beseitigung der Altlasten einen Zeitraum von 3 - 5 Jahren in Anspruch nehmen wird und somit die im Plan gekennzeichneten Flächen erst nach Abschluß der Sanierungsmaßnahmen für eine Bebauung zur Verfügung stehen.

Für den Fall, daß bei zukünftigen Bauarbeiten Anzeichen für bisher unbekannt Belastungen des Untergrundes angetroffen werden, wie

- abartiger Geruch,
- anormale Färbung,
- Austritt von verunreinigten Flüssigkeiten,
- Ausgasungen,
- Reste alter Ablagerungen (Hausmüll, gewerbliche Abfälle etc.)

ist dem Antragsteller aufzugeben, dies anzuzeigen und Auskünfte darüber gemäß § 40 Abs. 2 des Gesetzes zur Vermeidung, Verwertung und Beseitigung von Abfällen - Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetz vom 27. September 1994 - i. V. m. § 24 Abs. 2 des Abfallwirtschafts- und Altlastengesetzes Mecklenburg-Vorpommern in der Fassung vom 15. Januar 1997 (GVOBl. M-V S. 43) an die gemäß § 3 Nr. 5 der Verordnung über die Zuständigkeit der Abfallbehörden (Abfallzuständigkeitsverordnung - AbfZustV) vom 12. Juli 1994 (GVOBl. Nr. 18 S. 797) in der Fassung der Ersten Verordnung zur Änderung der Abfallzuständigkeitsverordnung vom 23. September 1996 (GVOBl. M-V S. 463 „zuständige Behörde“ (Landräte, Oberbürgermeister (Bürgermeister) der kreisfreien Städte) zu geben.

Der Antragsteller ist darauf hinzuweisen, daß, sofern Abfälle oder belasteter Boden ausgehoben werden, er als Abfallbesitzer gemäß §§ 10, 13 und 15 des AbfG zur Überlassung an den Landkreis als entsorgungspflichtige Körperschaft oder selbst zur ordnungsgemäßen Entsorgung verpflichtet ist, sofern die entsorgungspflichtige Körperschaft diese Abfälle von der Entsorgung ausgeschlossen hat (§ 15 Abs. 3 KrW).

Die ehemals militärisch genutzten Flächen des Flughafens wurden bereits teilweise von Munition beräumt. Dennoch ist zur Feststellung der Munitionsfreiheit vor Baubeginn jeder Maßnahme das Landesamt für Katastrophenschutz Mecklenburg-Vorpommern zu konsultieren bzw. heranzuziehen.

9. Wechselwirkungen zwischen Planungsgebiet und Umfeld

9.1. Einwirkungen auf das Planungsgebiet

Auf das Planungsgebiet wirkt vor allem der Flugbetrieb hinsichtlich der Lärmimmission und der Bauhöhenbeschränkungen. Die Start- und Landebahn verläuft parallel zur südlichen Grenze des Geltungsbereiches in ca. 650 m Entfernung.

Die Bauschutzbereiche werden nach § 12 des Luftverkehrsgesetzes festgelegt. Demzufolge ist am südlichen Rand des Planungsgebietes eine maximale Baukörperhöhe von ca. 35 m möglich, die sich in Richtung Norden erhöht. Da jedoch noch nach den Sichtflugregeln geflogen wird, wird die maximale Bauhöhe auf 20 m festgelegt. Notwendige Abweichungen davon sowie auch die Kranaufstellung während der Bauzeit sind gesondert mit der Landesluftfahrtbehörde abzustimmen.

Zur Beurteilung der Fluglärmbelastung auf die unmittelbar an den Flughafen angrenzenden Flächen des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes wird das Gutachen - Flughafen Parchim, Standortuntersuchung für eine zivile Nutzung - der Flughafen Frankfurt/Main AG

Airconsult (FAG) vom März 1992 herangezogen. Dieses Gutachten geht von sehr hohen Passagierzahlen und damit zu erwartenden Flugbewegungen als Grundlage für die Berechnung der zu erwartenden Lärmwerte aus, die nach Einschätzung des Eigenbetriebes Grundstücksverwaltung Flughafen Parchim aufgrund der bisherigen Entwicklung und neuester Prognosen auf lange Sicht nicht zu erwarten sind.

