



Zweckverband Flugplatz Bitburg

Bebauungsplan Nr. 19 'Flugfeld West' Regelverfahren

Begründung

Stand: 25. April 2022

Entwurf

zur Offenlage gemäß § 3 Abs. 2 BauGB
sowie zur Beteiligung der Behörden und Träger öffentlicher Belange
gemäß § 4 Abs. 2 BauGB

ISU
Immissionsschutz, Städtebau, Umweltplanung
Hermine-Albers-Straße 3
54634 Bitburg

Telefon 06561/9449-01
Telefax 06561/9449-02

E-Mail info@i-s-u.de
Internet www.i-s-u.de



INHALTSVERZEICHNIS

1	Vorgeschichte	4
2	Aktueller Planungsanlass	5
3	Verfahren	6
4	Lage des Plangebiets, Erschließung und Topografie.....	7
4.1	Lage und Größe des Geltungsbereichs	7
4.2	Topografie	8
5	Städtebauliches Konzept	8
6	Freiraumkonzept	13
7	Ver- und Entsorgung	14
7.1	Schmutz- und Regenwasser	14
7.2	Elektrizität	15
7.3	Sonstige Medien	15
7.4	Abfallentsorgung	15
7.5	Gas	15
8	Besitz- und Eigentumsverhältnisse	15
9	Ziele und Darstellungen übergeordneter Planungen.....	16
9.1	Landesentwicklungsprogramm IV (LEP IV)	16
9.2	Regionaler Raumordnungsplan.....	16
9.3	Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan.....	18
9.4	Fazit	19
10	Planungsalternativen.....	19
11	Berücksichtigung der Umweltbelange.....	19
11.1	Natur und Landschaft.....	20
11.2	Altlasten	21
11.3	Radon	22
11.4	Immissionsschutz.....	23
12	Begründung der Planfestsetzungen/ Planinhalte	32
12.1	Art und Maß der baulichen Nutzung.....	32
12.2	Maß der baulichen Nutzung	34

12.3	Überbaubare Grundstücksflächen	37
12.4	Flächen für Stellplätze und Garagen sowie Nebenanlagen	37
12.5	Verkehrsflächen und der Anschluss anderer Flächen an die Verkehrsflächen	38
12.6	Versorgungsflächen, einschließlich der Flächen für Anlagen und Einrichtungen zur dezentralen und zentralen Erzeugung, Verteilung, Nutzung oder Speicherung von Strom, Wärme oder Kälte aus erneuerbaren Energien oder Kraft-Wärme-Kopplung	38
12.7	Flächen oder Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft.....	38
12.8	Die mit Geh-, Fahr- und Leitungsrechten zugunsten der Allgemeinheit oder eines beschränkten Personenkreises zu belastenden Flächen	38
12.9	Flächen für das Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen	39
12.10	Flächen für Aufschüttungen, Abgrabungen und Stützmauern, soweit sie zur Herstellung des Straßenkörpers erforderlich sind.....	40
12.11	Flächen, deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind	40
13	Externe Kompensation	40
14	Hinweise und Empfehlungen	43
15	Kosten.....	44
16	Maßnahmen zur Verwirklichung der Planung	44
17	Abwägung/ Auswirkungen der Planung	44
18	Flächenbilanz	44
Anlage	46

1 Vorgeschichte

Im Jahr 1994 wurde die bis dahin von den amerikanischen Streitkräften genutzte US Air Base Bitburg aufgegeben. Anschließend ging das im Süden der Stadt Bitburg gelegene und rund 484 ha große Gelände an die Bundesrepublik Deutschland zurück und wurde in enger Kooperation mit der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (BImA), dem Land Rheinland-Pfalz und dem Zweckverband Flugplatz Bitburg vermarktet und zu einem Gewerbe-, Dienstleistungs- und Freizeitzentrum umgewandelt. Dieser Prozess ist noch immer im Gange, wenngleich sich der weitaus größte Teil des Geländes mittlerweile in privatem Besitz der hier angesiedelten Gewerbe- und Industriebetriebe befindet.

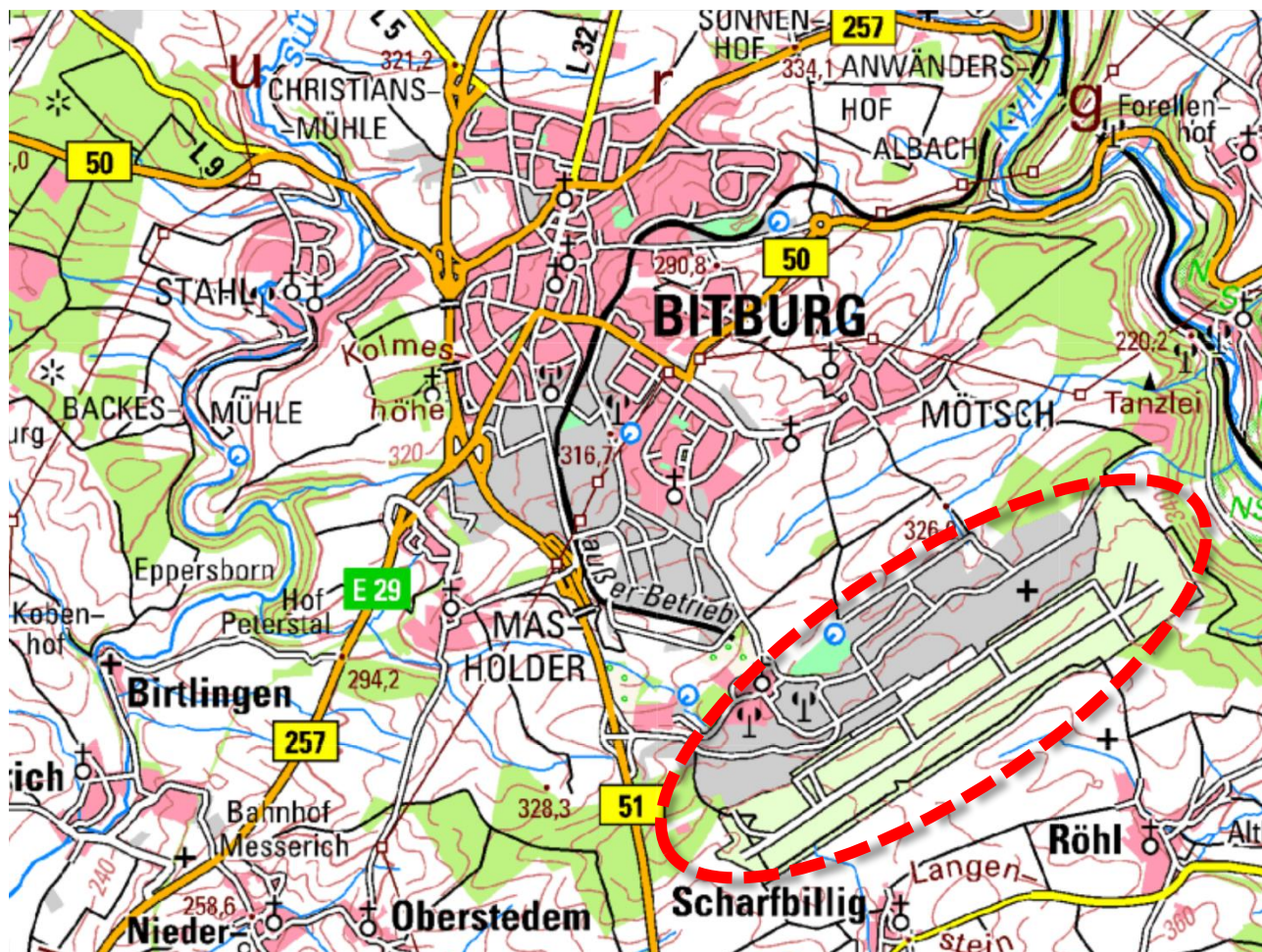


Abbildung 1: Lage des Flugplatzes Bitburg im städtischen Gesamtgefüge – ohne Maßstab
(Quelle: LANIS, Zugriff 02.2020)

Im Zusammenhang mit der Konversion des Flugplatzgeländes wurden seit 1994 bis heute 18 Bebauungspläne aufgestellt, die meist gewerblich-industrielle Nutzungen oder auch Sondergebietsflächen ausweisen. Der so überplante Teil der Liegenschaft hat eine Größe von rund 300 ha.

Der Bereich des Flugfeldes mit einer etwa 3.000 m langen Start- und Landebahn, verschiedenen Vorfeldflächen, Taxiways usw., der sich im südöstlichen Teil des Flugplatzgeländes befindet, unterlag bis vor Kurzem in Gänze dem Luftverkehrsrecht. Er hat eine Größe von annähernd 190 ha und wurde wegen der bisherigen Nutzung als Verkehrslandeplatz bis heute städtebaulich nicht überplant.

Aufgrund der Tatsache, dass der ehemals geplante Betrieb mit Großflugzeugen nicht zustande kam, wurde der fliegerisch genutzte Teil des Geländes de facto nach und nach verkleinert. In einem Änderungsverfahren, das zwischenzeitlich abgeschlossen werden konnte, wurde diese Verkleinerung auch rechtsverbindlich vollzogen.

Die nach Abschluss des Verfahrens verbleibenden Luftverkehrsflächen sind der nachfolgenden Abbildung zu entnehmen.

