

Stadt Parchim

Bebauungsplan Nr. 24 „Dammer Weg IV“

- Begründung -

Stand: März 1998

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

Inhalt

- 1. Rechtsgrundlagen**
- 2. Planungsgrundlagen / Planungsstand**
- 3. Lage im Raum / Strukturdaten**
- 4. Erfordernis der Planaufstellung**
- 5. Übergeordnete Planungsvorgaben**
 - 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. Inhalt des Bebauungsplanes**
 - 8.1. Art und Maß der baulichen Nutzung
 - 8.2. Verkehrserschließung
 - 8.3. Grünordnung
 - 8.4. Technische Ver- und Entsorgung
 - 8.5. Altlasten
- 9. Wechselwirkungen zwischen Planungsgebiet und Umfeld**
 - 9.1. Einwirkungen auf das Planungsgebiet
 - 9.2. Auswirkungen des Plangebietes
- 10. Sicherung der Bauleitplanung / bodenordnende Maßnahmen**
- 11. Flächenbilanz**

1. Rechtsgrundlagen

Als Rechtsgrundlagen für den Bebauungsplan gelten:

- a) Das Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 08.12.1986 (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 Bekanntmachung der Neufassung vom 23. Januar 1989 (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. 58).

2. Planungsgrundlagen / Planungsstand

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 01. 10. 1996 im Maßstab 1 : 1.000. Die Planunterlage entspricht dem Inhalt des Liegenschaftskatasters und weist die vorhandenen städtebaulich bedeutsamen Anlagen, Straßen und Wege sowie die Gebäudehöhen nach.

Am 22. 02. 1995 wurde durch die Stadtvertretersitzung der Aufstellungsbeschuß für den Bebauungsplan gefaßt. Die Beteiligung der Träger öffentlicher Belange und der Nachbargemeinden erfolgte in der Zeit vom 07.05.1997 - 09.06.1997. Der Beschuß zur öffentlichen Auslegung wurde in der Stadtvertretersitzung vom 20.08.1997 gefaßt. Nachbargemeinden und Träger öffentlicher Belange wurden über die Auslegung (sfrist) informiert.

3. 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.

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.

5. Übergeordnete Planungsvorgaben

5.1. Landesplanerische Vorgaben

Entsprechend dem Regionale Raumordnungsprogramm Westmecklenburg (Stand Dezember 1996 - 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 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 ca. 94 ha gewerbliche Flächen ausgewiesen. Hierin enthalten sind allerdings 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. 24 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 Plangebietes

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-Plans Nr. 24 ist eine Teilfläche am Flughafen Schwerin-Parchim und wird wie folgt begrenzt:

Norden: Landesstraße 09 - Dammer Weg

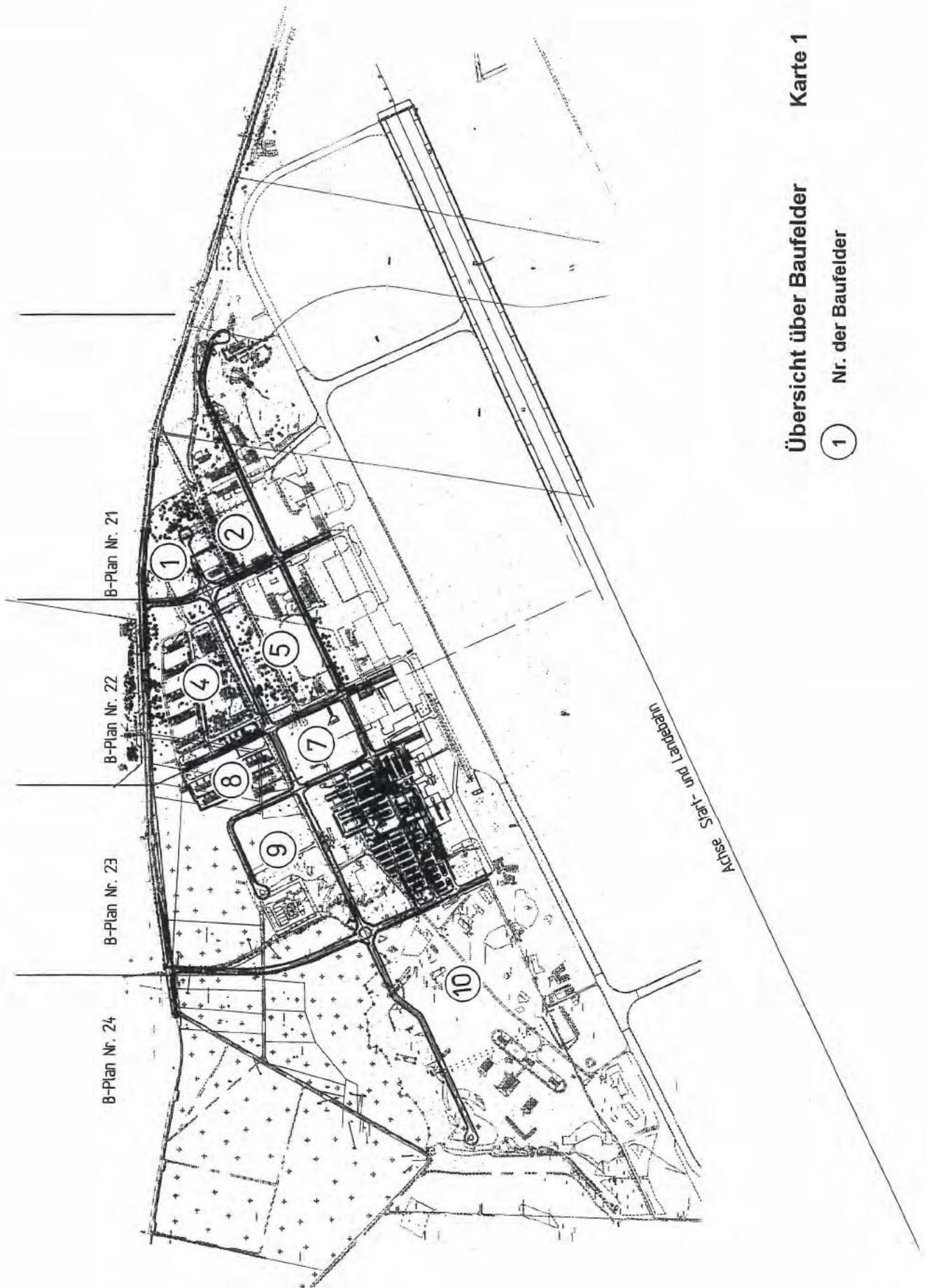
Osten: Geltungsbereich des B-Plans Nr. 23
westliche Straßenbegrenzungslinie der Planstraße „C“

Süden: Metallzaun, der das Plangebiet vom Vorfeldbereich des Flughafens trennt

Westen: Gemarkungsgrenze zur Gemeinde Damm

Das Plangebiet umfaßt eine Fläche von ca. 61 ha (siehe Karte 1).

