

Stadt Parchim

Bebauungsplan Nr. 22 „Dammer Weg II“

- Begründung -

Stand: November 1997

**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 / bodenordnende Maßnahmen**
- 11. Flächenbilanz**

1. Rechtsgrundlagen

Als Rechtsgrundlagen für den Bebauungsplan gelten:

- a) Das Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 08. Dezember 1986 (Gbl. I S. 2253), zuletzt geändert durch das Gesetz zur Änderung des BauGB vom 30. Juli 1996 (BGBl. I S. 1189).
- 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 Vermessungen 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 Aufstellungsbeschuß für den Bebauungsplan gefaßt.

In der Sitzung der Stadtvertretung am 05. 04. 1995 wurde der Beschluß über die öffentliche Auslegung gefaßt. Gleichzeitig wurden die Träger öffentlicher Belange zur Stellungnahme aufgefordert.

Im Laufe des B-Plan-Verfahrens ergab sich aufgrund von vielfältigen Untersuchungen und Gutachten sowie der Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange die Notwendigkeit, die Planung zu ändern und an die objektiven Gegebenheiten anzupassen.

In der Sitzung der Stadtvertretung am 30. 10. 1996 wurde deshalb der Beschluß zur Umbenennung des Bebauungsplanes im Zusammenhang mit der Präzisierung des Geltungsbereiches und des Planinhaltes gefaßt. Gleichzeitig wurde die erneute öffentliche Auslegung beschlossen und ausgewählte Träger öffentlicher Belange wiederholt am Planaufstellungsverfahren beteiligt.

Für die Hapterschließungsanlagen im Gebiet, die von der Überarbeitung nicht betroffen sind, war bereits nach der 1. öffentlichen Auslegung der Sachstand nach § 125 BauGB erreicht. Die Genehmigung zum Beginn der Erschließungsarbeiten wurde am 21. 09. 1995 erteilt. Die Planstraße „B“ an der östlichen Grenze des Bearbeitungsgebietes einschließlich der Gebietszufahrt und die Planstraße „A“ sind bereits fertiggestellt.

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 Schwerin - Parchim einerseits aber auch für die unmittelbar angrenzenden Bereiche zu formulieren, wurde die Erarbeitung eines städtebaulichen Rahmenplanes durch den Landkreis Parchim - Eigenbetrieb Grundstücksverwaltung Flughafen Schwerin - 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 Schwerin - Parchim zu nutzen und gleichzeitig die zu erwartenden Nutzungskonflikte zwischen Luftverkehr, gewerblicher Nutzung, Wohnen und den Belangen von Naturschutz und Landschaftspflege ausreichend zu untersuchen.

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

Der B-Plan Nr. 22 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, Grenzen des Geltungsbereiches

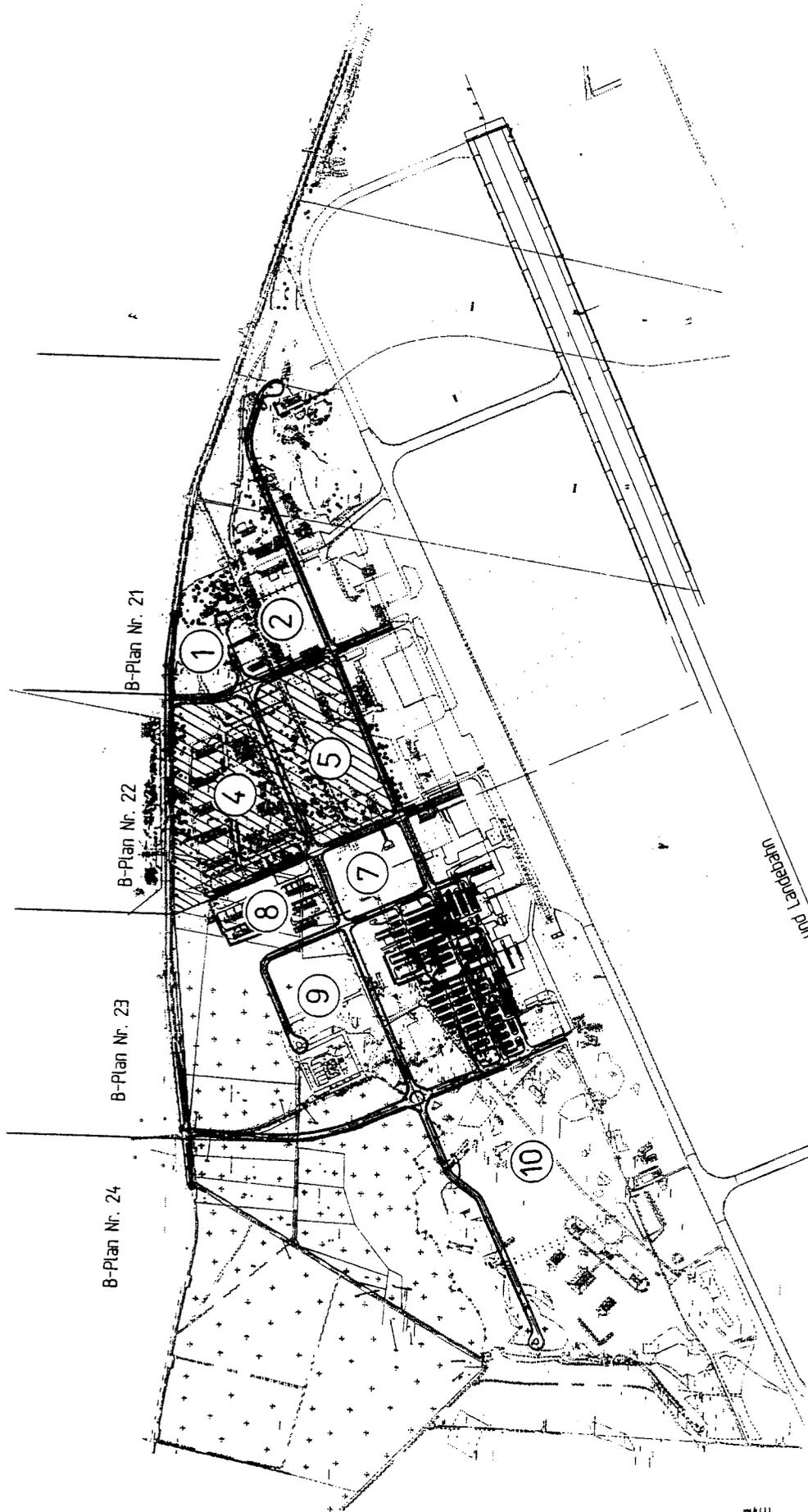
Das Flughafengebiet liegt ca. 1,5 km westlich des Stadtgebietes von Parchim und ist über die L 09 Parchim - Damm erreichbar. Das Gelände ist weitgehend eben und fällt geringfügig nach Westen ab. Das ehemals umzäunte Militärflugplatzgelände umfaßte eine Fläche von ca. 500 ha.