Auch das Gutachten über den bedarfsgerechten Ausbau des Flughafens Parchim der Dornier System Consult GmbH vom März 1996 geht von Flugbewegungen aus, die weit unter denen des o. g. Gutachtens liegen.

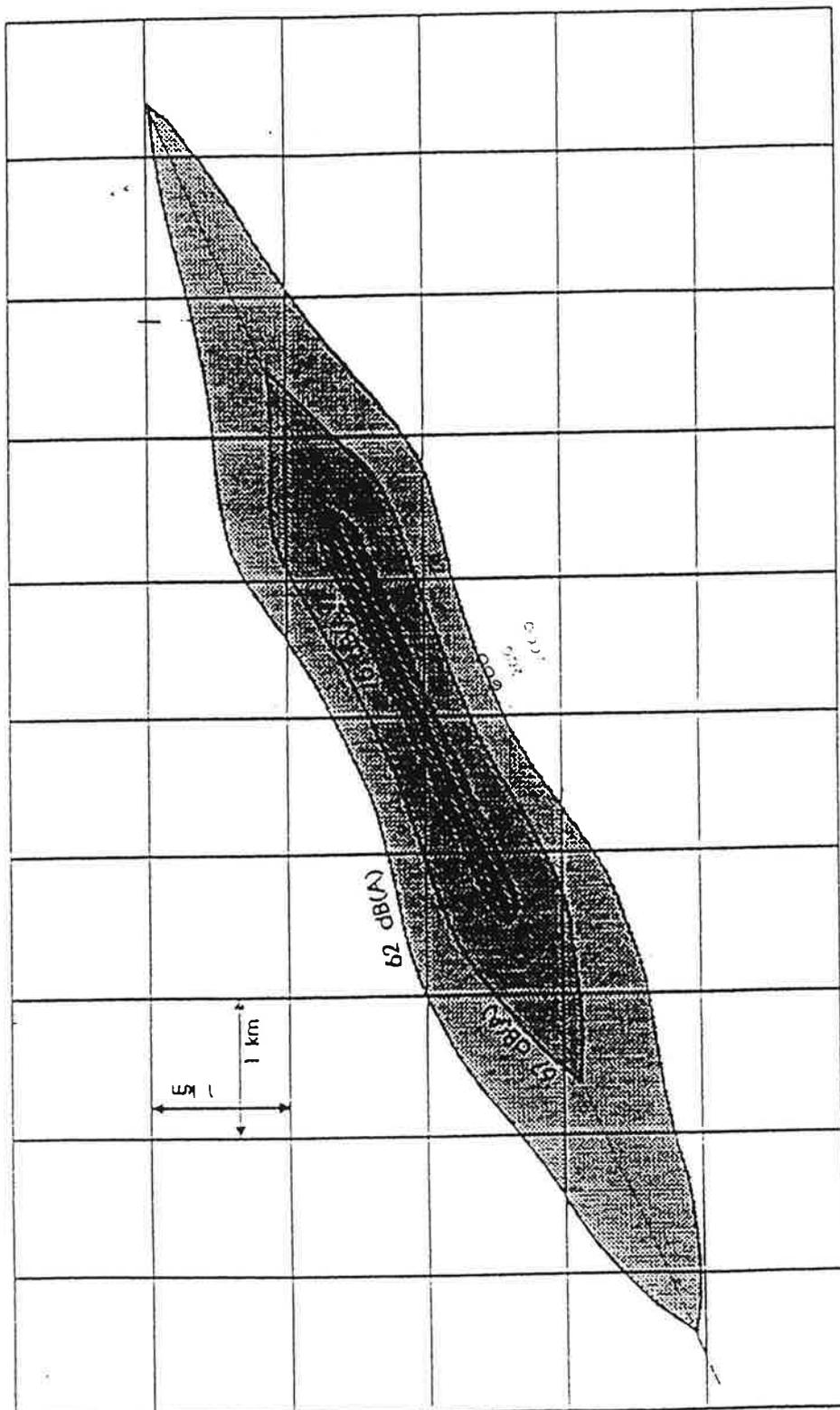
Entsprechend dem Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm werden die Lärmschutzzonen I und II, in denen 75 dB (A) bzw. 67 dB (A) Dauerschallpegel überschritten werden, bestimmt. Darüberhinaus wird die sogenannte Planungszone mit 62 dB (A) ermittelt.