Folgende Flurstücke der Flur 47 der Gemarkung Parchim werden überplant: 46/1 (teilweise), 47 - 50, 51/1, 52, 53, 57/2, 58 - 69, 70/1, 73 - 78, 79/1 und 79/2 sowie 80/2 (teilweise).



Übersicht über Baufelder Karte 1

1 Nr. der Baufelder

6.2. Zustand und Nutzung des Plangebietes

Im nördlichen Teil des Plangebietes, entlang des Dammer Weges befinden sich ausgedehnte Waldflächen, in denen Kiefernbestand vorherrschend ist. Auf der südöstlich an den Forst angrenzenden Fläche haben sich einzelne Gehölze angesiedelt. Bis auf wenige Kiefern ist dieser Gehölzbestand jüngerer Datums.

Am südöstlichen Rand des Plangebietes befinden sich ehemalige Lagergebäude und Schuppen, die für eine Nutzung nicht geeignet sind. Der Bereich zwischen den Gebäuden ist durch Betonplatten versiegelt. Die weiteren Flächen südlich der ehemaligen Erschließungsstraße sind teilweise mit mittelstämmigen Gehölzen bestanden. Der überwiegende Teil ist von artenreicher Trockenflora (Sandtrockenrasen) bestanden.

Auf den kleinflächigen Wällen und Aufschüttungen aus nährstoffreicheren Böden entwickelte sich eine den Bedingungen angepasste Flora. Die Fläche nördlich der ehemaligen Erschließungsstraße ist charakterisiert durch nahezu gehölzlose Flächen, die z. T. versiegelt sind. Hier befinden sich Bunker, die nur noch teilweise von Erdwällen umgeben sind, und ehemalige Garagen oder Werkhallen, die von einer Straßenumfahrt aus Betonplatten eingegrenzt sind.

Der daran anschließende südwestliche Bereich ist ökologisch wertvoll durch seine flache, feuchte Niederung, Ginsterheide und dichten Jungbirkenbewuchs. Dieses Gebiet ist durch eine künstlich geschaffene Wallaufschüttung von der ehemals landwirtschaftlich genutzten, seit einigen Jahren jedoch stillgelegten Ackerfläche getrennt.

Innerhalb der unregelmäßigen Wallaufschüttungen, die sich von südwestlicher in südöstlicher Richtung erstrecken und später in Nord-Süd-Richtung parallel zur ehemaligen Ackerfläche bis zur Waldgrenze verlaufen, haben sich kleine Feuchtbiotope mit Röhrichtzonen entwickelt. Ein kleines Waldstück mit überwiegend Hängebirken- und Stieleichenbestand befindet sich in unmittelbarer Nähe zur großen zusammenhängenden Waldfläche. Alle übrigen Flächen, die sich nördlich der ehemaligen Erschließungsstraße bis an die Waldkante erstrecken, sind mit einem hohen Müllanteil durchsetzt; sie wurden inzwischen geschoben, mit Erdreich aufgefüllt und oberflächlich verdichtet.

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.

Verkehrsverbindungen 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 wirtschaftlichem Zusammenhang mit dem Flughafen stehen, wie z. B. Versorgungs- und Hilfsbetriebe oder Speditionen und Expresdienstleistungen, 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 mit nachfolgender Schwerpunktarbeit 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. 24 eine ca. 15 ha große Gesamtfläche für die kurzfristige Besiedlung an; dies ist die größte zusammenhängende Fläche auf dem Gelände, die zudem entsprechend den durchgeführten Altlastenuntersuchungen nicht kontaminiert 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. Dadurch sind jedoch neben dem angestrebten weitgehenden Erhalt der ausgedehnten Waldflächen Eingriffe in den Waldbestand südlich der ehemaligen Deponie unvermeidlich. Für diese Flächen des Waldes (ca. 6.000 m²) wird die Waldfreigabeerklärung benötigt. Eine entsprechende Antragstellung durch die Stadt Parchim ist erfolgt.

Der B-Plan soll aber 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 in geringem Umfang 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 der Landesstraße 09 (Dammer Weg) 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 und Maß der baulichen Nutzung

Um das vorgenannte Planungsziel zu erreichen, wird als Art der baulichen Nutzung in dem Baufeld 10 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 ausgeschlossen.

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 entwickelt. Den negativen Auswirkungen eines Kaufkraftabzuges aus der Innenstadt und damit einer drohenden Verödung bestehender Geschäftszentren soll somit wirkungsvoll entgegengetreten werden.

Entsprechend dem Planungsziel einer effektiven Baulandausnutzung 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 des Baufeldes 10 auf 24 m begrenzt werden. Das führt sowohl zum Ausschluß von Windkraftanlagen als auch zur Festsetzung der maximalen First- und maximalen Traufhöhe von 24 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.

Auf eine Festsetzung der Baumassenzahl / Baumasse wird in der Planzeichnung verzichtet, da entsprechend § 17 BauNVO für Industriegebiete die Obergrenze mit BMZ = 10,0 bestimmt ist und eine maximale Ausschöpfung dieses Höchstmaßes angestrebt wird.

Die Baugrenzen sind so festgesetzt, daß zur Planstraße „A₂“ und zur privaten Grünfläche nördlich des Baufeldes 10 ein Abstand von 5,0 m, zu den Grünstreifen aufgrund ihrer

trennenden Funktion gegenüber den zu schützenden und zu entwickelnden Landschaftsbestandteilen sowie zu der südlichen Geltungsbereichsgrenze ein Abstand von 10,0 m einzuhalten ist. Zur Planstraße „C“ ist aufgrund des vorhandenen Leitungsbestandes (20-kV-Elt-Leitung) ein Abstand von 10,0 m einzuhalten.