Das Planungsgebiet des B-Planes Nr. 22 ist eine Teilfläche am Flughafen Schwerin - Parchim und wird wie folgt begrenzt:

- Norden: Landesstraße - L 09 - (Dammer Weg)
- Osten: Geltungsbereich des B-Planes Nr. 21, östliche Straßenbegrenzungslinie der Planstraße „B“
- Süden: Südliche Straßenbegrenzungslinie der Planstraße „D“
(Die südliche Grenze des Plangeltungsbereiches liegt in einer Entfernung von ca. 120 m vom Vorfeld des Flughafens Schwerin - Parchim.)
- Westen: Geltungsbereich des B-Plans Nr. 23, westliche Straßenbegrenzungslinie der Planstraße „G“

Das Plangebiet umfaßt eine Fläche von ca. 15 ha (siehe Karte 1). Folgende Flurstücke der Flur 47 der Gemarkung Parchim werden überplant:

16 (teilweise / Dammer Weg); 21 (teilweise); 22/1 (teilweise); 25 (teilweise) und 80/2 (teilweise).



Übersicht über Baufelder Karte 1

① Nr. der Baufelder

6.2. Zustand und Nutzung des Plangebietes

Der Bereich nördlich der Erschließungsstraße bis zum Dammer Weg hatte Wohngebietscharakter. Hier war der Wohnbereich der Offiziersfamilien und der Zivilangehörigen innerhalb des Kasernengeländes. Neben mehreren Wohnblöcken gehörten dazu die zur Versorgung des Gebietes notwendigen Gemeinbedarfs- und Handelseinrichtungen, wie Kulturhaus, Kaufhalle, Kindereinrichtung und die Schule mit der Turnhalle.

Dieser bebaute Bereich ist nur mit sehr hohem Aufwand sanierungsfähig.

Die unter militärischen Zielsetzungen errichteten Gebäude sind in sehr schlechtem baulichem Zustand und für eine zivile Nachnutzung - bis auf wenige Ausnahmen - ungeeignet.

Auch die bestehende infrastrukturelle Erschließung dieses Geländes mit Straßen und Wegen sowie Ver- und Entsorgungsleitungen sind nicht nachnutzbar, da sie nicht dem Stand der Technik genügen und in keiner Weise den geplanten Nutzeranforderungen gerecht werden.

Der Wohnbereich ist zur Landesstraße - L 09 - (Dammer Weg) mit einem 25 - 40 m breiten Waldstreifen abgeschirmt. Auch die bebaute Fläche selbst ist durch einen großen Anteil an Bäumen geprägt. Sowohl die Wohnhöfe und Freiflächen der Gemeinbedarfeinrichtungen als auch die Freiflächen der militärisch genutzten Gebäude waren stark durchgrünt, straßenbegleitende Baumpflanzungen vervollständigen den grünen Charakter.

Teile des ehemaligen Werkstattbereiches II liegen im Geltungsbereich des Plangebietes. Das Areal ist weitestgehend durch Betonplatten oder Schotter versiegelt. Im westlichen Teil befinden sich kleinere Grünflächen mit einer Ruderal-Vegetation. Der Gebäudebestand dieses Bereiches ist vollständig erhalten (Remise im nördlichen sowie Werkstatt und Remise im südlichen Bereich).

Der Werkstattbereich wird z. Zt. von einem ortsansässigen Bauunternehmen als Abstellfläche für Baufahrzeuge, -container und -wagen verwendet. Darüberhinaus werden hier Baumaterialien gelagert. Im zentralen Teil des Werkstattbereiches befindet sich eine Waschrampe mit Sickergrube.

Im Westen grenzt der Werkstattbereich II an einen Sportplatz mit Aschenbahn, der nach Süden und Norden durch wallartige Aufschüttungen abgegrenzt wird.

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 Schwerin - Parchim stehen, wie z. B. Versorgungs- und Hilfsbetriebe oder Speditionen und Expresdienste, sowie Industrieunternehmen, für die der Standort wegen logistischer Erfordernisse hervorragende Kriterien aufweist.

Die Annahme, daß die Nähe zum Flughafen Schwerin - Parchim 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 Untemehmungen sowie die Zunahme von Lieferverflechtungen zwischen verschiedenen Untemehmungen 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 Schwerin - Parchim als auch für die Industrie- und Gewerbegebiete.
2. Der Flughafen Schwerin - Parchim 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 bieten sich in den Baufeldern ④ und ⑤ insgesamt ca. 10 ha große Flächen für die Besiedlung an. Teilbereiche des Baufeldes ⑤ stehen jedoch aufgrund der nachgewiesenen Kontaminationen erst nach der Altlastensanierung für eine Bebauung zur Verfügung (vgl. Pkt. 8.6. - Altlasten).
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 Distrubition in der hier dargestellten Größenordnung erforderlich.