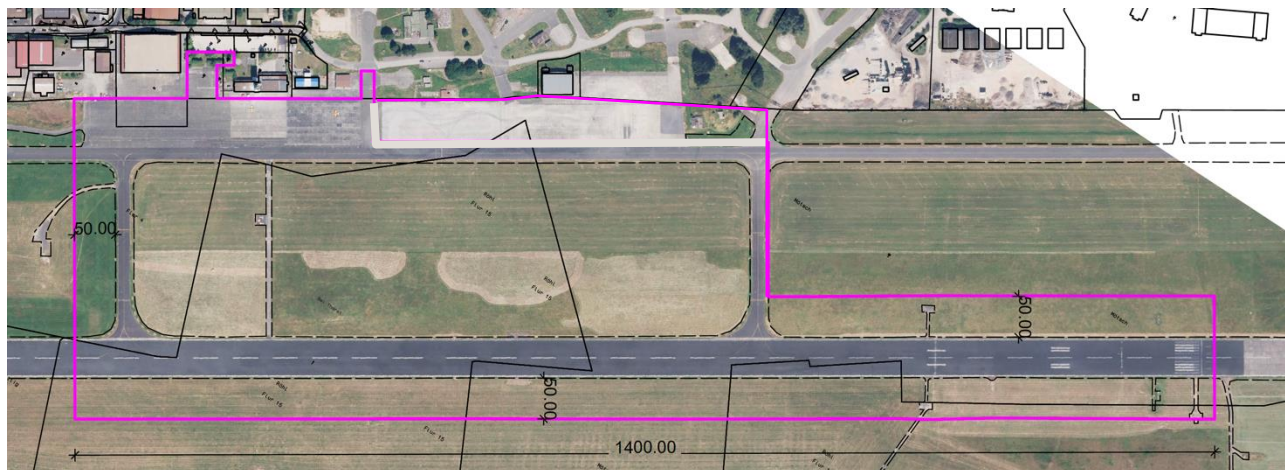


Abbildung 2: Darstellung der Lage der aktuellen Luftverkehrsflächen – ohne Maßstab
(Quelle: eigene Darstellung)

2 Aktueller Planungsanlass

Durch die zuvor dargestellte Verkleinerung der Luftverkehrsflächen werden im westlichen Bereich des ehemaligen Flugfeldes größere Areale frei. Insofern stellte sich für den Zweckverband Flugplatz Bitburg (nachfolgend kurz „Zweckverband“ genannt), dem die Planungshoheit für die verbindliche Bauleitplanung unterliegt, die Frage, was mit den betreffenden Flächen künftig geschehen soll, denn sie besitzen eine hohe Lagegunst, können leicht an das bestehende Erschließungsnetz angebunden werden und sind aufgrund ihrer Größe prädestiniert für die Ansiedlung weiterer gewerblich-industrieller Nutzungen. Daher hat der Zweckverband bereits vor einiger Zeit Überlegungen angestellt, die Flächen schrittweise zu entwickeln und hier zusätzliche Gewerbe- und Industriebetriebe anzusiedeln.

Wegen aktueller Nachfragen sollen nun in einer ersten Phase die im Luftbildausschnitt auf der folgenden Seite rot umrandet dargestellten Flächen kurzfristig erschlossen und entwickelt werden.

Auf den südwestlich anschließenden Teilflächen der ehemaligen Start- und Landebahn befinden sich derzeit noch größere Altlastenverdachtsflächen, so dass diese Bereiche erst zu einem späteren Zeitpunkt überplant werden können, nachdem die Altlastenproblematik gelöst wurde.

Die jetzige Entwicklungsabsicht beschränkt sich daher auf den nachfolgend umgrenzten Teilbereich mit einer Größe von etwa 50 ha, für die bereits Ansiedlungsinteressenten vorhanden sind.

Da solch große, zusammenhängende und zudem topografisch recht ebene Flächen im Land Rheinland-Pfalz an anderer Stelle kaum vorhanden sind, sieht der Zweckverband eine hervorragende Chance, hier dringend benötigte Flächen für die Ansiedlung großer Industrie- oder Gewerbebetriebe auszuweisen.

Insofern besteht ein Planungserfordernis gemäß § 1 Abs. 3 Baugesetzbuch (BauGB), um eine geordnete städtebauliche Entwicklung der freigewordenen Flächen sicher zu stellen.“



Abbildung 3: Lage der zu überplanenden Flächen im Bereich des Flugfeldes auf dem Flugplatz Bitburg – ohne Maßstab (Quelle: LANIS 04.2020)

3 Verfahren

Der Zweckverband Flugplatz Bitburg beabsichtigt, durch die Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 19 „Flugfeld West“ die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Ansiedlung von Industrie- und Gewerbebetrieben im oben gekennzeichneten Bereich zu schaffen.

Der Bebauungsplan wird im sogenannten „Regelverfahren“ mit frühzeitiger Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB und frühzeitiger Beteiligung der Behörden und Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 1 BauGB aufgestellt. Für die Belange des Umweltschutzes nach § 1 Abs. 6 Nr. 7 und § 1a BauGB wird eine Umweltprüfung durchgeführt, in der die voraussichtlichen erheblichen Umweltauswirkungen ermittelt und in einem Umweltbericht beschrieben und bewertet werden. Die erforderliche Änderung des Flächennutzungsplans wird parallel zur Aufstellung des Bebauungsplans durchgeführt (vgl. hierzu im Einzelnen Punkt 9.3).

Die Verbandsversammlung des Zweckverbandes Flugplatz Bitburg hat am 02.06.2020 gem. § 2 Abs. 1 BauGB die Aufstellung des Bebauungsplanes beschlossen. Die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung erfolgte mittels örtlicher Bekanntmachung vom 24.10.2020 in der Zeit vom 26.10.2020 bis 20.11.2020 beim Zweckverband Flugplatz Bitburg.

Mit Schreiben vom 22.10.2020 wurden weiterhin die Behörden und sonstigen Träger frühzeitig über die Planung unterrichtet und zur Äußerung bis zum 20.11.2020 aufgefordert.

Der Entwurf des Bebauungsplanes wurde auf Grundlage der eingegangenen Stellungnahmen überarbeitet und bildet nun die Grundlage für die sich anschließenden Beteiligungsverfahren gem. §§ 3 Abs. 2 und 4 Abs. 2 BauGB.

4 Lage des Plangebiets, Erschließung und Topografie

4.1 Lage und Größe des Geltungsbereichs

Das Plangebiet befindet sich im Bereich der ehemaligen Start- und Landebahn des Flugplatzes Bitburg und grenzt an die nunmehr verkleinerten Luftverkehrsflächen an, die sich nordöstlich davon befinden.

Im Flächennutzungsplan (FNP) für den Flugplatz Bitburg, zuletzt geändert im Jahr 2003, ist das betreffende Teilgebiet als Fläche für den Luftverkehr gemäß § 9 Abs. 6 Baugesetzbuch (BauGB) nachrichtlich gekennzeichnet.

NACHRICHTLICHE ÜBERNAHME



Umgrenzung der Flächen für den Luftverkehr



Flughafen

Ein Ausschnitt aus dem gültigen FNP mit Kennzeichnung der Lage des Plangebiets ist nachfolgend abgebildet.

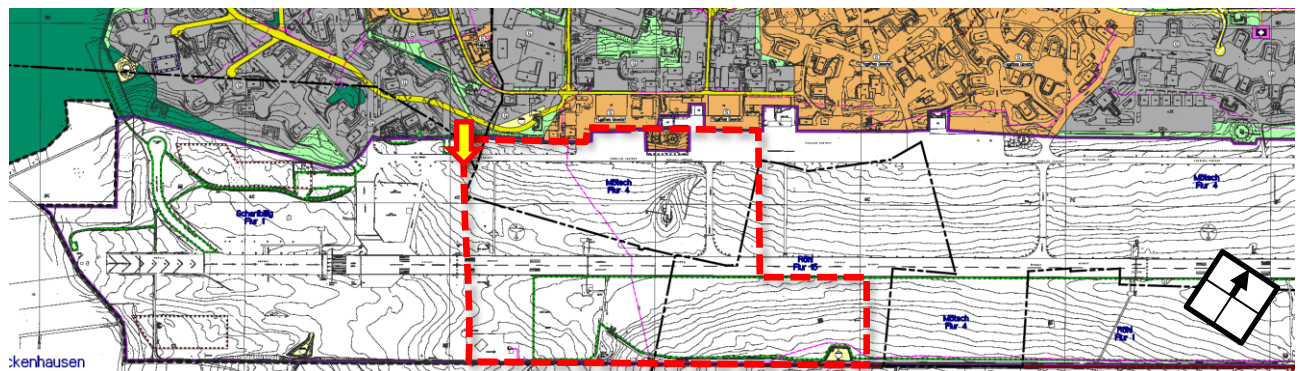


Abbildung 4: Ausschnitt aus dem gültigen Flächennutzungsplan für das Flugplatzgelände mit grober Darstellung der Lage des Plangebietes (rot umrandet) sowie Kennzeichnung des geplanten Anschlusses an die öffentlichen Verkehrsflächen (Pfeil) – ohne Maßstab, nicht genordet (Quelle: ISU)

Nördlich und nordwestlich angrenzend befinden sich gewerbliche Bauflächen (G), Sonderbauflächen (SO) für „flugaffines Gewerbe“ sowie in kleinerem Umfang Grünflächen.