Der Abstand zwischen Baugrenze und der Waldfläche beträgt über 50,0 m.

Mit der abweichenden Bauweise wird die maximale Gebäudelänge im Baufeld 10 auf 200,0 m begrenzt.

8.2. Verkehrserschließung

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

Das Plangebiet ist über die Planstraße „C“, die im Geltungsbereich des B-Plans Nr. 23 liegt und mit ihrer westlichen Straßenbegrenzungslinie die Geltungsbereichsgrenze zwischen beiden Plangebieten bildet, direkt an die Landesstraße (Dammer Weg) angebunden.

Die Planstraße „C“ führt über einen Kreisel einerseits in Richtung Süden, andererseits zweigen die Planstraße „A“ in östlicher Richtung (als Haupterschließung im Gebiet des B-Plans Nr. 23) und die Planstraße „A₂“ in westlicher Richtung von ihr ab.

Der Kreisel und die Planstraße „A“ sowie die Anschlüsse für die Planstraße „A₂“ und die Planstraße „C“ sind bereits realisiert. Bereits nach der 1. öffentlichen Auslegung der B-Pläne Nr. 22 und Nr. 23 war der Sachstand nach § 125 BauGB erreicht, die Genehmigung zum Beginn der Erschließungsarbeiten wurde am 21. 09. 1995 erteilt. In diesem Zuge sind bereits Rodungen in geringem Umfang im Geltungsbereich des B-Planes Nr. 24 durchgeführt worden.

Die Planstraße „A₂“ dient der Erschließung des Baufeldes 10. Sie verschwenkt, um den Deponiekörper nicht zu berühren, und endet nach ca. 500,0 m im Wendehammer. Der Straßenquerschnitt ist zur Information auf dem Plan dargestellt.

8.3. 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.

Für die Bestandserfassung wird auf die bereits vorliegende Grundlagenermittlung zu den Grünordnungsplänen verwiesen, ebenso auf die Biotopkartierung.

Die Fläche des B-Plan-Gebietes wird durch den Kiefernforst (schlagweise Altersstruktur, artenarm) geprägt (Biotop 8).

Den östlichen Bereich kennzeichnen außer den starkem Nutzungsdruck unterliegenden Biotopflächen 6, 7 und 9 (ehemaliger, parkähnlicher, buchengeprägter Gehölzbestand, Trockenrasen, im Bunkerbereich bereits zerstört, verbuschende Sukzessionsfläche) stark anthropogenbeeinflusste Flächen (Müll / Versiegelung).

Dieser Bereich besitzt trotz seiner starken anthropogenen Beeinflussung durch unterschiedliche Strukturierungen (Biotop 10 / 11) lt. Biotopkartierung einen gewissen Schutz bzw. Erhaltungswürdigkeit.

Den westlichen Teil kennzeichnen die Ackerbrache sowie eine Sukzessionsfläche mit beginnender Verbuschung und kleinen Wasserflächen (Biotop 13 / 14).

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/ Grünfläche (ha)
vollversiegelte Fläche (Gebäude, Straßen, ...)	1,17	1,17	
vegetationslose, anthropogen stark beeinträchtigte Fläche, teilversiegelt durch Schuttablagerungen etc., 60 % Versiegelung angenommen (Deponie-, Schuttflächen)	3,29	1,97	1,32
Forst einschließlich als Wald bewerteter Gehölzbestand	33,37		33,37
parkähnlicher Baumbestand	0,51		0,51
Landröhricht einschließlich Wasserflächen	0,34		0,34
vegetationsarme Standorte / Magerrasen	2,78		2,78
artenarme Ruderalfläche	7,57		7,57
fortgeschrittenes Sukzessionsstadium + Verbuschung / Gebüschgruppen	8,94		8,94
	Σ 61,61	Σ 3,14	Σ 58,47

Versiegelungsgrad ~ 5 %

Ermittlung des Versiegelungsgrades nach dem geplanten Eingriff

Bezeichnung	Größe (ha)	überbaubare/ versiegelte Fläche (ha)	nicht überbaubare Grünfläche (ha)
Baufläche Baufeld 10 - GRZ 0,8	14,97	11,98	2,99
Verkehrsflächen* (60 %)	0,83	0,50	0,33
private Grünflächen			
- Nr. 2	0,26		0,26
- Nr. 3	1,31	1,31	
- Nr. 4	1,31		1,31
- Nr. 5	5,33		5,33
- Nr. 6	0,11		0,11
- Nr. 7	0,12		0,12
- Nr. 8	0,17		0,17
- Nr. 9	0,20		0,20
- Nr. 10	0,58		0,58
Grünflächen gesamt	9,39	1,31	8,08
Waldflächen (inkl. Aufforstung + Forstweg)	36,42		36,42
Gesamtfläche	61,61	13,79	47,82

Versiegelungsgrad: 22,38 %

* Verkehrsfläche:

6 m Breite → nicht vollversiegelt (Bankett + Trenn- bzw. Pflanzstreifen)

9 m Breite → vollversiegelt (Gehweg, Fahrbahn)

= 60 % Versiegelung

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. 22,4 %, lediglich 5 % waren bereits vor dem Eingriff versiegelt.

Ein Ausgleich der absehbaren Eingriffe auf den Naturhaushalt ist deshalb nur teilweise im Plangebiet möglich.

Schwerpunkt der Grünordnungsplanung ist der Ersatz von Vegetationsflächen, Gehölzbeständen etc. außerhalb des Bebauungsplangebietes.

Innerhalb des Bebauungsplangebietes sind für den Ausgleich folgende Maßnahmen vorgesehen:

- Erhalt von Gehölzbeständen und Vegetationsflächen

Die innerhalb der privaten Grünflächen 6 und 7 sowie der privaten Grünfläche 10 zu erhaltenden Gehölze und Gehölzgruppen sind dauerhaft zu erhalten und während der Baumaßnahmen gemäß RAS LG 4 (Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil 4, Landschaftsgestaltung) durch das Aufstellen von Schutzzäunen und ggf. durch die Anlage von Wurzelvorhängen zu schützen. 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 Gehölzen, vgl. Festsetzungen, zu bepflanzen. Der Gehölzbestand ist zu ergänzen, evtl. abgängige Bäume sind ebenfalls durch Neuanpflanzungen zu ersetzen (vgl. Punkt 5.2. des Grünordnungsplanes).