Der Bebauungsplan soll auch dazu dienen, die vorhandenen Waldflächen entlang der Landesstraße 09 in ihrer Größe und Nutzung festzuschreiben. Der weitestgehende Erhalt von Einzelbäumen und Gehölzflächen innerhalb der Baufelder ist in Abhängigkeit der Nutzungs- und Funktionsstruktur zu prüfen.

4. 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.
5. Die verkehrsseitige und stadttechnische Erschließung ist als Teil einer für das gesamte nördliche Flughafenumfeld geltenden Planung zu verstehen und durch gesonderte Planungen zu untersetzen. In diesem Zusammenhang ist auch die neue, in der Planung befindliche veränderte Trassenführung der Landesstraße 09 (Dammer Weg) zu sehen. Über diesen neuen Abschnitt des Dammer Weges erfolgt die Anbindung des Flughafens und damit auch der angrenzenden Industrie- und Gewerbeflächen an die Stadt Parchim sowie die A 24 und die Landeshauptstadt Schwerin unter Einbeziehung der geplanten 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 im Baufeld ④ ein Gewerbegebiet nach § 8 BauNVO und im Baufeld ⑤ ein Industriegebiet nach § 9 BauNVO ausgewiesen. Die im GI-Gebiet ausnahmsweise zulässigen Nutzungen nach § 9 (3) wurden aufgrund ihrer Lage unmittelbar am Flughafengelände und der angestrebten ausschließlich industriellen und gewerblichen Nutzung im Teil B - Text - 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 Schwerin - Parchim ohnehin größere Emissionen (Lärm/Luft) zu erwarten sind, ist die Nachbarschaft eines Industriegebietes mit geringeren Anforderungen an Emissionen und Immissionen sinnvoll und vertretbar.

8.2. Maß der baulichen Nutzung und Baugrenzen

Entsprechend dem Planungsziel einer effektiven Baulandauslastung und des hohen Bedarfs an befestigten und überbaubaren Grundstücksflächen in Industrie- und Gewerbegebieten 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 ④ und ⑤ auf 20 m begrenzt werden. Das führt sowohl zum Ausschluß der 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 ④ und ⑤ 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 einzuhalten ist.

Diese Festsetzung dient der Gewährleistung der Sicht auf die Verkehrsstraßen (hier insbesondere in Kreuzungsbereichen einerseits) und dem Schutz der Bäume (Kronen- und Wurzelbereich) andererseits.

Der Abstand zwischen der Baugrenze im Baufeld ④ und dem Wald südlich der L 09 wurde mit 15,0 m festgesetzt. Ein Antrag auf Ausnahme von den Festsetzungen des Landeswaldgesetzes wurde gestellt, um ein großes Baufeld (das zudem frei von Kontaminationen ist) für die geplante großflächige Logistik u. a. Gewerbeansiedlungen bereitzustellen. Dabei wurde Bezug genommen auf die vorhandene Bebauung, die im Abstand von ca. 15,0 m durch ihre Reihung eine markante Linie ergibt. Eine weitere Beeinträchtigung des Waldes ist dadurch nicht zu erwarten. Die Verkehrssicherungspflicht geht auf die künftigen Grundstückseigentümer über. Die vorhandene Erschließungsstraße, die innerhalb des 15-m-Streifens liegt, kann die Funktion des Waldbrandschutzstreifens übernehmen, sie ist dauerhaft vegetationsfrei zu halten.

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

8.3. Verkehrserschließung

Die Landesstraße 09 führt westwärts über mehrere Dörfer nach Schwerin, in östlicher Richtung gelangt man ins Stadtgebiet.

Das Plangebiet ist über die Planstraße „B“ - an der östlichen Geltungsbereichsgrenze - direkt an diese Landesstraße (Dammer Weg) angebunden. Sie führt in südöstlicher Richtung über den Plangeltungsbereich hinaus bis an das Vorfeld des Flughafenbereiches.

Die Planstraße „A“ zweigt in westlicher Richtung von dem Kreisels der Planstraße „B“ ab. Sie ist die HAUPTerschließungsstraße, die weiterführt in das Gebiet des Bebauungsplanes Nr. 23, um dort über einen weiteren Kreisels und über die Planstraße „C“ wieder an die Landesstraße anzubinden. In östlicher Richtung führt die Planstraße „A“ in das Gebiet des Bebauungsplanes Nr. 21, um dort als Stichstraße im Wendehammer zu enden.

Die Planstraße „G“ zweigt als Erschließungsstraße für die Baufelder ④ und ⑤ am westlichen Plangeltungsbereich von der Planstraße „A“ ab. Sie führt parallel zur Planstraße „B“ in südliche Richtung bis an das Flugvorfeld heran und endet in nördlicher Richtung im Wendehammer.

Die Planstraße „D“ verläuft parallel zur Planstraße „A“ in ca. 170 m Entfernung (nördlich der Grenzen für den Luftverkehr). Diese Straße verbindet im südlichen Teil des Bebauungsplanes die Planstraßen „B“ und „G“ miteinander. Durch die benannten Planstraßen werden im wesentlichen die sehr großen Baufelder begrenzt und erschlossen.

Die Straßenquerschnitte sind zur Information auf dem Plan dargestellt.

Für die Darstellung der Sichtdreiecke wurden die Geschwindigkeiten von 70 km/h auf dem Dammer Weg - L 09 -, von 50 km/h auf den Erschließungsstraßen sowie entsprechende Vorfahrtregelungen zugrunde gelegt. Es wird demzufolge nur ein Sichtdreieck von der Planstraße „B“ auf die Landesstraße 09 dargestellt.

Die gekennzeichneten Flächen innerhalb der Sichtdreiecke sind zur Gewährleistung der Sichtfreiheit von jeglicher Bebauung sowie von Werbeanlagen und einem Bewuchs über 0,70 m Höhe freizuhalten.