Das Ergebnis des FAG-Gutachtens ist aus der nachfolgenden Karte 4 ersichtlich, in der Karte 5 ist die Lage der Lärmschutzzonen zu den überplanten Flächen des B-Plan-Gebietes erkennbar. Danach liegen diese Flächen unterhalb des berechneten Dauerschallpegels von 62 dB (A).

Die ermittelte Planungszone von 62 dB (A) liegt ca. 150 - 210 m südlich der Plan-gebietsgrenze.

Aufgrund der Entfernung zur schutzbedürftigen Nutzung werden für das Plangebiet keine Beeinträchtigungen durch Flugverkehrsgeräusche erwartet.

Lärmschutzzonen



M 1:50.000

Karte 4



Lärmschutzzonen Karte 5

9.2. Auswirkungen des Plangebietes

Um die Belange des Umweltschutzes umfassend berücksichtigen zu können, wurde die Dr.-Ing. A. Herold, Gesellschaft Beratender Ingenieure Rostock, beauftragt, für die Entwürfe der B-Pläne Nr. 21 - Nr. 24 der Stadt Parchim eine gutachtliche Stellungnahme hinsichtlich der Lärmbelastung für die Plangebiete und die einzelnen Einwirkbereiche zu erarbeiten.

Dieser schalltechnischen Untersuchung zu den B-Plänen Nr. 21 - Nr. 24 der Stadt Parchim vom 06. August 1997 wurde folgende Zusammenfassung entnommen:

„Im vorliegenden Gutachten erfolgte eine prognostische Ermittlung der zu erwartenden Immissionen für die Geräushtypen STR und IND/GE im Geltungsbereich der B-Pläne Nr. 21 - Nr. 24 der Stadt Parchim. Ziel war die Herausarbeitung möglicher Konfliktbereiche und die Erarbeitung von Vorschlägen zur Verbesserung möglicher Konfliktsituationen.“

Straße

Die Berechnungen des Gutachtens zeigen, daß die Orientierungsrichtwerte für Gewerbegebiete im Tag- und Nachtzeitraum an maßgebenden Immissionspunkten durch Verkehrsgläusche der L 09 eingehalten bzw. unterschritten werden.

„Aufgrund fehlender Angaben zur Art der sich ansiedelnden Firmen und deren Betriebszeiten war die Bestimmung von Verkehrsgläuschimmissionen der Planstraßen innerhalb des Plangebietes nicht möglich. Je nach Art der zukünftigen Firmen können Verkehrsgläuschimmissionen der Planstraßen Immissionsrelevanz für schutzbedürftige Nutzungen innerhalb des Plangebietes erlangen.“

Gewerbe

„Da zum Zeitpunkt der Erstellung der B-Planentwürfe die Art der anzusiedelnden Gewerbe im Einzelnen noch nicht bekannt war, wurde bei den Berechnungen zunächst von den zulässigen Flächenschalleistungen für unbeschränkte Gewerbe-/Industriegebiete nach DIN 18005 ausgegangen.“

Während im Tagzeitraum von einer nahezu unbeschränkten Industrie-/Gewerbeansiedlung gesprochen werden kann, ergeben sich im Nachtzeitraum Restriktionen für die dazwischengelagerten Gewerbenutzungen.“

Es kommt hier an den Baugrenzen der betrachteten Gewerbegebiete zu Überschreitungen des Orientierungsrichtwertes von bis zu 15 dB(A). Ein unbeschränkter Gewerbebetrieb auf den angrenzenden GE-/GI-Flächen ist im Nachtzeitraum nicht möglich. Dies trifft natürlich nur dann zu, wenn innerhalb der Gewerbeflächen im Nachtzeitraum eine Nutzung vorgesehen ist.