Die Grünflächen Nr. 5, 6 und 7 sollen der Sukzession überlassen werden.

Eine Beräumung dieser Flächen vom Müll und anderen anthropogenen Ablagerungen ist notwendig. Die Flächen sind wirksam durch die Aufstellung von Schutzzäunen abzugrenzen, um Ablagerungen, Überfahren, Zerstörungen etc. zu vermeiden.

Die Grünfläche Nr. 3 umfaßt die Fläche des zusammengeschobenen Deponiekörpers, der entsprechend dem Sanierungskonzept abgedeckt wird. Bis auf Pflegemaßnahmen zum Deponieschutz (Gehölzbeseitigung entsprechend Sanierungskonzept) wird die Fläche der Sukzession überlassen.

Zu erhalten, zu schützen bzw. zu entwickeln sind insbesondere die § 2-Biotope. Dies sind das Landröhricht in der Grünfläche Nr. 5 und die Magerrasenfläche der Grünfläche Nr. 4.

Der langfristige Erhalt der Magerrasenfläche der Grünfläche Nr. 4 kann nur durch geeignete Pflegemaßnahmen gewährleistet werden. Aufkommende Verbuschung und das abgestorbene Altgras (Filz) sind zu beseitigen (Erstpflege). Jeweils ein Drittel der Fläche ist 1 x jährlich nach dem 15. Juli im Wechsel zu mähen und das Mähgut abzutransportieren (Aushagerung). Durch die Pflege wird die Fläche als Magerrasen erhalten.

Die private Grünfläche Nr. 10 zwischen der Planstraße A 2 und dem Baufeld 10 ist in ihrem Erscheinungsbild zu erhalten. Dies bedeutet den Erhalt des Gehölzbestandes und eine jährliche Mahd (unter Berücksichtigung des Bestandes) mit Abfuhr des Grünmaterials.

Durch Pflanzungen ist das naturraumtypische Erscheinungsbild einer mit lockeren Baumgruppen bestandenen ebenen Fläche auch im übrigen Teil der Grünfläche fortzusetzen.

Innerhalb des Baufeldes 10 wird der Erhalt folgender an der nordöstlichen Baugrenze liegender Gehölze empfohlen:

- Baumgruppen e 43 und e 48 (entsprechende Zuordnung ist dem Grünordnungsplan zu entnehmen) mit einer Eiche von einem Stammumfang von 2,50 m,
- Bäume e 31 und e 33. Im Bereich dieser Baumgruppe ist unbedingt auf die Einhaltung der Baugrenze zu achten.

Die Forstflächen sind durch Schutzzäune vor Überfahren, Ablagerungen etc. zu schützen.

- Neuanlage von Grünflächen

Zur Bepflanzung sind standortgerechte, einheimische Laubgehölze vorgesehen. Artenvorschläge sind den Artenlisten zu entnehmen. Alle Gehölze sind fachgerecht zu pflanzen und eine zweijährige Entwicklungspflege ist zu gewährleisten.

Der Waldstreifen entlang der Zufahrt (Planstraße „C“ in einer Breite von ca. 10 m und die private Grünfläche Nr. 2 (Waldvorfläche) sollen zur Unterstützung der „Wald-Funktion“ als Waldrand ausgebildet werden, der aus einheimischen Bäumen und Sträuchern in einem gestuften Aufbau entwickelt werden soll. Die Strauchpflanzung (\varnothing 0,5 Stück/m²; 3 - 4 Triebe, 60 - 100 cm) soll locker, nicht heckenartig erfolgen, um eine spontane Entwicklung zu ermöglichen.

Für die Bäume (65 Stück) ist die Verwendung von Baumschulware, Hochstamm, 3 x v., StU 14 - 16 cm vorgesehen.

Zur Abschirmung des Baufeldes 10 bzw. als Pufferfläche gegen Schadstoffeintrag zu angrenzenden Flächen, speziell zum Magerrasen der Grünfläche Nr. 4, sind Schutzpflanzungen anzulegen - private Grünfläche Nr. 8 und private Grünfläche Nr. 9.

Ziel ist ein pflegearmer, geschlossener Gehölzbestand mit einer Mindeststückzahl für Baumpflanzungen von 20 Stück in der Grünfläche Nr. 8 und 30 Stück in der Grünfläche Nr. 9.

Zu verwenden sind einheimische Laubbäume (Hochstamm, 3 x v., StU 14 - 16 cm) und Laubgehölze, Sträucher (3 - 4 Triebe, Höhe 60 - 100 cm).

Die private Grünfläche Nr. 10 ist als Fläche, die mit lockeren Baumgruppen bestanden ist, zu erhalten. Durch weitere Pflanzungen ist sie zu einem parkähnlichen Baumbestand zu entwickeln, wobei eine unregelmäßige Streuung der Bestände zu erfolgen hat.

Bei der Neupflanzung sind 40 Hochstämme mit der Anforderung 3 x v. und einem StU von 14 - 16 cm zu verwenden.

Die darunter liegende Grasflur trockener Ausprägung ist unter Berücksichtigung des Bestandes jährlich 1 x zu mähen und das Mahdgut zu beseitigen.

Zur Auflockerung und Gliederung des Straßenraumes ist eine zweiseitige Bepflanzung innerhalb des Trennstreifens der Planstraßen vorzunehmen. Mit der Festsetzung der Pflanzqualität von 18 - 20 cm Stammumfang, Hochstamm, 3 x v., soll die Funktionserfüllung der Gehölze beschleunigt werden (Erhaltung, da höherer Vandalismusschutz).

Mit den im Gestaltungsplan des Grünordnungsplanes dargestellten Baumpflanzungen wird von optimalen Verhältnissen (Pflanzung ohne Berücksichtigung von Zufahrten etc.) ausgegangen. Festgesetzt wird eine Pflanzung der Gehölze unter Berücksichtigung der Zufahrten sowie der Beleuchtung. In der Planstraße A 2 ist ein Pflanzabstand zwischen den Bäumen von 10 - 12 m festgesetzt.

Die Bäume im Straßenraum sind mit Anfahrtsschutz und Baumverankerung zu schützen.