Die genauen Abgrenzungen ergeben sich aus der Planzeichnung des Bebauungsplans im Maßstab 1:1.000.

Überplant werden durch die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 19 folgende Flurstücke:

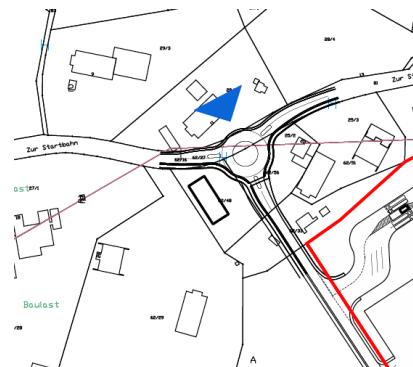
- Scharfbillig, Flur 1: Flurstücke Nr. 80/2, 62/57
- Mötsch, Flur 4: Flurstücke 56/7, 24/2, 53/1
- Röhl, Flur 15: Flurstück 3/2

Verkehrliche Erschließung

Zwar besitzt das Gelände bisher keinen direkten Anschluss an die im FNP dargestellten öffentlichen Verkehrsflächen, jedoch ist vorgesehen, diese für die vorliegende Planung im Bereich der Straße „Zur Startbahn“ herzustellen (vgl. Kennzeichnung in Abbildung 4).

Eine entsprechende Ausbauplanung wurde zwischenzeitlich erarbeitet. Diese sieht hier einen Kreisverkehrsplatz vor, von dem dann eine Erschließungsstraße in Richtung Südosten abzweigt (vgl. Abbildung 5).

Abbildung 5: Vorentwurfsplanung für den Anschluss des Plangebiets an die Straße „Zur Startbahn“ – ohne Maßstab
(Quelle: Ingenieurbüro Scheuch GmbH, Prüm)



4.2 Topografie

Das Plangebiet liegt auf einem Höhenrücken zwischen der Stadt Bitburg im Norden und den Ortsgemeinden Scharfbillig und Röhl (VG Bitburger Land) im Süden. Mit einer Höhe von ca. 370 bis 375 m über NHN (Normalhöhennull) befindet sich die Start- und Landebahn auf dem Scheitelpunkt. Von dort fällt das Gelände zum bebauten Bereich des Flugplatzes (ca. 350 m ü. NHN) sowie in Richtung der beiden Ortsgemeinden gleichmäßig ab. Scharfbillig liegt auf etwa 365 m ü. NHN und Röhl auf ca. 340 m ü. NHN.

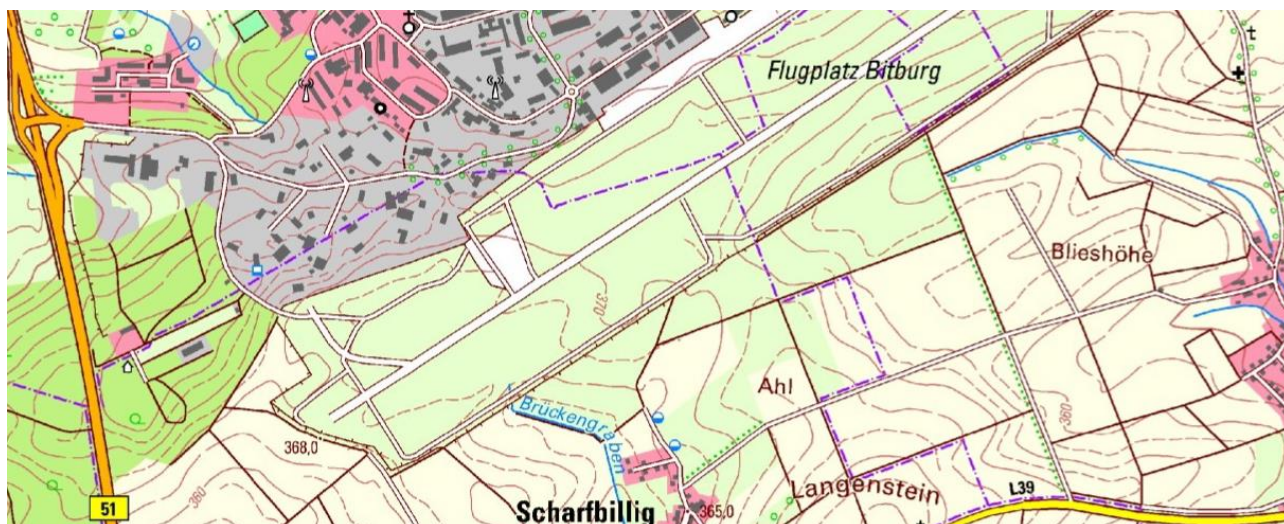


Abbildung 6: Auszug aus der topografischen Karte – ohne Maßstab (Quelle: LANIS 2021)

5 Städtebauliches Konzept

Im Zuge des zwischenzeitlich abgeschlossenen luftverkehrsrechtlichen Änderungsverfahrens wurden die Teilflächen, die nun mit dem Bebauungsplan Nr. 19 des Zweckverbands Flugplatz Bitburg überplant werden sollen, aus dem Luftverkehrsrecht entlassen. Die Flächen, die auch künftig dem Luftverkehrsrecht unterliegen, schließen sich östlich an die Gewerbe- und Industriegebiete an (siehe hierzu im Einzelnen Abbildung 2, Seite 5).

Der Zweckverband beabsichtigt, die Planung zunächst auf einen Umfang von ca. 50 ha an industriellen Bauflächen zu beschränken. Da diese verhältnismäßig eben sind, eignen sie sich besonders gut für die Ansiedlung größerer Firmen, wie beispielsweise Logistikunternehmen, die einen beson-

ders hohen Flächenbedarf haben und daher an anderer Stelle auf dem Flugplatzgelände oder innerhalb der Stadt Bitburg nicht unterzubringen sind. Auch an anderer Stelle in Rheinland-Pfalz gibt es kaum Alternativstandorte ähnlicher Größe und Lagegunst, so dass der Planungsträger vor dem Hintergrund einer landesweiten Diskussion zur notwendigen Bereitstellung solch großer, zusammenhängender Flächen hier eine realistische Chance sieht, Arbeitsplätze in größerer Zahl zu schaffen, wenn für die benötigten Flächen auf dem ehemaligen Flugfeld zeitnah Baurecht geschaffen werden kann.

Überlegungen zur Erschließung entsprechender Areale wurden bereits vor einigen Jahren angestellt (vgl. „Studie zur Verkleinerung des Flugfeldes“, ISU 2017). Sie konnten bislang jedoch nicht umgesetzt werden, weil die Flächen bis vor Kurzem noch dem Luftverkehrsrecht unterlagen.

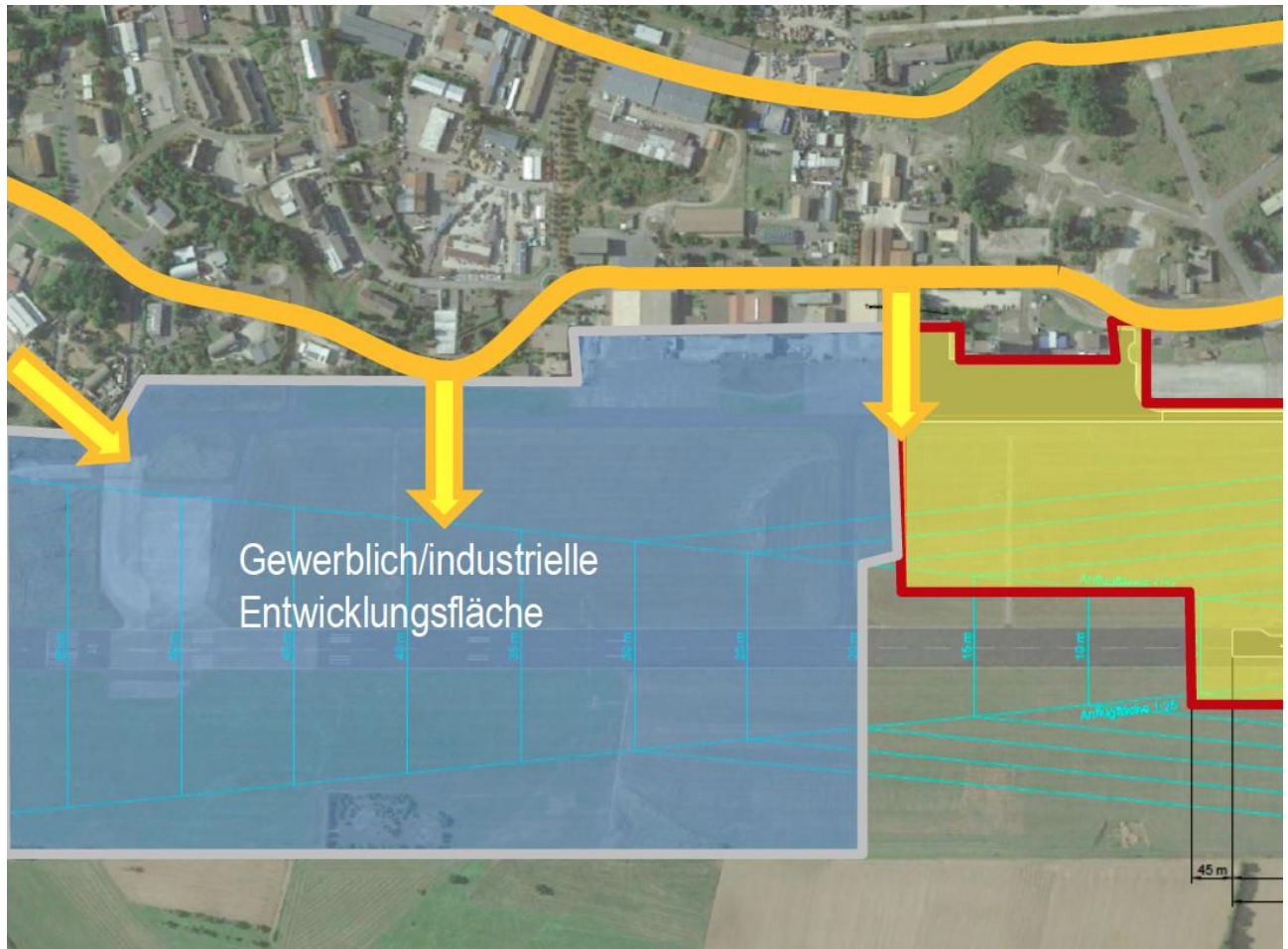


Abbildung 7: Auszug aus der „Studie zur Verkleinerung des Flugfeldes“, ohne Maßstab, nicht genordet
ISU, 23.06.2017, Seite 36