Mit der Realisierung und Funktionsfähigkeit der beiden Zufahrtstraßen - Straße „B“ im Geltungsbereich des B-Planes Nr. 22 und Straße „C“ im Geltungsbereich des B-Plans Nr. 23 - ist die noch vorhandene alte Zufahrt in das Plangebiet - über den Geltungsbereich des B-Plans Nr. 21 - endgültig zu schließen. Sie wird derzeit nur noch als Baustellenzufahrt genutzt.

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 gleichzeitig 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

Bezeichnung	Größe (ha)	davon	
		versiegelte Flächen (ha)	unversiegelte Flächen (ha)
vollversiegelte Flächen	2,77	4,01	
Gebäude	1,24		
teilversiegelte Bereiche		0,01	
unversiegelte, vegetationslose Flächen	0,76		0,76
intensiv gepflegte Grünanlagen, Zierrasen mit Sukzession zum Magerstandort	1,74		1,74
Ruderalflächen, teilweise anthropogen beeinträchtigt	4,85		4,85
zusammenhängende Gehölzbestände, teilweise Jungwuchs	2,5		2,5
Forstflächen, strukturarm	1,37		1,37
	Σ 15,24	Σ 4,02	Σ 11,22

Versiegelungsgrad ~ 26 %

Ermittlung des Versiegelungsgrades nach dem geplanten Eingriff

Bezeichnung	Größe (ha)	überbaubare/ versiegelte Fläche (ha)	nicht überbaubare Grünfläche (ha)
Bauflächen			
Baufeld ④ - GRZ 0,8	4,99	3,99	1,00
Baufeld ⑤ - GRZ 0,8	5,34	4,27	1,07
Verkehrsflächen	2,68	1,93	0,75
Grünflächen mit Erhaltungsgebot	0,57		0,57
mit Anpflanzgebot	0,29		0,29
Waldflächen (Bestand)	1,37		1,37
Gesamtfläche	15,24	10,19	5,05

Versiegelungsgrad: 67 %

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. 67 %, mindestens 26 % waren bereits vor dem Eingriff versiegelt.

Ein Ausgleich der absehbaren Eingriffe auf den Naturhaushalt ist nur teilweise im Plangebiet möglich. Schwerpunkt der Grünordnungsplanung ist deshalb der Ersatz des Eingriffs außerhalb des Bebauungsplangebietes

Innerhalb des Bebauungsplangebietes sind für den Ausgleich folgende Maßnahmen vorgesehen:

- 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. Der Baumbestand ist zu ergänzen, evtl. abgängige Bäume sind ebenfalls durch Neuanpflanzungen zu ersetzen.

- Die Neuanlage von Grünflächen

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, 18 - 20 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.

Mit den im Gestaltungsplan des Grünordnungsplanes dargestellten Baumpflanzungen wird von optimalen Verhältnissen (Pflanzung ohne Berücksichtigung von Zufahrten etc.) ausgegangen. Festgesetzt wird eine Pflanzung der Bäume unter Berücksichtigung der Zufahrten sowie der Beleuchtung.

In den Planstraßen „A“, „B“, „G₁“, „G₂“ sowie „D“ ist ein Baumabstand von 10 - 12 m festzusetzen.

Innerhalb der privaten Grünfläche 1 sind zweireihige Baumpflanzungen vorzunehmen. Entwicklungsziel ist ein Stiel-Eichen-/Sand-Birken-Bestand, welcher die Planstraßen „A“ und „B“ vom Baufeld ④ optisch abschirmt.

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

Die im Plangebiet vorhandenen Altlasten stellen keinen grundsätzlichen Hinderungsgrund 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.

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.

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 Rodungen / Umwandlungen von Baumgruppen (auch Jungwuchs) im Bebauungsplangebiet sowie Ersatzmaßnahmen für die Schutzgüter Boden und Wasser.

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

- Exklave Parchim (ehemaliger Raketenstützpunkt)

Ein Schwerpunkt auf dem Gelände sind die Sondermüllbeseitigung sowie der Rückbau der Gebäude, Beleuchtungen, Zisternen u. ä.. Der Umbau einiger Gebäude („Fledermausbunker“) durch Verfüllen mit Bauschutt und Erdüberdeckung ist gesondert zu betrachten. Die flächenhaften Versiegelungen bleiben überwiegend als mittlerweile überwachsener Sonderstandort erhalten.

Der vorhandene Mager- und Trockenrasenbestand kann durch Pflege erhalten werden. Gleiches gilt für Teile der Ruderalflora. Ein Pflegeregime ist dafür nicht vorhanden.

Aus Sicht des Grünordnungsplanes wird deshalb empfohlen:

Grundlage für eine gezielte Entwicklung sollte die Erstellung eines Pflege- und Entwicklungsplanes (Landschaftspflegerische Ausführungsplanung) sein, welcher konkret die Möglichkeiten der partiellen Pflege der Gesamtfläche untersucht.

Die geköpften Pappeln auf dem Gelände besitzen keine lange Reststandzeit mehr. Sie sind aber als Totholz zu erhalten. Zusätzlich sind in diesen Bereichen Stiel-Eichen-Pflanzungen vorzusehen.

Diese Pflanzungen werden als Ersatzpflanzungen für Rodungen von Einzelbäumen und Baumgruppen innerhalb des Bebauungsplangebietes Nr. 22 angerechnet. Bäume mit den Anforderungen Hochstamm, 3 x v., StU 14 - 16 cm sind zu verwenden (vgl. auch 6.4. Ersatzmaßnahmen nach Baumschutzverordnung des Grünordnungsplanes)

Nicht im Bereich des Raketenstützpunktes, sondern im Bereich der Parchimer Großen Wiesen soll eine durch nicht abgesicherte Pflege gefährdete Heckenneupflanzung auf den Hinweis der UNB - Landkreis Parchim durch dauerhafte Pflege 5 Jahre à 2 Pflegegänge, sowie danach alle 5 Jahre 2 Pflegegänge (d. h. gesamt 15 Jahre Pflege) erhalten werden. Die Maßnahme erfolgt auf einer Fläche, für die Grundstücksnummer und Einverständniserklärung der Eigentümer beim Naturschutz, Untere Naturschutzbehörde beim Landkreis Parchim, vorliegen.