Wohnen

„Für die nächstgelegene Wohnbebauung der Orte Möderitz, Damm und Parchim wurde im folgenden die Immissionsrelevanz geprüft.“

Für eine unbeschränkte Industrie-/Gewerbenutzung auf den geplanten Flächen sind zur Einhaltung des ORW für allgemeine Wohngebiete im Tag- bzw. im Nachtzeitraum Mindestabstände¹ von ca. 200 m bzw. 1.200 m erforderlich.

¹ Mindestabstände gelten für freie Schallausbreitung, d. h. keine Hindernisse im Ausbreitungsweg des Schalls

Die nächstgelegene Wohnbebauung mit dem Ort Möderitz befindet sich in einem Abstand von ca. 1.200 m in nördlicher Richtung.

D. h., an den umliegenden Wohnbebauungen (Möderitz, Parchim, Damm) sind auch bei unbeschränktem Industrie-/Gewerbebetrieb keine Beeinträchtigungen durch Industrie-/Gewerbegeräusche zu erwarten.“

Da durch die Berechnungen aufgezeigt wurde, daß eine unbeschränkte Industrie-/Gewerbeansiedlung nicht möglich ist, wurden im Gutachten Lösungsvarianten herausgearbeitet, mit dem Ziel, den ORW für Gewerbegebiete im Tag- und Nachtzeitraum einzuhalten. Die Variante II kommt für den B-Plan Nr. 21 zur Anwendung:

„Bei dieser Variante wurden die zu kontingentierenden Flächen in Teilflächen untergliedert und mit gestaffelten flächenbezogenen Schalleistungen belegt. Damit ist es möglich, lärmintensivere Gewerbeansiedlungen (z. B. solche mit Außenquellen) gezielt auf diesen Flächen anzusiedeln.“

Die maximalen flächenbezogenen Schalleistungen (LW" (max.)) wurden auf der Planzeichnung für die Flächen 1, 2.1 und 2.2 festgesetzt.

10. Sicherung des Bebauungsplanes / bodenordnende Maßnahmen

Eigentümer der zur Bebauung und Erschließung des Baufeldes vorgesehenen Flächen ist der Landkreis Parchim, Eigenbetrieb Grundstücksverwaltung Flughafen Schwerin - Parchim. Damit sind die bodenordnenden Maßnahmen für diesen Bereich abgeschlossen.

Die Sicherung der Flächen für grünordnerische Maßnahmen und die Realisierung der im Bebauungsplan festgesetzten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sowie die Durchführung der Altlastensanierung werden durch einen städtebaulichen Vertrag zwischen der Stadt Parchim und dem Landkreis Parchim gewährleistet.

11. Flächenbilanz

- Planimetrische Ermittlung auf der Plangrundlage M 1 : 1.000
- Angaben in Hektar

Fläche innerhalb des Geltungsbereiches		11,71
Bauflächen		4,63
Baufeld ①	1,04	
Baufeld ②	3,59	
Straßenverkehrsflächen		1,20
Planstraße A ₁	0,25	
Planstraße D	0,95	
Grünflächen		1,90
private Grünfläche Nr. 1	0,18	
private Grünfläche Nr. 2	0,08	
private Grünfläche Nr. 3	1,01	
Waldflächen		4,61
davon Sukzessionsfläche Vorwaldstadium Nr. 4	0,61	
davon Aufforstungsfläche Vorwaldstadium Nr. 5	0,65	

Parchim,



Der Bürgermeister