Auf den nicht überbaubaren Grundstücksflächen ist auf mindestens 20 % der Fläche durch Verwendung des anstehenden Substrates eine Trockenrasenfläche auszubilden.

Die im Westen des Planungsraumes liegende Fläche Nr. 11 wird als Ausgleichsmaßnahme für die im Plangebiet erfolgte Waldrodung (im Verhältnis 1 : 2) zur Aufforstung ausgewiesen. Zu verwenden ist Fortschulware. Entwicklungsziel ist ein artenreicher Laub-Mischwald. Die bereits vorhandenen Gehölzgruppen sind in die Aufforstungsflächen zu integrieren. Sie sind während der Baumaßnahmen vor Überfahren, Ablagerungen etc. zu schützen.

- Oberflächenentwässerung

Grundsätzlich gilt der anstehende Boden im Bebauungsplangebiet als versickerungsfähig.

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).

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 Punkt 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.

- Aufforstung

Angestrebt wird die Aufforstung von derzeit landwirtschaftlich intensiv genutzten Flächen mit dem Entwicklungsziel eines Laubwaldes mit Stiel-Eiche oder anderen einheimischen Laubgehölzen als Ausgleich für Rodungen / Umwandlungen von Gehölzgruppen und Forstflächen im Bebauungsplangebiet sowie Ersatzmaßnahmen für die einzelnen Naturraumpotentiale.

Verwendung findet Forstschulware, z.B. Eiche mit 8.000 - 10.000 Stück/ha. Für die Pflanzungen sind eine 5jährige Kulturpflege und 1 Pflegehieb vertraglich zu binden.

Als Ersatzfläche für die Nutzungsartenänderung (Umwandlung) der Forstflächen im Bebauungsplangebiet sind in der Gemeinde Parchim, Gemarkung Buchholz, Flur 17, Flurstück 537, 3,98 ha zur Erstaufforstung vorgesehen (siehe Anlage bzw. Pkt. 7. - Zusammenstellung der Ersatzflächen im Grünordnungsplan zum Bebauungsplan Nr. 24).

- Sicherstellung von Trockenrasen

Entsprechend der Absprache mit dem Naturschutz wird eine reine Sicherstellung von Flächen für den Naturschutz im Verhältnis 1 : 2 (Grunddienstbarkeit der Fläche zugunsten des Naturschutzes) anerkannt.

Entsprechend dieser Regelung werden schutzwürdige Trockenrasenflächen im Bereich des Segelflugplatzes als sehr hochwertige Flächen angeboten. Eine 25jährige Pflege (jährliche Mahd und Abtransport des Mähgutes) ist dabei abzusichern.

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

Das oberflächlich abfließende Niederschlagswasser der Bebauungsplangebiete des Flughafens 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 des Wassers in das Gebiet sind, mit dem Ziel der Wechselfeuchte, aus Sicht des Grünordnungsplaners folgende Veränderungen / Notwendigkeiten verbunden (siehe Anlage Biotopkartierung):

- Verbesserung der Vernässung des Gebietes, da die Ausbreitung der Grauweide auf Verlandung / mangelhafte Wasserzufuhr deutet,
- weitere (biologische) Nachreinigung der geklärten (!) Niederschlagswasser durch lang-sames Durchlaufen des Gebietes,
- durch Vernässung Verhinderung der Trampelpfade, die eine Störung von Bruthabitaten bedeuten würden. Zusätzlich 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 Vorängen angepaßt; wichtig ist dabei die Durchströmung des Gebietes, d.h. es muß eine breitflächige Randeinleitung (nicht einmalig punktuell) erfolgen.

Für die Verrieselung und Versickerung des Oberflächenwassers (als Überlauf müßte der Eldebeigraben 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).

- Ersatzmaßnahmen nach Baumschutzverordnung

Die Bewertung der Ersatzmaßnahmen nach Baumschutzverordnung erfolgt auf Grundlage der Baumschutzverordnung des Landkreises Parchim vom 12.01.1996.

Die Erfassung beruht auf den vom Vermesser erfaßten Bäumen, die vom Planer noch um fehlende Bäume ergänzt wurden (Juli 1997) sowie in ihrem Stammumfang bestimmt und vermessen wurden. Eine genaue Lagebestimmung der durch die Vermessung nicht erfaßten Bäume erfolgt nicht.

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

1. Bereich der Erschließungsstraße

Durch den Bau der Erschließungsstraße erfolgen keine Baumrodungen, die nach der Baumschutzverordnung auszugleichen sind (betroffen sind Forstflächen).

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 die 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.

Im Grünordnungsplan zum Bebauungsplan Nr. 24 wäre - entsprechend den anderen Flughafen-Grünordnungsplänen (Nr. 21 - 23) - der Umfang der Ersatzmaßnahmen gemäß Baumschutzverordnung für Rodungen im Bereich der Planstraßen auszurechnen.

Im Plangebiet sind für die Erschließungsmaßnahme (Straße) jedoch keine Baumrodungen nach Baumschutzverordnung notwendig. Damit können die laut B-Plan / GO-Plan zu pflanzenden Bäume in den Grünflächen / im Straßenraum als Ausgleich für erfolgende Baumrodungen im Baufeld herangezogen werden (als Umlage für erfolgte Baumpflanzungen).

In den privaten Grünflächen 9 und 10 sind insgesamt 70 Stück Bäume (Hochstamm, StU 14 - 16 cm) zu pflanzen, die per Umlage als Ersatzpflanzungen für Rodungen in den Baufeldern herangezogen werden können.

In der privaten Grünfläche 2 und dem Waldrand entlang der Zufahrt (Planstraße „C“), die als Wandrand auszubilden sind, sind 65 Stück Bäume (Hochstamm, StU 14 - 16 cm) zu pflanzen.

20 Stück Bäume (StU 14 - 16 cm) sind in der privaten Grünfläche 8, die als Schutzpflanzung zur Fläche 4 auszubilden ist, zu pflanzen.

Damit sind 85 Stück Bäume für die o.g. Bereiche anzurechnen und können per Umlage ebenfalls als Ersatzpflanzungen für Rodungen im Baufeld herangezogen werden.

Auf der Planungsgrundlage (M 1 : 1.000) werden für den Straßenraum 87 Stück (Hochstamm, StU 18 - 20 cm) zu pflanzende Bäume ermittelt.