Der Zweckverband Flugplatz Bitburg beabsichtigt nun, die mittlerweile zur Verfügung stehenden Flächen auf dem ehemaligen Air Base Gelände, die im westlichen Bereich der Start- und Landebahn liegen, schrittweise als Bauflächen zu entwickeln und diese somit einer zivilen Nachnutzung zuzuführen. Auf diese Weise können Flächen an anderer Stelle, insbesondere „auf der grünen Wiese“ geschont werden, was den Zielen der Regional- und Landesplanung entspricht. Für den rund 50 ha großen ersten Abschnitt soll durch die Aufstellung des vorliegenden Bebauungsplans Nr. 19 „Flugfeld West“ kurzfristig Baurecht geschaffen werden.

Im Plangebiet sollen bevorzugt Logistikbetriebe mit Lagerhallen und Verteilzentren angesiedelt werden, weil hierfür in Rheinland-Pfalz derzeit ein entsprechender Bedarf erkennbar ist und zusammenhängende Flächen in der vorliegenden Größenordnung an anderer Stelle kaum zur Verfügung stehen.

In Ermangelung konkreter Angaben hinsichtlich der künftigen Betriebe wurden zu Beginn des Planungsprozesses zunächst mehrere Bebauungs- und Erschließungsvarianten entwickelt. Der Vergleich der ausgearbeiteten Varianten kam zu dem Ergebnis, dass auf eine aufwendige innere Erschließung vorerst verzichtet werden soll, weil davon ausgegangen wurde, dass die Flächen vorrangig für die Ansiedlung großer Betriebe vorgehalten werden sollen. Sollte dies nicht gelingen, könnten erforderliche zusätzliche Verkehrswege zu einem späteren Zeitpunkt aufgrund des dann absehbaren Bedarfs geplant werden.

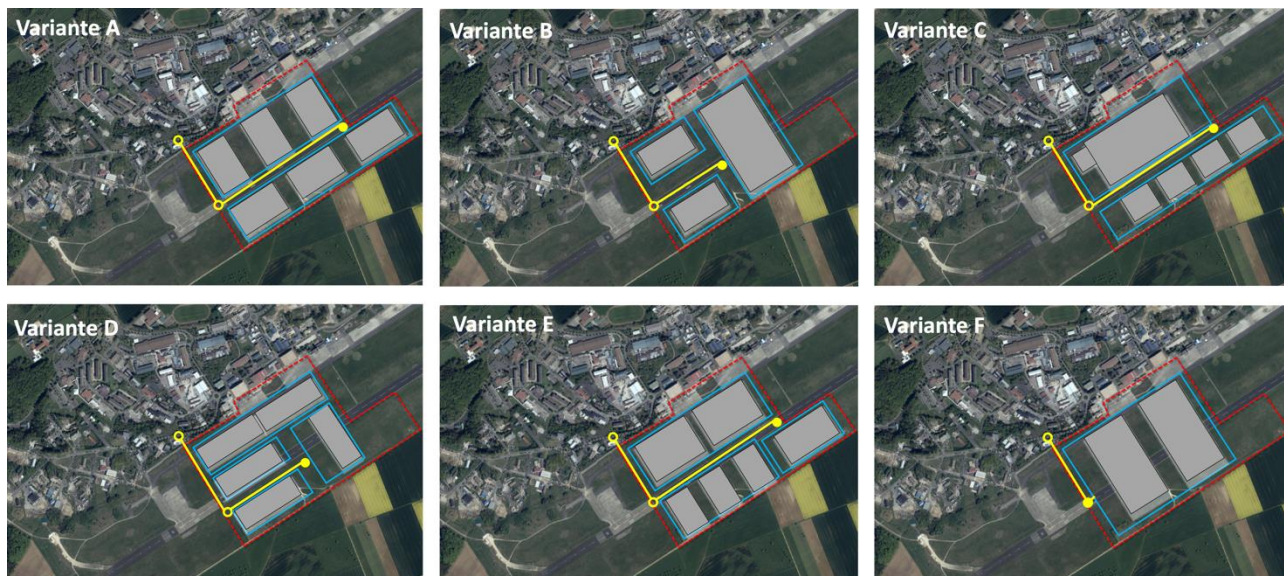


Abbildung 8: Mögliche Bebauungs- und Erschließungsvarianten, ohne Maßstab, ISU, 04.2020

Aufgrund der noch nicht im Einzelnen bekannten Ansiedlungsoptionen hatte sich der Zweckverband dazu entschlossen, zunächst nur die Grundzüge der äußeren Erschließung mittels einer neuen Anbindung von der Straße „Zur Startbahn“ aus festzulegen. Insofern wurden in der Planzeichnung auch keine differenzierten Baufenster vorgesehen, sondern lediglich in zwei Baufelder (nördlich und südlich der ehemaligen Start- und Landebahn) unterschieden (vgl. Abb. 9), für die aufgrund der Topografie insbesondere unterschiedliche Höhenfestsetzungen zu treffen sind. Auf dieser Basis wurde sodann der Vorentwurf des Bebauungsplanes für die frühzeitigen Beteiligungsverfahren erarbeitet (siehe Abb. 10).



Zwischenzeitlich konnte ein Investor für die Entwicklung der Fläche gewonnen werden.

Ein britisches Unternehmen beabsichtigt am Standort Bitburg ein Logistikzentrum zu errichten. Vorgesehen ist eine Bebauung mit rd. 225.000 m² Grundfläche und mehrere Hundert neuen Arbeitsplätzen.

Auf Basis des Bebauungsplanvorentwurfes wurde ein Masterplan erarbeitet, der das vorgesehene Ansiedlungskonzept darstellt. Dieser greift die herausgearbeiteten Bebauungs- und Erschließungsstrukturen auf. Demnach ist die Haupteinschließung aus Richtung Nord-Westen über den beschriebenen Kreisverkehr mit Anschluss an die Straße „Zur Startbahn“ vorgesehen. In Planung sind 4 Hallen, wovon sich Gebäude A im Bereich des GI 1 befindet, die verbleibenden Gebäude B, C und D sollen nachfolgend im Bereich des GI 2 errichtet werden. Jedem Gebäude ist eine Stellplatzanlage für PKW sowie benötigte Aufstellflächen für LKW zugeordnet.

Südlich des Plangebietes ist in Richtung der benachbarten Ortsgemeinden Röhl und Scharfbillig sowie den angrenzenden landwirtschaftlichen Flächen ein Grünstreifen in einer Dimensionierung von 15 m Tiefe vorgesehen.

Weiterhin ist im östlichen Bereich des Plangebietes der Erhalt bzw. die Weiternutzung des bestehenden Retentionsbeckens geplant