- 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 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 obliegt 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.

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 sind gemäß Baumschutzverordnung Laubgehölze mit den Anforderungen Hochstamm, 3 x verpflanzt, Stammumfang 14 - 16 cm vorgesehen.

Ein Teil der Ersatzpflanzungen wird im Bebauungsplangebiet - innerhalb der privaten Grünfläche 1 und im Straßenraum realisiert.

Im Grünordnungsplan wurden 83 Stück für die o. g. Fläche und ca. 178 Stück für die Straßenbepflanzung ermittelt.

Die Eichenpflanzungen innerhalb der Exklave Parchim, entlang der Straße nach Matzlow - Garwitz, sowie Anpflanzungen im Eingangsbereich werden ebenfalls als Ersatzpflanzungen für Rodungen im B-Plan-Gebiet angerechnet.

Insgesamt werden 389 Bäume als Ersatzpflanzungen im und außerhalb des Bebauungsplangebietes getätigt; für weitere 249 Bäume sind Ersatzzahlungen zu leisten. Eine Verrechnung mit den Aufwendungen für die Schaffung der „Fledermausbunker“ in der Exklave Parchim ist hierbei möglich.

8.5. Technische Ver- und Entsorgung

Alle vorhandenen Anlagen aus der Zeit der ehemaligen 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 DW 250.

Der Rückbau der vorhandenen Brauchwasseranlage ist unter dem Aspekt der Kostenreduzierung durch Wegfall eines zweiten Rohrleitungssystems erforderlich. Das alte Wassernetz ist grundsätzlich nicht weiterzubetreiben.

Nach § 40 Abs. 1 LBauO M-V muß zur Brandbekämpfung eine ausreichende Löschwassermenge zur Verfügung stehen. Für das B-Plangebiet Nr. 22 müssen 3.200 l/min. für eine Löschzeit von mindestens zwei Stunden in einer Entfernung von höchstens 100 m zu den baulichen Anlagen bei der Löschwasserentnahme aus Hydranten zur Verfügung stehen.

Die notwendige Feuerlöschmenge kann über das Trinkwassernetz der Stadtwerke Parchim GmbH gewährleistet werden.

- Abwasserentsorgung

Zum gegenwärtigen Zeitpunkt können im Dammer Weg (Einleitschacht Nr. S 708) 8 l/s schadlos eingeleitet werden. Da die Gesamtschmutzwassermenge jedoch einen weit höheren Anteil ausmacht, sind darüberhinausgehende Abwassermengen gesondert dem Klärwerk zuzuführen.

Für die Schmutzwasserentsorgung wird von der Stadtwerke Parchim GmbH nach gegenwärtigem Erkenntnisstand empfohlen:

- eine Abwasserdruckrohrleitung DN 100 m Q = 8 l/s für die Einleitung in den Schacht S 708 und
- eine Reserveverlegung DN 200 mit Q = 47 l/s bei $v = 1,5$ m/s und $K_b = 0,25$ in der Zielstellung der direkten Einleitung am Klärwerk.

Damit ist die Schmutzwasserentsorgung in geordneter Weise vollzogen.

- Regenentwässerung

Grundsätzlich ist der Boden im Gebiet des Geltungsbereiches des B-Planes 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.

- Elektroenergieversorgung

Die Elektroenergieversorgung erfolgt über ein teilweise vorhandenes und/bzw. neu- oder umverlegtes 20-kV-Netz, in das die vorhandenen bzw. neugebauten Trafos auf dem Flughafengelände eingebunden sind.