Da im Bebauungsplangebiet (Straßenraum) Gehölze mit den Anforderungen Hochstamm, 3 x v., StU 18 - 20 cm verwendet werden sollen (höherer Vandalismusschutz als kleinere Qualitäten) und die Gehölze nach Baumschutzverordnung einen Stammumfang von 12 - 18 cm haben sollen, wird die Stückzahl der Straßenbäume entsprechend umgerechnet.

87 Gehölze mit StU 18 - 20 cm	=	1.653 an StU
	=	110 Gehölze mit StU 14 - 16 cm (Annahme Mittelwert)

Damit sind für die Straßenraumbepflanzung 110 Stück Bäume anrechenbar.

Zur Anrechnung für den Ersatz (Baufeld) innerhalb des Bebauungsplangebietes sind insgesamt 265 Stück Bäume als zu pflanzen festgesetzt (Grünfläche Nr. 2, 8, 9, 10 und Straßenraum).

Diese Summe ist für die Berechnung der Ersatzleistungen zu berücksichtigen. Damit sind noch bis zu 7.650,00 DM als Ausgleichszahlung zu leisten.

Die Ersatzmaßnahmen (Pflanzungen oder Geldzahlungen / Aufforstungen) für den Bereich des Baufeldes sind bei Rodungsnotwendigkeit anhand der Liste zu leisten.

Bei Erhalt der im Grünordnungsplan (Baufeld) zur Erhaltung empfohlenen Bäume ist der Ausgleich für die Rodungen (Baufeld) komplett im Bebauungsplangebiet möglich.

8.4. 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 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. „Arbeitsblatt W 405“ muß für das zu errichtende Industriegebiet eine Löschwassermenge von 192 m³/h für eine Löschzeit von mindestens zwei Stunden zur Verfügung stehen. Bei der Wasserentnahme aus Hydranten darf die Entfernung zu den zu errichtenden Gebäuden 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.

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 Bebauungsplanes 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 befindet sich im Gebiet des Bebauungsplanes Nr. 21 „Dammer Weg I“.

- 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. Der Verlauf der neu verlegten Leitung ist am südlichen Rand des B-Plan-Gebietes gekennzeichnet.

8.5. 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 Werkstatt- bereiche II / III und Tankstelle mit Mengenermittlung 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.“

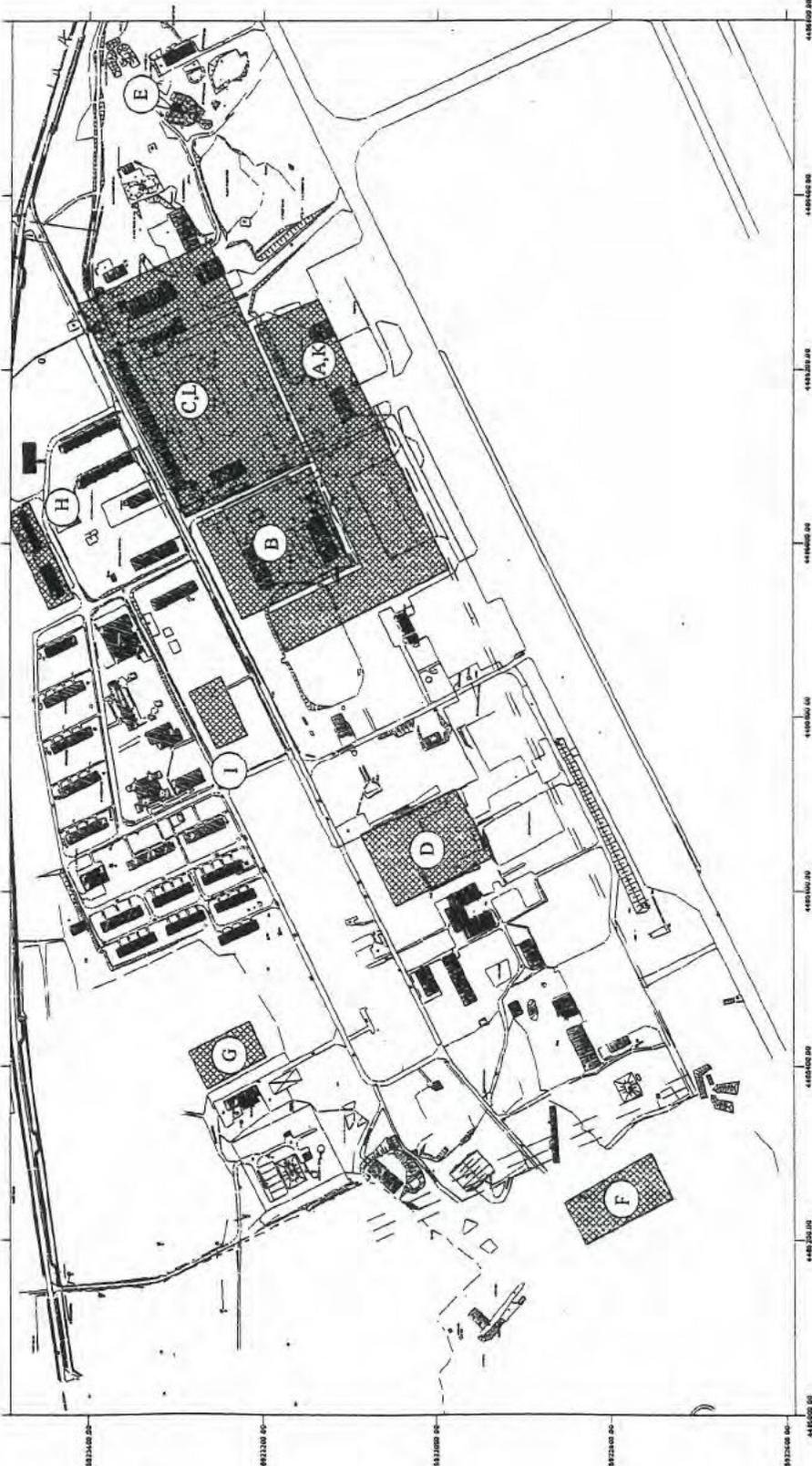
Nach einer ersten Schätzung liegen die Kosten für die Sanierung zwischen 2,4 und 5,1 Mio. DM. Hinsichtlich der Kostenübernahme der Sanierung durch den Bund sind Vereinbarungen zwischen dem Landkreis Parchim und der Oberfinanzdirektion Rostock zu tätigen.