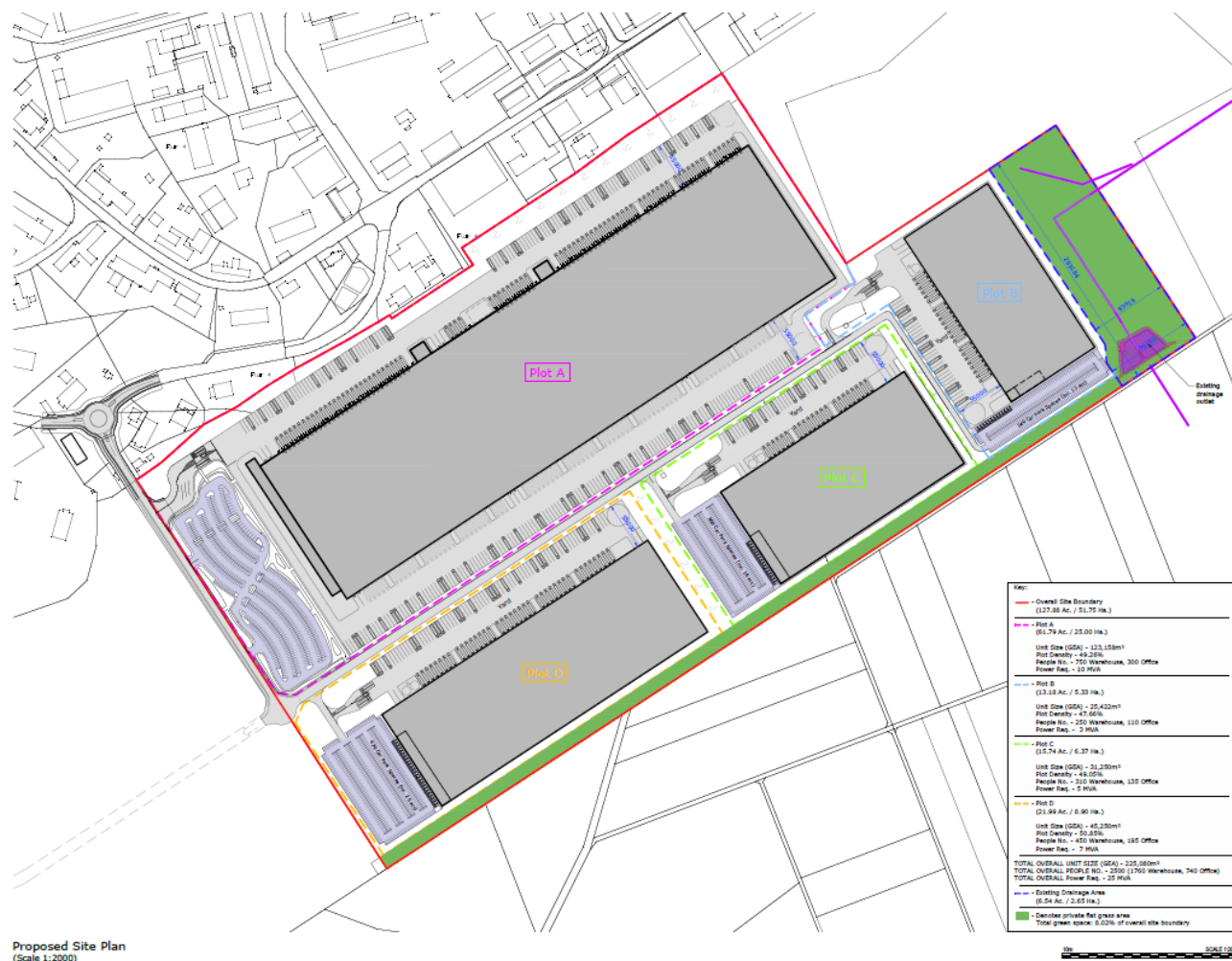


Abbildung 11: Masterplan, ohne Maßstab, BE Design, 02.2022

Im Sinne der Veranschaulichung der Dimensionierung der geplanten Gebäude wurde eine Visualisierung erarbeitet. Der dargestellte Blickwinkel entspricht der Sicht aus Richtung Scharfbillig. Aufgrund der Topographie des Geländes sind, bei Errichtung aller Baukörper, lediglich die Gebäude C und D erkennbar. Gebäude A tritt hinter Gebäude D zurück, während Gebäude B hinter dem bewegten Gelände verschwindet. Die Gebäudehöhe entspricht den Festsetzungen im Bebauungsplan.



Abbildung 12: Visualisierung, ohne Maßstab, BE Design, 03.2020

6 Freiraumkonzept

Das Plangebiet soll in erster Linie einer intensiven gewerblich-industriellen Nutzung im zuvor beschriebenen Sinne dienen. Mit der Inanspruchnahme dieser Flächen innerhalb der bereits entwickelten gewerblich industriellen Nutzung der Gesamtliegenschaft des Flugplatzes Bitburg kann ein weiterer Flächenverbrauch im Außenbereich an anderer Stelle vermieden und das Ziel des sparsamen Umgangs mit Grund und Boden gemäß § 1 a BauGB umgesetzt werden.

Darum kommt der Bauflächenausweisung eine besonders hohe Bedeutung zu. Zur Gestaltung der Flächen sowie zur Kompensation zu erwartender Eingriffe werden innerhalb des Plangebietes grünordnerische Festsetzungen (z.B. zur randlichen Eingrünung der Grundstücke sowie zur Durchgrünung von Parkplatzflächen) und zur Begrünung des öffentlichen Straßenraums getroffen. Insbesondere in Richtung Südosten, also zur Ortschaft Scharfbillig hin, ist ein 15 m breiter Grünstreifen vorgesehen, der es ermöglicht, hier einen dichten Gehölzriegel anzulegen. Die Breite erlaubt zudem die Aufschüttung von Erdmassen im Sinne eines Sicht- und Lärmschutzwalls.

Weitere Grünordnungsmaßnahmen innerhalb des Plangebietes sind nicht sinnvoll, da sie dem Nutzungszweck eines Industriegebietes widersprechen würden.

Flächen und Maßnahmen zum erforderlichen Ausgleich von Eingriffen in Natur- und Landschaft sind im näheren Umfeld des Plangebietes vorgesehen; siehe hierzu auch Kapitel 13 Externe Kompensationsmaßnahmen.

7 Ver- und Entsorgung

Im Rahmen der erforderlichen Verkehrserschließung ist die Verlegung der Ver- und Entsorgungsleitungen, wenn möglich, weitgehend innerhalb der neu festgesetzten Verkehrsflächen (Fahrbahn, Gehweg und Bankette) vorgesehen. Soweit erforderlich, werden zudem Flächen mit Geh-, Fahr- und/oder Leitungsrechten festgesetzt.

7.1 Schmutz- und Regenwasser

Für das Plangebiet wurde ein Entwässerungskonzept erarbeitet. Die wasserwirtschaftlichen Zielvorgaben des Landes Rheinland-Pfalz favorisieren hinsichtlich der Niederschlagswasserbeseitigung eine Versickerung oder Rückhaltung am Entstehungsort. Aufgrund der anstehenden Untergründe und der in Teilen festgestellten Bodenbelastung im Großraumbereich der Planung wird in Abstimmung mit den zuständigen Genehmigungsbehörden von einer Versickerung abgesehen und für das Vorhaben eine Rückhaltung mit Drosselabfluss favorisiert.

Die Rückhaltung des Niederschlagswassers kann in Teilen über das vorhandene Rückhaltebecken RRB 5 mit einem derzeitigen Rückhaltevolumen von 1.214 m³ erfolgen, das sich im östlichen Plangebiet befindet. Darüber hinaus ist eine Einleitung in das bestehende Regenwassersystem des Flugplatzes Bitburg im nördlichen Planungsraum möglich. Für die Behandlung des anfallenden Oberflächenwassers kann ein Teil-Modifiziertes Trennsystem verwendet werden. Das in der Fläche des Bebauungsplanes anfallende Niederschlagswasser kann in der südlichen Grenze des Planungsraumes mittels Mulden und Freigefällekanälen in das vorhandene RRB 5 geleitet und gedrosselt in den Feinenbachgraben eingeleitet werden. Im nördlichen Planungsraum ist eine Einleitung in das vorhandene Kanalnetz möglich.

Im Bereich der geplanten Erschließungsstraße befindet sich ein Regenwasserkanal. Eine Überprüfung hat ergeben, dass dieser an mehreren Haltungen hydraulisch ausgelastet ist, sodass eine zusätzliche Einleitung von der Erschließungsstraße in der Konsequenz begrenzt werden muss. Aufgrund der anvisierten Höhenplanung kann die Erschließungsstraße vollständig im Freigefälle entwässern.

Beispielhaft wurden im Zuge der Erarbeitung des Entwässerungstechnischen Begleitplans zum Bebauungsplan verschiedene Varianten (siehe folgende Tabelle) zum erforderlichen Rückhaltevolumen berechnet, die sich hinsichtlich des Anteils einer Dachbegrünung im Plangebiet unterscheiden.

Variante	Grundlagen	Erforderliches Rückhaltevolumen [m ³] bei
		Qd=1.000 l/s
A	kein Gründach	22.176
B Abflussfaktor 0,5	Gründachanteil 80 %	17.120
	Gründachanteil 50 %	19.016
C Abflussfaktor 0,3	Gründachanteil 80 %	15.097
	Gründachanteil 50 %	17.752

Tabelle 1: Variantenberechnung zum erforderlichen Rückhaltevolumen, stra-tec GmbH, 03.2022

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass eine Reduzierung des notwendigen Rückhaltevolumens aufgrund einer extensiven Dachbegrünung in den Varianten zwischen 3.160 m³ und 7.079 m³ möglich ist. Je nach Wahl der Dachbegrünung sind auch Abflussbeiwerte kleiner c=0,3 (Variante C) realisierbar.

Eine extensive Begrünung der Dachflächen ist damit als Maßnahme der Niederschlagswasserbewirtschaftung dazu geeignet, den Direktabfluss zu reduzieren und eine Erhöhung der Verdunstung aus den besiedelten Flächen zu erreichen¹.

Eine Dachbegrünung dient durch die Reduzierung des Direktabflusses auch der Entlastung des Kanalnetzes – und trägt zusammen mit anderen Retentionsmaßnahmen – zur Verringerung abflussbezogener Hochwassergefahren bei. Den baulichen Kosten eines Gründaches stehen an anderer Stelle eingesparte Kosten für entwässerungstechnische Einrichtungen entgegen. Darüber hinaus bieten sich energetische Vorteile und, bei fachgerechter Ausführung, ebenfalls eine verlängerte Lebensdauer von Dachabdichtungen.