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.“

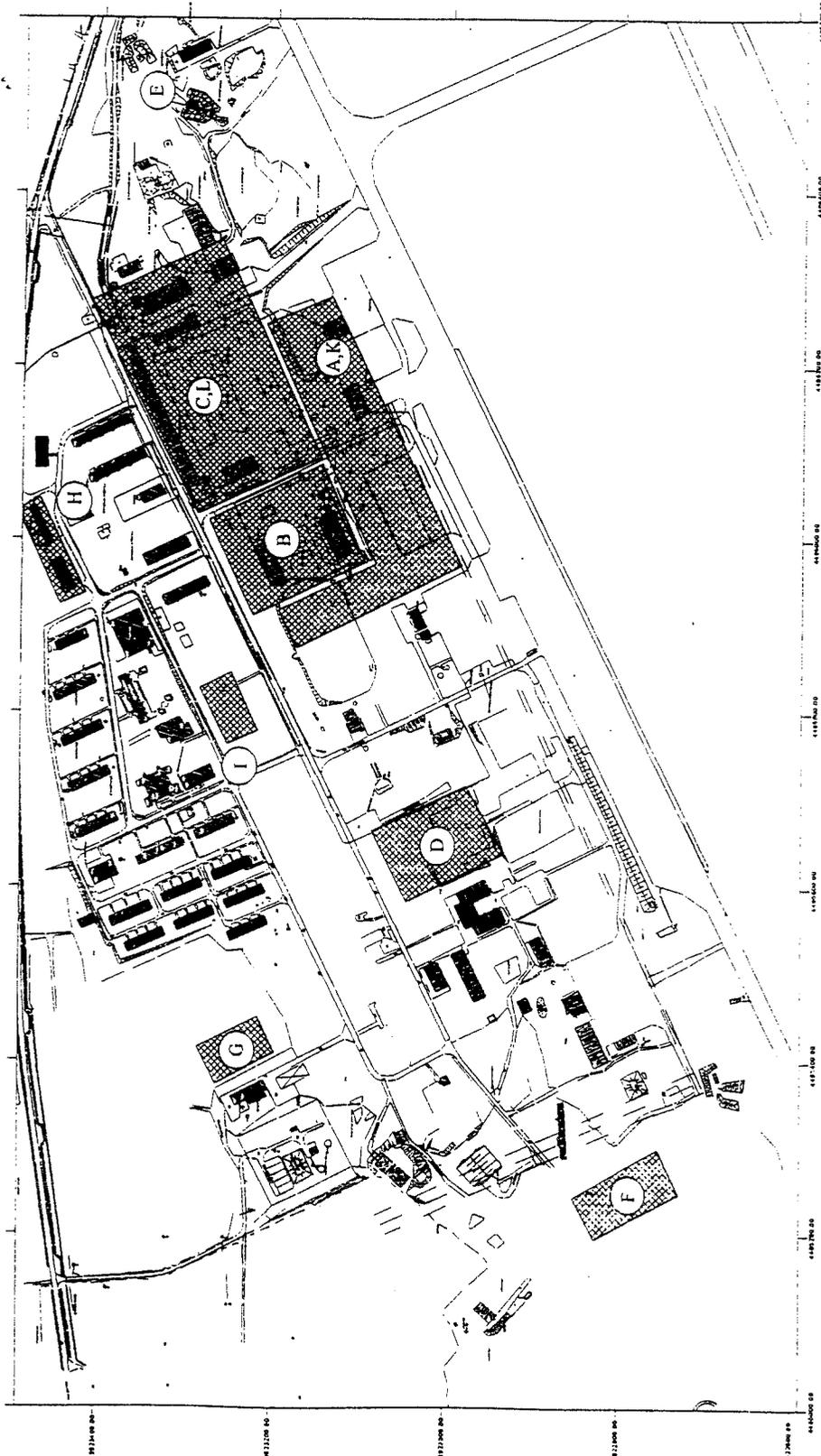
Hinsichtlich der Kostenübernahme der Sanierung durch den Bund sind vertragliche Vereinbarungen zwischen dem Landkreis Parchim und der Oberfinanzdirektion Rostock zu tätigen.



Flugplatz Parchim

Übersicht der
Untersuchungsflächen
A - L

- A, K Werkstattbereich II, Tankstelle u. Anstrom Werkstattbereich III
- B Werkstatbereich II (Faßlager)
- C, L Werkstattbereich III, Tankstelle
- D Werkstattbereich I
- E Sauna
- F Altöflager
- 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



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 unbekannte 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 § 11 Abs. 4 des Gesetzes über die Vermeidung und Entsorgung von Abfällen (Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetz vom 27. 09. 1994) in Verbindung mit § 24 Abs. 2 des Abfallwirtschafts- und Altlastengesetzes (AbfAlG M-V vom 15. 01. 1997) an die gemäß § 3 Nr. 5 der Verordnung über die Zuständigkeiten der Abfallbehörden (Abfallzuständigkeitsverordnung - AbfZustV) vom 12. Juli 1994 (GVOBl Nr. 18 S. 797 vom 17. 08. 1994 (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 § 2 und 3 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 (§ 3 Abs. 3 AbfG).

Die ehemals militärisch genutzten Flächen des Flughafens Schwerin - Parchim 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 teilweise auch nach 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 Schwerin - Parchim angrenzenden Flächen des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes wird das Gutachten - Flughafen Schwerin - 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 Schwerin - Parchim aufgrund der bisherigen Entwicklung und neuester Prognosen auf lange Sicht nicht zu erwarten sind.

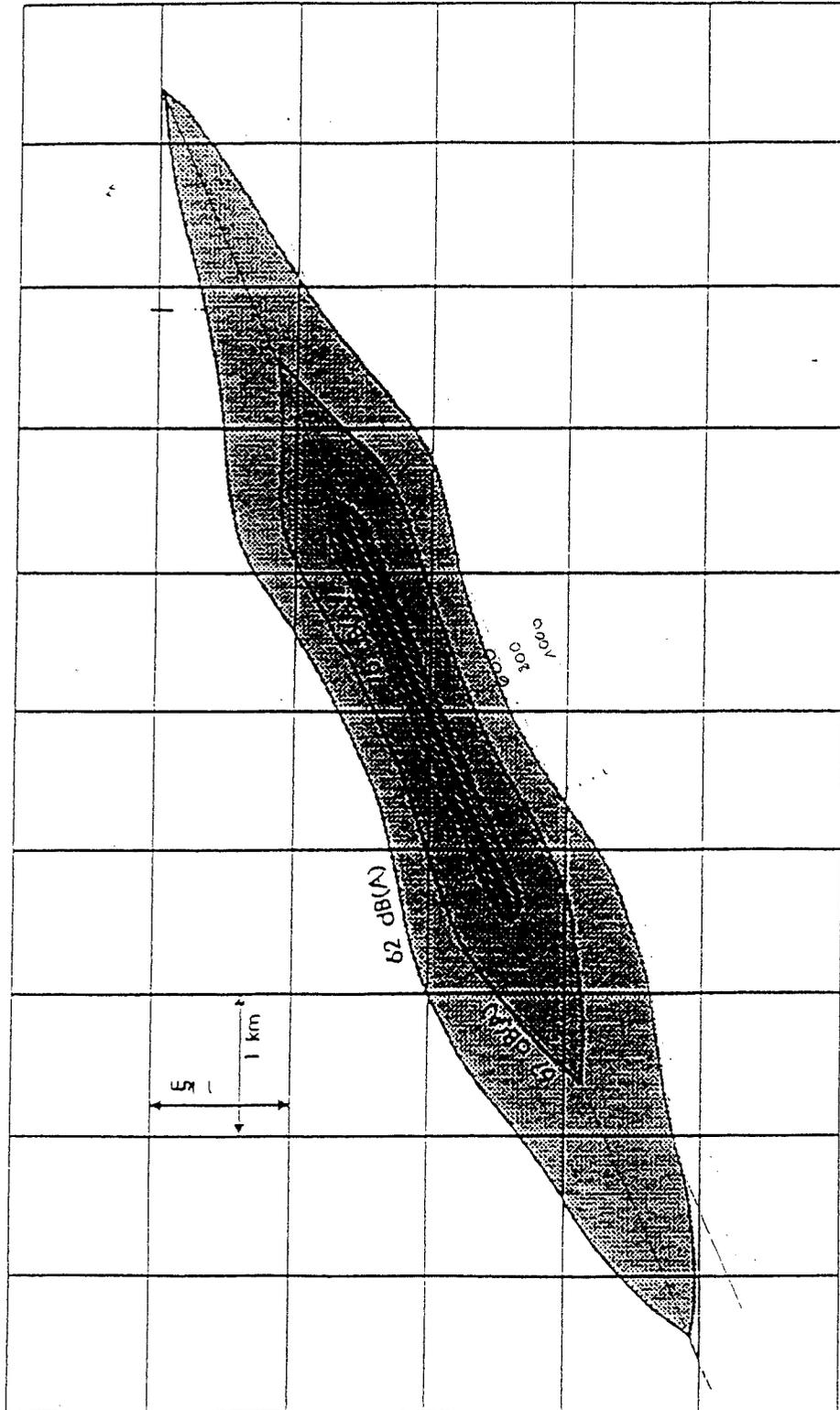
Auch das Gutachten über den bedarfsgerechten Ausbau des Flughafens Schwerin - Parchim der Dornier System Consult GmbH vom März 1996 geht von Flugbewegungen aus, die weit unter denen des o. g. Gutachtens liegen.