Flugplatz Parchim

Übersicht der
Untersuchungsflächen
A - L

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



Karte 2

Im Rahmen von Sanierungsmaßnahmen auf dem Gelände des Flughafens beauftragte der Landkreis Parchim die Erarbeitung einer Sanierungskonzeption für die Schließung einer Hausmülldeponie.

Die abzudeckenden Flächen befinden sich im westlichen Teil des Flughafens Parchim (B-Plan-Gebiet Nr. 24) und grenzen südlich an den Kiefernforst an. Einbezogen werden die aufgeschütteten bzw. zusammengeschobenen Bereiche (Gesamtfläche 1,31 ha).

Nähere Aussagen zur Zusammensetzung der Deponie sind in den gegenwärtig vorliegenden Gutachten zur Altlastensituation auf dem Gelände des Flughafens nicht enthalten. Sondierungen im Bereich der Deponie ergaben keine Belastung des Grundwassers bzw. Umweltgefährdung durch austretende Gase etc.. Vorortbesichtigungen lassen auf eine Zusammensetzung der Deponie aus Hausmüll, Bauschutt und Oberboden schließen, wobei der organische Anteil als gering eingestuft wird.

Eine Mischung des Mülls mit dem Oberboden resultiert aus dem Zusammenschieben der flächenhaften Müllablagerungen. So entstanden teilweise wallartige Aufschüttungen, die mit mehrjährigen Gräsern überwachsen sind. Aufgrund des Alters der Ablagerungen dürften Auswaschungen von Schadstoffen kaum mehr stattfinden.

Nach Abzug der GUS-Streitkräfte wurden weitere Hausmüllablagerungen vorgenommen. Die Ablagerungen sollten vor dem Zusammenschieben der Aufschüttungen abgesammelt werden.

In Abstimmung mit dem Landkreis Parchim, Eigenbetrieb Grundstücksverwaltung Flughafen Parchim, und dem StAUN Lübz (Untere Abfallbehörde) sind die vorhandenen Ablagerungen zusammenschieben, zu verdichten und gegen eindringendes Oberflächenwasser dauerhaft abzudichten. Das anfallende, nicht verunreinigte Oberflächenwasser ist mit Entwässerungsrinnen abzuleiten und zwischen Waldkante und künftigem Deponiekörper zu versickern.

Alle Altlastenverdachtsflächen sind im Plan dargestellt.

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 § 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 (AbfAIG 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 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. 530 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 24,0 m festgelegt. Notwendige Abweichungen davon sowie auch die Kranaufstellung während der Bauzeit sind gesondert mit der Landesluftfahrtbehörde abzustimmen.

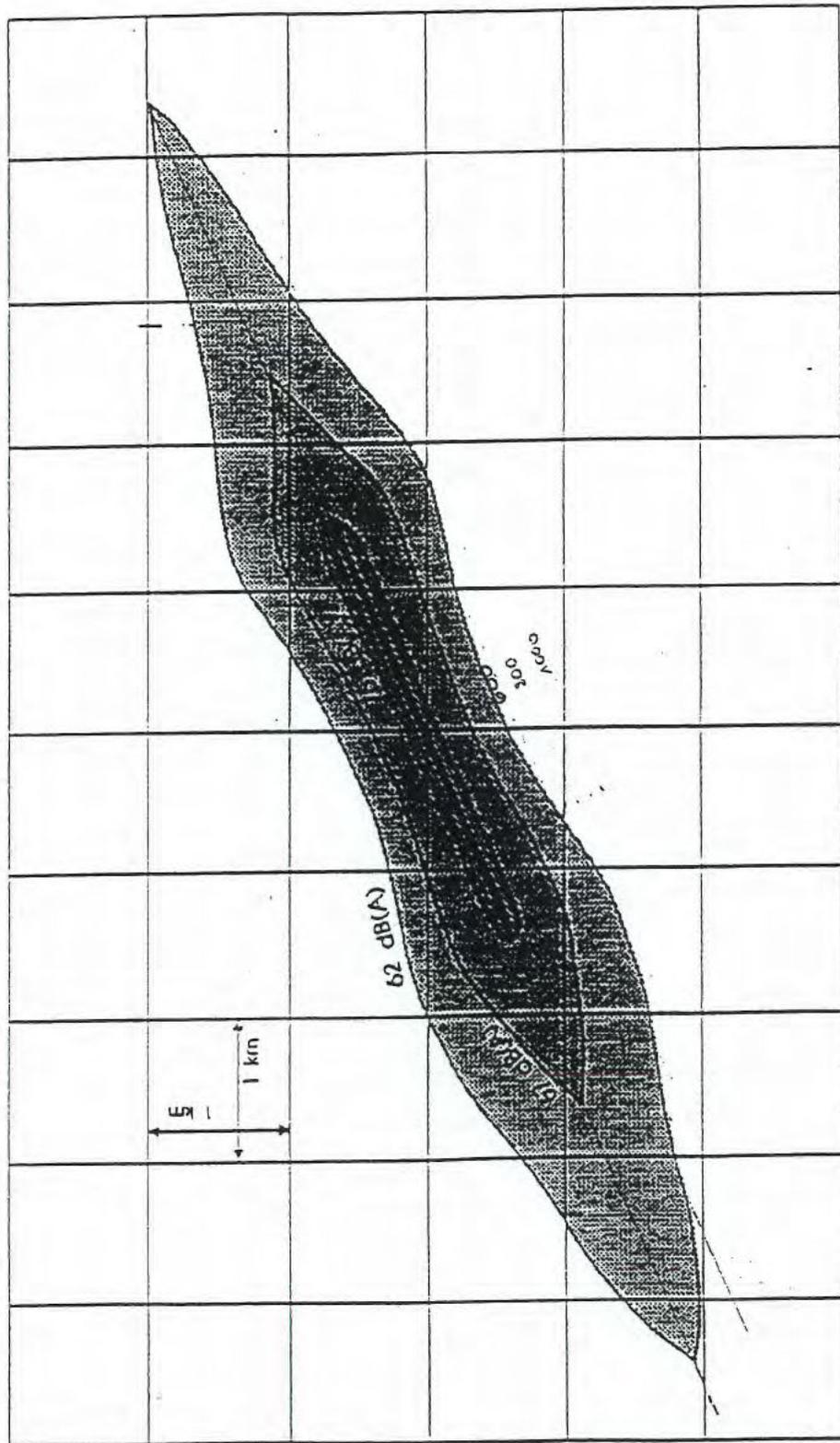
Zur Beurteilung der Fluglärmbelastung auf die unmittelbar an den Flughafen angrenzenden Flächen des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes wird das Gutachten - Flughafen Parchim, Standortuntersuchung für eine zivile Nutzung - der Flughafen Frankfurt/Main AG Airconsult (FAG) vom März 1992 herangezogen. 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 3 ersichtlich, in der Karte 4 ist die Lage der Lärmschutzzonen zu den überplanten Flächen des B-Plan-Gebietes erkennbar. Danach liegt die Fläche des Baufeldes 10 unterhalb des berechneten Dauerschallpegels von 62 dB (A).