Während der ästhetische Zweck einer Dachbegrünung als Argument hier nicht angeführt werden kann, können der Dachbegrünung jedoch neben dem entwässerungstechnischen Aspekt durchaus bioklimatische und ökologische Vorteile zugesprochen werden.

7.2 Elektrizität

Das bestehende Leitungsnetz ist zur Deckung des künftig benötigten Energiebedarfes des Logistikbetriebes nicht ausreichend. Notwendig wird eine separate Anbindung an das Umspannwerk in der Mötscher Straße, die in Absprache mit dem örtlichen Energieversorger hergestellt wird.

7.3 Sonstige Medien

Die Versorgung mit Telekommunikationsleistungen, einschließlich Glasfaser, kann über das vorhandene Netz sichergestellt werden, das zu diesem Zweck ggf. ausgebaut und erweitert wird.

7.4 Abfallentsorgung

Die ordnungsgemäße Abfallentsorgung erfolgt im Rahmen der bestehenden Vereinbarungen durch den Eifelkreis über die zuständigen Entsorgungsunternehmen.

7.5 Gas

Es besteht die Möglichkeit eine Gasversorgung des Gebietes herzustellen.

8 Besitz- und Eigentumsverhältnisse

Die Flächen im Plangebiet befinden sich im Eigentum eines britischen Logistikunternehmens.

¹ Entwässerungstechnische Begleitplanung zum Bebauungsplan Nr. 19 „Flugfeld West“, Stra-Tec GmbH, 03.2022.

9 Ziele und Darstellungen übergeordneter Planungen

Bitburg besitzt als landesweit bedeutsamer Arbeitsplatzschwerpunkt in der Region eine große Bedeutung für die Erhaltung und Schaffung qualifizierter Arbeitsplätze.

Dem Grundsatz, das bestehende Angebot an Gewerbe- und Industrieflächen vorrangig zu nutzen, entspricht der Zweckverband Flugplatz Bitburg mit der vorliegenden Planung, da für eine Erweiterung des Angebotes insbesondere Konversionsflächen herangezogen werden sollen.

Nachfolgend werden die wichtigsten Vorgaben aus der Landes- und Regionalplanung zusammengefasst.

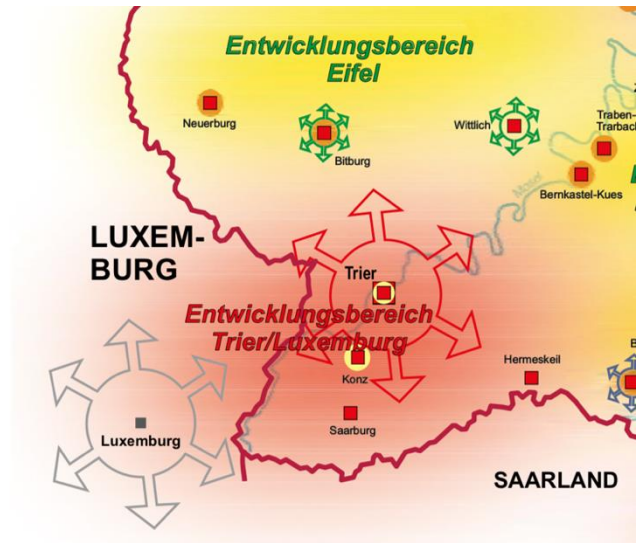


Abbildung 10: Entwicklungsbereiche gemäß LEP IV

9.1 Landesentwicklungsprogramm IV (LEP IV)

Die Planung für das genannte Vorhaben ist gemäß § 1 Abs. 4 BauGB mit den Zielen der Raumordnung in Einklang zu bringen.

Im Landesentwicklungsprogramm (LEP) IV ist die Stadt Bitburg als verpflichtendes kooperierendes Mittelzentrum, zusammen mit Neuerburg, ausgewiesen (Z40).

Ergänzt wird diese Ausweisung mit der Zuordnung der Stadt zu den "landesweit bedeutsamen Arbeitsmarktschwerpunkten". Die Entwicklung des vorliegenden Bebauungsplanes entspricht vollumfänglich diesem Ziel.

Gemäß G 52 - mit besonderem Hinweis auf die vorhandenen gewerblich-industriellen Konversionsflächen - soll das bestehende Angebot an Gewerbe- und Industrieflächen vorrangig genutzt werden. Diesem Grundsatz wird entsprochen, da der zu überplanende Bereich auf einem Konversionsgelände liegt und in der Umgebung zahlreiche Gewerbe- und Industrieflächen vorhanden sind.

Die Stadt selbst mit ihrer Umgebung und auch das Gelände des Flugplatzes sind mit der Signatur der landesweit bedeutsamen Bereiche für Erholung und Tourismus gekennzeichnet. Von der Ausweisung der Erholungs- und Erlebnisräume ist das Flugplatzgebiet aber ausgenommen (Z 134). Da sich das Plangebiet vorliegend auf einem Gelände befindet, das bis vor Kurzem dem Luftverkehrsrecht unterlag und insofern jeglicher anderer Nutzung entzogen war, wird den Belangen von Erholung und Tourismus nicht widersprochen.

Gemäß G 157 sollen vorhandene Regionalflugplätze / Verkehrslandeplätze bedarfsgerecht gesichert und teils ausgebaut werden. Auch mit diesem Grundsatz stimmt die Planung überein, da sie die nunmehr verkleinerten Luftverkehrsflächen nicht beeinträchtigt.

9.2 Regionaler Raumordnungsplan

Geltender Raumordnungsplan Region Trier

Die Regionalplanung weist im Regionalen Raumordnungsplan (RROP) der Region Trier 1985 Bitburg als Mittelzentrum mit erheblichen Strukturschwächen die Funktion W (Wohnen) als Wohnstandort über die Eigenentwicklung hinaus und die besondere Funktion G (Gewerbe) für die gewerbliche Entwicklung zu.

Da zum Zeitpunkt der Erstellung des Raumordnungsplanes die militärische Nutzung noch vorhanden war, wird darüber hinaus für die Fläche keine Aussage getroffen. Sie ist als landwirtschaftliche Vorrangfläche dargestellt.

In der Teilfortschreibung des Raumordnungsplanes von 1995 (Gewerbliche Wirtschaft, Kap. 3.1.1) ist die Stadt als landesweit bedeutsamer Gewerbestandort ausgewiesen. Solche Standorte leisten aufgrund ihrer besonderen Lagegunst einen wesentlichen Beitrag zur wirtschaftlichen Entwicklung des Landes. Hierzu ist nördlich der Stadt Bitburg ein landesweiter Gewerbe- und Industriestandort verortet (Vorrang- und Vorbehaltsflächen). Der Flächennutzungsplan der Stadt stellt diese Flächen auch entsprechend dar. Die direkte Verfügbarkeit ist aktuell jedoch nicht gewährleistet, auch aufgrund der Konkurrenz zur hier sehr günstigen Situation für die landwirtschaftliche Nutzung. Zudem erweist sich die äußere Erschließung aus verschiedenen Gründen als schwierig und ausgesprochen kostenintensiv.

Somit ist es sinnvoll und geboten, zunächst die auf dem Flugplatz für die gewerblich-industrielle Entwicklung zur Verfügung stehenden Flächen mit Priorität zu entwickeln.

Im Regionalen Raumordnungsplan ist auch der Bauschutzbereich des Flugplatzes Bitburg gekennzeichnet, der sich jedoch auf die seinerzeitige fliegerische Nutzung bezog, die in dieser Form nicht mehr existiert.

Entwurf des Raumordnungsplanes Region Trier – ROPneu

Ziele der Raumordnung, die in dem im Januar 2014 von der Regionalvertretung beschlossenen Entwurf des Raumordnungsplanes formuliert sind, sind als in Aussicht genommene Ziele in der Bauleitplanung zu berücksichtigen. Sie besitzen deshalb Grundsatzcharakter.

Die zentralörtliche Bedeutung der Stadt Bitburg wird dokumentiert durch die nachrichtlich aus dem LEP IV in Ziel_{N40} 25 übernommene Zuweisung der Funktion eines kooperierenden Mittelzentrums für die Städte Bitburg und Neuerburg.

Darüber hinaus sind der Stadt auch im Entwurf des ROP die besonderen Funktionen W-Wohnen, G-Gewerbe, F/E- Freizeit und Erholung sowie L-Landwirtschaft zugewiesen. Die vorliegende Planung steht mit diesen Funktionszuweisungen und den damit verbundenen weiteren Zielen (Z 42 und 45) im Einklang, da sie keine zusätzlichen Freiräume außerhalb der Konversionsfläche in Anspruch nimmt. Entsprechend der Vorgabe des Ziels Z 40 ist in den Gemeinden mit der besonderen Funktion Gewerbe eine zielgerichtete Gewerbeflächenvorsorge zugewiesen.

Weitere Erfordernisse der Raumordnung sind:

- Z 60 – Die Stadt Bitburg ist entsprechend G 59 als Gewerbestandort mit überregionaler Bedeutung ausgewiesen.
- Z 63 – Verbesserung flächenmäßiger und infrastruktureller Voraussetzungen für die Sicherung und Weiterentwicklung der wirtschaftlichen Funktionen in Z 60.
- Z 68 – Planungsrechtlich gesicherte gewerbliche Bauflächen in Z 60 sind der gewerblich-industriellen Entwicklung vorbehalten und sind von konkurrierenden Nutzungen frei zu halten.
- G 59 – Gewerbestandorte mit überregionaler Bedeutung dienen in erster Linie der Standortvorsorge für flächenintensive Industrieansiedlungen. Im Einzelfall kann auch die ergänzende Ansiedlung kleinerer Betriebe sinnvoll sein.