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. 220 - 240 m südlich der Plan-gebietsgrenze.

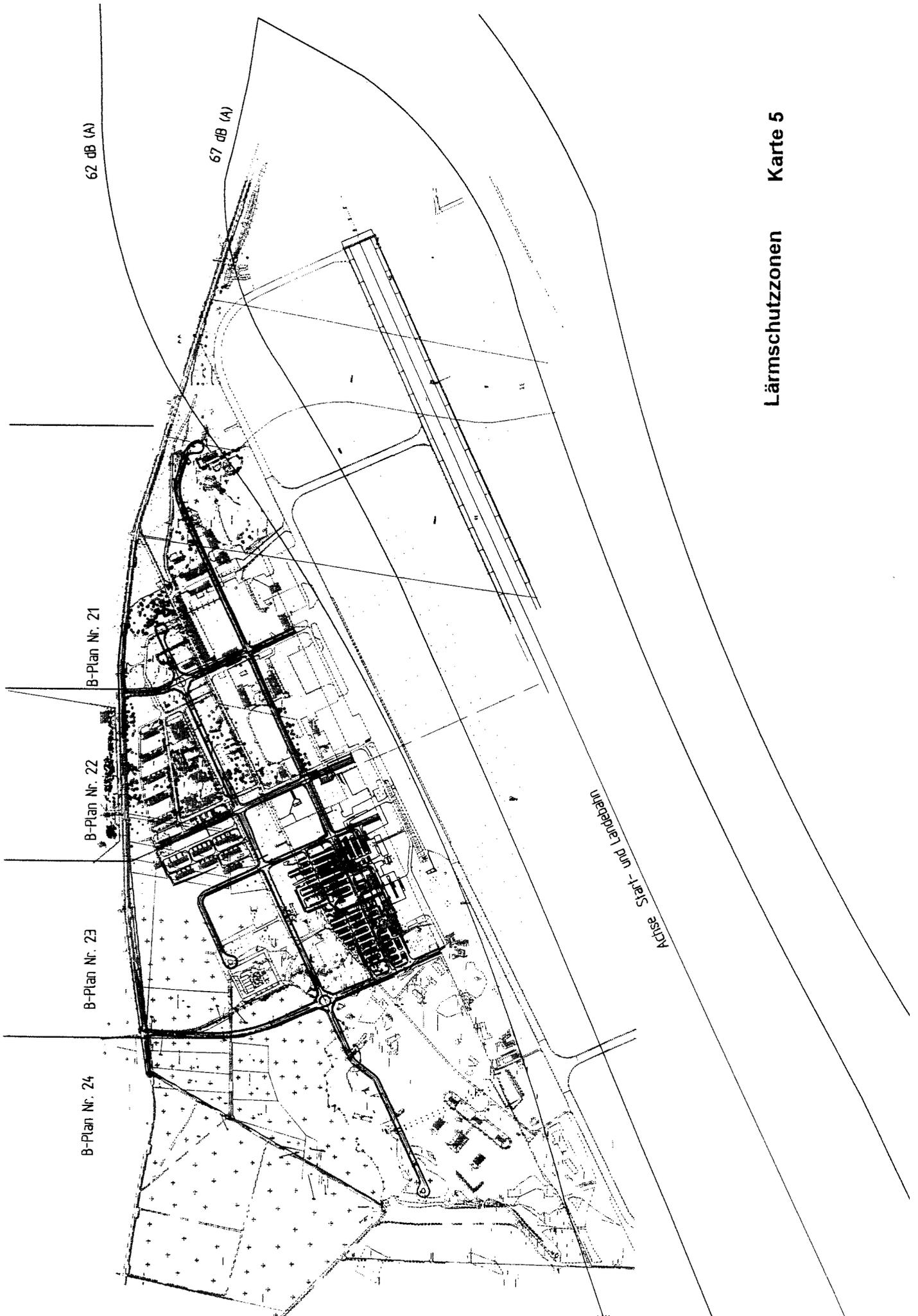
Aufgrund der Entfernung zur schutzbedürftigen Nutzung werden für das Plangebiet keine Beeinträchtigungen durch Flugverkehrsgeräusche erwartet.