Die ermittelte Planungszone von 62 dB (A) liegt im Bereich von 45 m - 106 m südlich der Plangebietsgrenze.

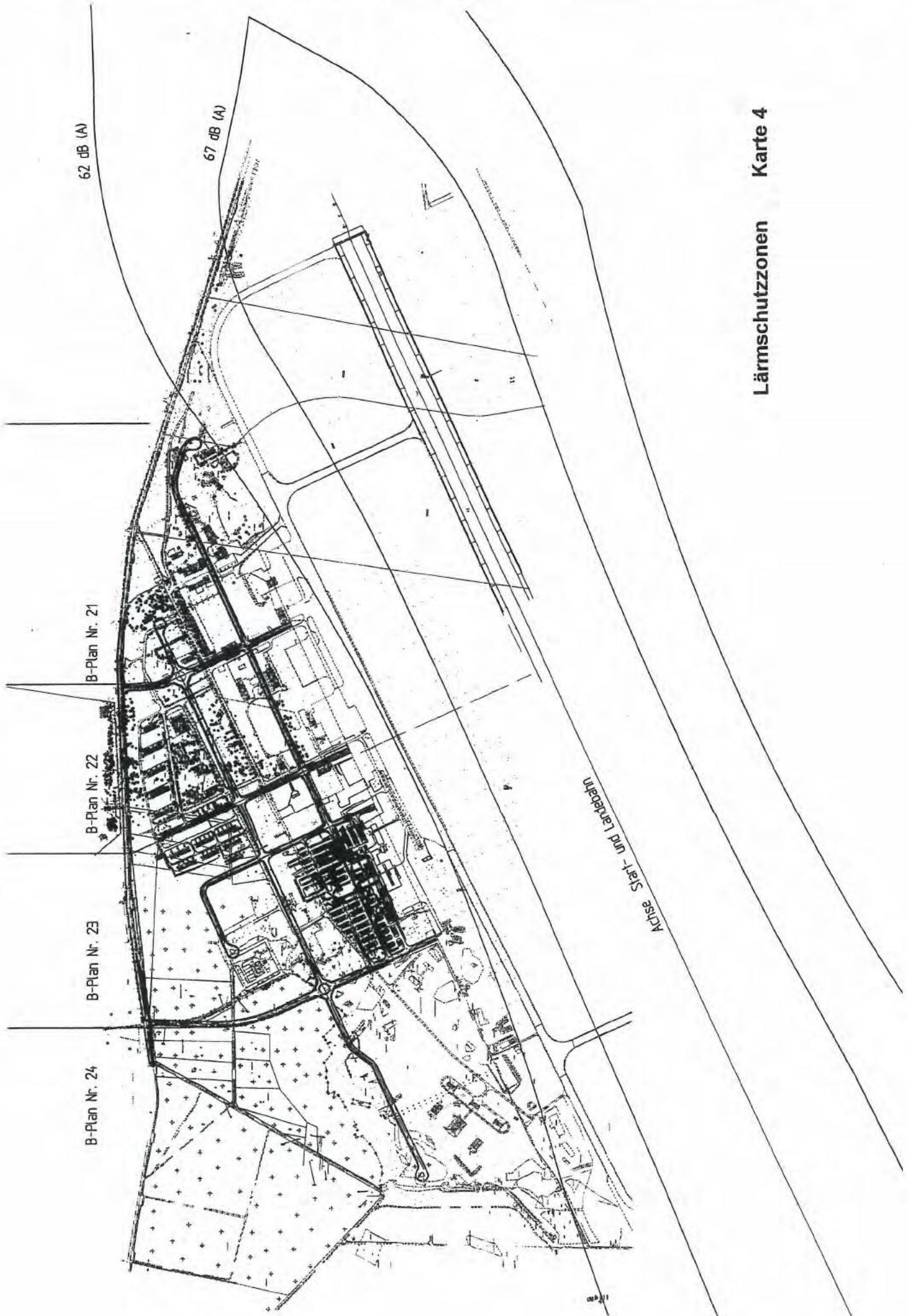


M 1:50.000

Karte 3

Lärmschutzzonen

Parchim Leq(4) - 2007 -



Lärmschutzzonen Karte 4

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.“

Die Kontingentierung der Gewerbe-/Industrieflächen orientiert sich an den zulässigen Flächenschalleistungen für Gewerbe-/Industrienutzung gemäß DIN 18005.

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. 24 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 vermerkt. Für die Fläche 10 wurde LW" (max.) 65/60 dB (A)/m² 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

Fläche innerhalb des Geltungsbereiches		61,61 ha
Bauflächen		14,97 ha
Baufeld 10	14,97 ha	
Straßenverkehrsfläche		0,83 ha
Planstraße „A ₂ “	0,83 ha	
Grünflächen		9,39 ha
private Grünfläche Nr. 2	0,26 ha	
private Grünfläche Nr. 3	1,31 ha	
private Grünfläche Nr. 4	1,31 ha	
private Grünfläche Nr. 5	5,33 ha	
private Grünfläche Nr. 6	0,11 ha	
private Grünfläche Nr. 7	0,12 ha	
private Grünfläche Nr. 8	0,17 ha	
private Grünfläche Nr. 9	0,20 ha	
private Grünfläche Nr. 10	0,58 ha	
Wald		35,42 ha
Waldbestand	32,62 ha	
Aufforstung	3,80 ha	

Parchim, 25.05.1998

.....

 Der Bürgermeister