Die weiterführenden Aussagen in den Grundsätzen G 251 bis G 254 betreffen zusammengefasst die zügige zivile Nachnutzung militärischer Konversionsflächen. Auch hier ist die Anpassung der Planung an die Grundsätze der Raumordnung gegeben.

Hinzuweisen ist auf den Grundsatz G 213. Dieser enthält die Aussage, dass eine (zivile) fliegerische Nutzung des ehemaligen Militärflugplatzes als regionale Entwicklungsoption noch nicht

endgültig aufgegeben ist, anderweitige Nachnutzungsoptionen dadurch allerdings nicht behindert werden sollen. Diesem Grundsatz folgt die Planung. Sie nimmt Rücksicht auf die nunmehr verkleinerten Luftverkehrsflächen.

9.3 Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan

Der "gemeinsame Flächennutzungsplan der Stadt Bitburg und der Verbandsgemeinde Bitburg-Land" für das Verbandsgebiet des Zweckverbandes Flugplatz Bitburg in der Fassung der Genehmigung und Bekanntmachung 2003, stellt für den zu überplanenden Bereich derzeit noch eine Fläche für den Luftverkehr dar (vgl. hierzu auch Abbildung 4, Seite 7).

Diese Nutzungsabsichten wurden jedoch zwischenzeitlich aufgegeben. Daher ist künftig die Darstellung einer gewerblich-industriellen Nutzung (Darstellung: G = gewerbliche Baufläche) erforderlich.

Aufgrund der vorgesehenen Festsetzung eines Industriegebiets gemäß § 9 BauNVO ist der Bebauungsplan nicht mehr gemäß § 8 Abs. 2 BauGB aus dem Flächennutzungsplan entwickelt. Somit ist eine Änderung des Flächennutzungsplans im Parallelverfahren gemäß § 8 Abs. 3 BauGB erforderlich. Es ist beabsichtigt, dabei sowohl die rot umrandet dargestellte Fläche des jetzigen Plangebietes, als auch den westlich davon gelegenen blau umrandeten Bereich als gewerbliche Bauflächen auszuweisen, damit letztere zu einem späteren Zeitpunkt entwickelt werden können.

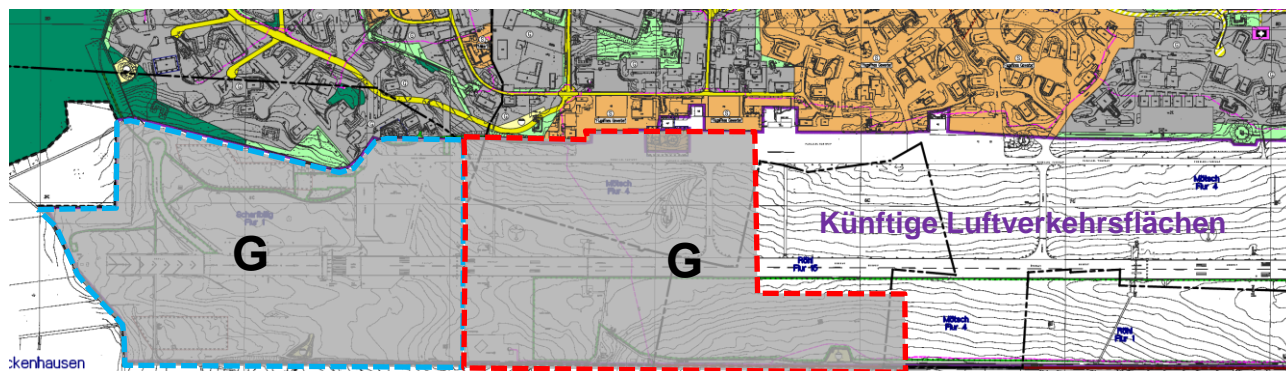


Abbildung 11: Darstellung der geplanten Änderung des gemeinsamen FNP – ohne Maßstab
(Quelle: Gemeinsamer FNP mit eigener Darstellung zur erforderlichen Änderung)

In Vorbereitung auf die erforderliche Änderung des FNP wurde bereits eine landesplanerische Stellungnahme² eingeholt.

Danach stehen der Planung des gewerblich-industriellen Baugebietes bei Beachtung bzw. Berücksichtigung der in der landesplanerischen Beurteilung enthaltenen Punkte Erfordernisse der Raumordnung nicht entgegen.

Die Stellungnahme führt dazu unter Punkt 3. „Beurteilung der Vereinbarkeit des Planungsvorhabens mit den Erfordernissen der Raumordnung und Landesplanung“ folgendes aus:

„Der Stadt Bitburg ist u. a. die besondere Funktion Gewerbe und auch die eines überregionalen Gewerbestandortes zugewiesen.“

Die Umwandlung der bisherigen Flugbetriebsfläche in eine Gewerbe- und Industriefläche steht damit im Einklang mit G 52 LEP IV, Kap. 3.1.1 ROPI (Teilfortschreibung 1995) sowie Z 35 und Z 40 ROPneu. Besonders die Inanspruchnahme bestehender Konversionsflächen zu einer gewerblich-

² Untere Landesplanungsbehörde beim Eifelkreis Bitburg-Prüm, Landesplanerische Stellungnahme gemäß § 20 LPiG, Az.: 04-32-018 vom 21. Februar 2020

industriellen Nutzung ist im Hinblick auf die landes- und regionalplanerischen Erfordernisse zu begrüßen.

Gemäß G 157 LEP IV sollen vorhandene Regionalflugplätze / Verkehrslandeplätze bedarfsgerecht gesichert und teils ausgebaut werden.

Der Grundsatz G 157 des LEP IV steht nicht im Widerspruch zur vorgesehenen Planung, sofern die angefragte Fläche außerhalb der für die zukünftige fliegerische Nutzung vorgesehenen Flugbetriebsfläche liegt und die „bedarfsgerechte“ Nutzung des zukünftigen Verkehrslandeplatzes nicht beeinträchtigt wird.“

9.4 Fazit

Der geplanten Aufstellung eines Bebauungsplans für den Bereich „Flugfeld West“ stehen landesplanerische oder raumordnerische Ziele oder Grundsätze nicht entgegen. Die Planung steht demnach mit den gemäß § 1 Abs. 4 BauGB zu beachtenden Zielen der Regional- und Landesplanung im Einklang.

Für die erforderliche Änderung des Flächennutzungsplans liegt bereits eine landesplanerische Stellungnahme vor, die dies bestätigt. Die Änderung des gemeinsamen Flächennutzungsplans der Stadt Bitburg und der Verbandsgemeinde Bitburger Land (früher Bitburg-Land) für den Bereich des Flugplatzes Bitburg erfolgt parallel zur Aufstellung des vorliegenden Bebauungsplans.

10 Planungsalternativen

Als Planungsalternative kommt lediglich eine Unterlassung der Aufstellung des vorliegenden Bebauungsplans („Null-Variante“) oder eine Ausweisung der erforderlichen Flächen an anderer Stelle in Betracht.

Ein Verzicht auf die Aufstellung des Bebauungsplans „Flugfeld West“ wäre dabei zwar vorteilhaft für Natur und Landschaft, da dann die durch die Planung zu erwartenden Eingriffe unterblieben, hätte jedoch wirtschaftlich erhebliche Nachteile, denn damit könnten die geplanten und konkret in Aussicht stehenden Ansiedlungen nicht vollzogen werden.

Eine Verlagerung auf Flächen an anderer Stelle, die im Zuständigkeitsbereich des Planungsträgers (Zweckverband Flugplatz Bitburg) stehen, ist indes nicht möglich, da sich östlich an das Plangebiet die verkleinerten Flächen des luftverkehrsrechtlich gewidmeten Bereichs anschließen und westlich Flächen liegen, die derzeit noch mit Altlasten kontaminiert sind. Sie können erst entwickelt werden, wenn die Altablagerungen beseitigt wurden und stehen daher kurzfristig nicht zur Verfügung.

Ausreichend große Ansiedlungsflächen an anderer Stelle auf dem Flugplatzgelände sind ebenfalls nicht vorhanden.

11 Berücksichtigung der Umweltbelange

Für die Belange des Umweltschutzes ist grundsätzlich für alle Bauleitplanverfahren eine förmliche Umweltprüfung durchzuführen (§ 2 Abs. 4 S. 1 BauGB); Hierzu ist ein Umweltbericht zu erstellen. Der Umweltbericht bildet dabei einen gesonderten Bestandteil der Begründung zum Bebauungsplan.

Die Umweltprüfung ist ein formales Verfahren, in dem das umweltbezogene Abwägungsmaterial systematisch ermittelt, beschrieben und bewertet wird. Ihre Ergebnisse haben von sich aus keinen Vorrang vor anderen Belangen, sondern unterliegen wie diese der Abwägung nach § 1 Abs. 7 BauGB.

Eine entsprechende Umweltprüfung wurde durchgeführt. Die Ergebnisse wurden in einem Umweltbericht dokumentiert, der dem Bebauungsplan als separater Bestandteil der Begründung beigelegt ist. Für tiefergehende Ausführung wird neben der folgenden Kurzdarstellung auf den Umweltbericht verwiesen.