M 1:50,000

Lärmschutzzonen

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 Geräuschtypen 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. 22 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 (LW⁹ (max.)) wurden auf der Planzeichnung für die Flächen ④, 5.1. und 5.2. festgesetzt.

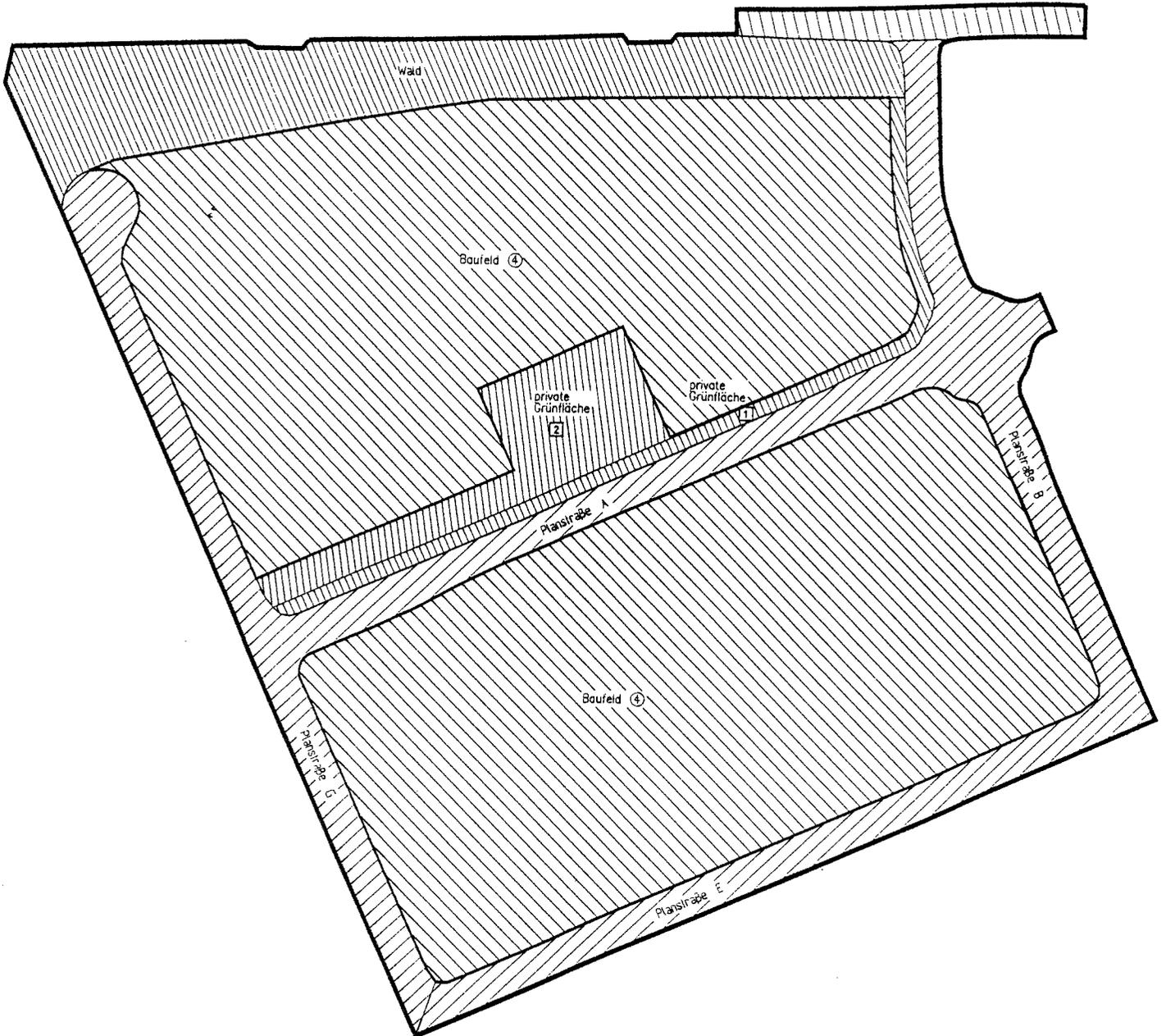
10. Sicherung des Bebauungsplanes / bodenordnende Maßnahmen

Eigentümer der im Punkt 6.1. benannten Flächen innerhalb des Bebauungsplangebietes ist, mit Ausnahme des Flurstücks 16 (Landesstraße 09) und des Flurstückes 21 der Flur 47, der Landkreis Parchim, Eigenbetrieb Grundstücksverwaltung Flughafen Schwerin - Parchim. Der Kauf der Flächen des Flurstücks 21 ist vorgesehen. Damit sind die bodenordnenden Maßnahmen für diesen Bereich im wesentlichen 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. Das Sanierungsgutachten der UNP „Detailerkundung und Erstellung einer Sanierungskonzeption“ wird zum Bestandteil des Städtebaulichen Vertrages.

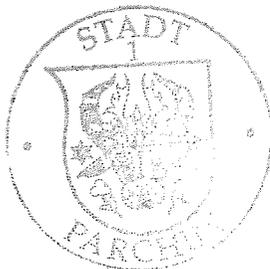
11. Flächenbilanz

PARCHIM
Bebauungsplan Nr. 22



Parchim, den 15.07. 1998

[Signature]
Bürgermeister



Fläche innerhalb des Geltungsbereichs		<u>15,24 ha</u>
Bauflächen		<u>10,32 ha</u>
Baufläche ④	4,99 ha	
Baufläche ⑤	5,33 ha	
Straßenverkehrsfläche		<u>2,68 ha</u>
anteilig Dammer Weg	0,22 ha	
Planstraßen A, B, E, G1, G2	2,46 ha	
Grünflächen		<u>0,87 ha</u>
private Grünfläche ①	0,29 ha	
private Grünfläche ②	0,57 ha	
Wald		<u>1,37 ha</u>