11.1 Natur und Landschaft

Der Westen des Plangebietes liegt naturräumlich auf der ‚Bitburger Keuperhochfläche‘, der Osten dagegen auf der ‚Gilzemer Hochfläche‘ (MEYNE UND SCHMITTHÜSEN, 1952-1978)³. Beide Naturräume gehören zum ‚Bitburger Gutland‘, welches sich durch Hochflächen auszeichnet.

Auch das Plangebiet selbst befindet sich auf einer Hochfläche in einer mittleren Höhenlage. Das örtliche Relief ist jedoch nicht eben, sondern durch eine deutliche Höhendifferenz mit entsprechender Reliefenergie im Plangebiet gekennzeichnet, wobei die einstige Start- und Landebahn des Flugplatzes sich auf dem Höhengipfel befindet. Beidseits dieses Höhengipfels sind signifikante Reliefexpositionen diverser Hangneigungen und -ausrichtungen vorhanden.

Historisch bedingt ist zudem eine Überprägung des Reliefs durch die einstige Flugplatznutzung festzustellen. Große Teile des Plangebietes wurden in der Vergangenheit planiert, überbaut und versiegelt.

Der gültige Landschaftsplan des Flugplatzes ordnet dem Plangebiet überwiegend Wiesen mittlerer Standorte zu.⁴ Dies deckt sich mit der Darstellung im Landespflegerischen Entwicklungskonzept, dass den Standort als Extensivgrünland mittlerer Standorte darstellt.⁵

Innerhalb des Plangebietes ist ein umfänglicher Biotoptypen-Pauschalschutz berührt, da geschützte Magergrünländer nach § 15 LNatschG vorhanden sind. Diese sind auch bundesweit vom Biotopschutz des § 30 BNatschG erfasst. Durch die Planung sind Eingriffe in Magergrünländer in einem Umfang von ca. 18,8 ha zu erwarten. Bei diesem Umfang ist davon auszugehen, dass die erheblichen Eingriffe nicht im Sinne von § 30 Abs. 3 BNatschG ausgeglichen werden können, sodass lediglich eine naturschutzrechtliche Befreiung in Betracht kommt.

Die Antragstellung zur Befreiung vom Biotopschutz nach § 67 BNatschG bei der Oberen Naturschutzbehörde ist im Verfahren. Näheres zum ermittelten Kompensationsbedarf in Kapitel 13.

Neben den geschützten Magergrünländern sind zudem schutzbedürftige bundesweit bestandsgefährdete Biotoptypen in Form von Gehölzstrukturen und Säumen im Plangebiet vorhanden. Diese unterliegen jedoch keinem förmlichen Schutz.

Weitere naturschutzrechtliche oder wasserschutzrechtliche Gebiete und Objekte sind örtlich nicht berührt.⁶

³ Fachinformationsdienst Natur und Landschaft (2018), <https://map-final.rlp-umwelt.de/Kartendienste/index.php?service=natur-raeume>, abgerufen am 21.08.2020

⁴ KRANATZ-BOCK (1994): Landschaftsplanung Flugplatz Bitburg, Biotoptypen – Bestand.

⁵ KRANATZ-BOCK (1995): Landschaftsplanung Flugplatz Bitburg, Landespflegerisches Entwicklungskonzept.

⁶ Landschaftsinformationssystem der Naturschutzverwaltung Rheinland-Pfalz (LANIS 2020) – https://geodaten.naturschutz.rlp.de/kartendienste_naturschutz/ (abgefragt am 24.07.2020)

Lokalklimatisch ist das Plangebiet einem großflächig offenem Kaltluftentstehungsgebiet zuzuordnen, jedoch ist dieses ohne besonders bedeutsame lokal-regionale Funktion, etwa für belastete Siedlungsbereiche. Auf dem Flugplatzgelände vorbelastet sind die teils großflächig versiegelten Flächen, insbesondere die einstige Start- und Landebahn. Auf diesen Flächen ist ein starkes Aufheizen, eine erhebliche Abnahme der Verdunstung und der Luftfeuchte, sowie Wärmespeicherung festzustellen. Insgesamt sind die örtlichen klimatischen und lufthygienischen Belange voraussichtlich nicht erheblich planungs- und eingriffsrelevant.

Neben dem Biotopschutz sind ebenfalls Belange des Besonderen Artenschutzes betroffen, wie sich im Zuge einer Voruntersuchung durch BNL Petry 2019 ergeben hat. Auf Basis einer vertiefenden Untersuchung im Zeitraum März bis Juli 2020 wurde daraufhin ein Avifaunistischer Fachbeitrag erarbeitet (ISU, Stand 23. November 2020). Demnach wurde das Vorkommen eines Raubwürger-Brutpaares bestätigt. Ein entsprechendes gesondertes Gutachten hierzu liegt vor (ISU, Stand 24. November 2021, aktualisiert am 31. März 2022).

Insgesamt wird davon ausgegangen, dass das Plangebiet nicht als essentielle Nahrungs- oder Ruhestätte für den Raubwürger dient, da der nachgewiesene Nistbaum weit abseits des Vorhabens liegt. Grundsätzlich sind landschaftsverändernde Eingriffe in Sichtweite des Brutplatzes jedoch als kritisch zu bewerten, sodass gezielte Schutzmaßnahmen am östlichen Flugfeld sowie in der Feldflur im Umfeld des Nistbaumes vorgesehen sind. Nähere Ausführungen hierzu finden sich im Umweltbericht.

11.2 Altlasten

Auf der von der BImA verkauften Teilfläche des ehemaligen Flugfeldes des NATO-Flugplatzes wurden im Rahmen einer Altlastenuntersuchung Phase II vier Bereiche mit PFC-Belastungen des Bodens identifiziert.⁷

Im Bereich der Flächen KF 062 („Ehem. Flugzeugbetankungsanlage und Flugzeugstellplatz“), KF 066 („Ehem. Betankungsanlage 498“), KF 081-1 („Fläche südlich Start- und Landebahn“) und KF 081-2 („Fläche nördlich Start- und Landebahn“) wurden in Teilbereichen Bodenbelastungen mit Per- und polyfluorierten Chemikalien (PFC) festgestellt, die weitere Maßnahmen erforderlich machen.

Bei freier Versickerung ist aufgrund der ermittelten PFC-Belastung und -Ausdehnung mit dem damit verbundenen Gefahrenpotenzial v.a. für das Grundwasser, ein Verbleib im jetzigen Zustand nicht möglich. Angestrebt werden Sicherungsmaßnahmen, die den Sickerwasserpfad unterbinden, so dass es nicht mehr zum Austrag von relevanten Schadstofffrachten kommen kann.

Die belasteten Bereiche sollen durch Bodenaustausch saniert werden. Der ausgekofferte PFC-haltige Boden soll im Zuge des Bauvorhabens des Investors unter einer versiegelten Fläche dauerhaft zur Gefahrenabwehr gesichert werden. Die angestrebte Variante ist die Sicherung unter versiegelten Verkehrsflächen im nördlichen Teil des Plateau A.

Die detaillierte Planung der Sicherungsmaßnahme wird in einem separaten Bericht vorgelegt, sobald die Planungen des Investors abgeschlossen sind.⁸

⁷ Büro für Umweltplanung, Flugplatz Bitburg, Ansiedlung Handelsunternehmen – Ostteil, Altlastenuntersuchung Phase II, 13.11.2020.

⁸ Büro für Umweltplanung, Ehemaliger NATO-Flugplatz Bitburg. Stellungnahme Altlasten, B-Plan 19 Flugfeld West. PFC-Bodenbelastungen. 07.03.2022.

11.3 Radon

Das Plangebiet liegt in einem Bereich, für den der Verdacht einer erhöhten Radonkonzentration besteht. Radon ist ein Gas, welches aus den Bodenschichten aufsteigen kann und leicht radioaktive Zerfallsprodukte hinterlässt, die in Abhängigkeit von der Konzentration des Gases bei Baumaßnahmen berücksichtigt werden sollten. Hierauf weist das Landesamt für Geologie und Bergbau Rheinland-Pfalz hin. Eine Einteilung Bitburgs in die Kategorien der voraussichtlichen Radonbelastungen in Rheinland-Pfalz weist dem Plangebiet mögliche Werte einer Konzentration von $\geq 100 \text{ kBq/m}^3$ zu. Damit sollte für konkrete Vorhaben eine Untersuchung durchgeführt werden, die jedoch an beispielhaft ausgewählten Stellen im Plangebiet im Bebauungsplanverfahren nicht sinnvoll wäre, da es hier in kleinsten Bereichen auf Grund von Bodenverwerfungen zu höchst unterschiedlichen Ergebnissen kommen kann. Ein Hinweis auf die Beprobung des Radonverdacht wurde in die Textlichen Festsetzungen des Bebauungsplanes aufgenommen.

In Abhängigkeit vom Ergebnis kann beim Bau von Gebäuden mit geeigneten Methoden ein Eindringen und damit eine mögliche Konzentration in Aufenthaltsräumen verhindert werden. Die Bebaubarkeit des Baugebietes bleibt somit grundsätzlich bestehen. Mögliche Maßnahmen können in Form einer Folienabdichtung der Bodenplatte, abgeschlossener Treppenhäuser, dichter Türen von nicht abgedichteten und zu für Aufenthaltszwecke bestimmten Räumen oder mechanischer Luftabführungen unter dem Gebäude ergriffen werden.

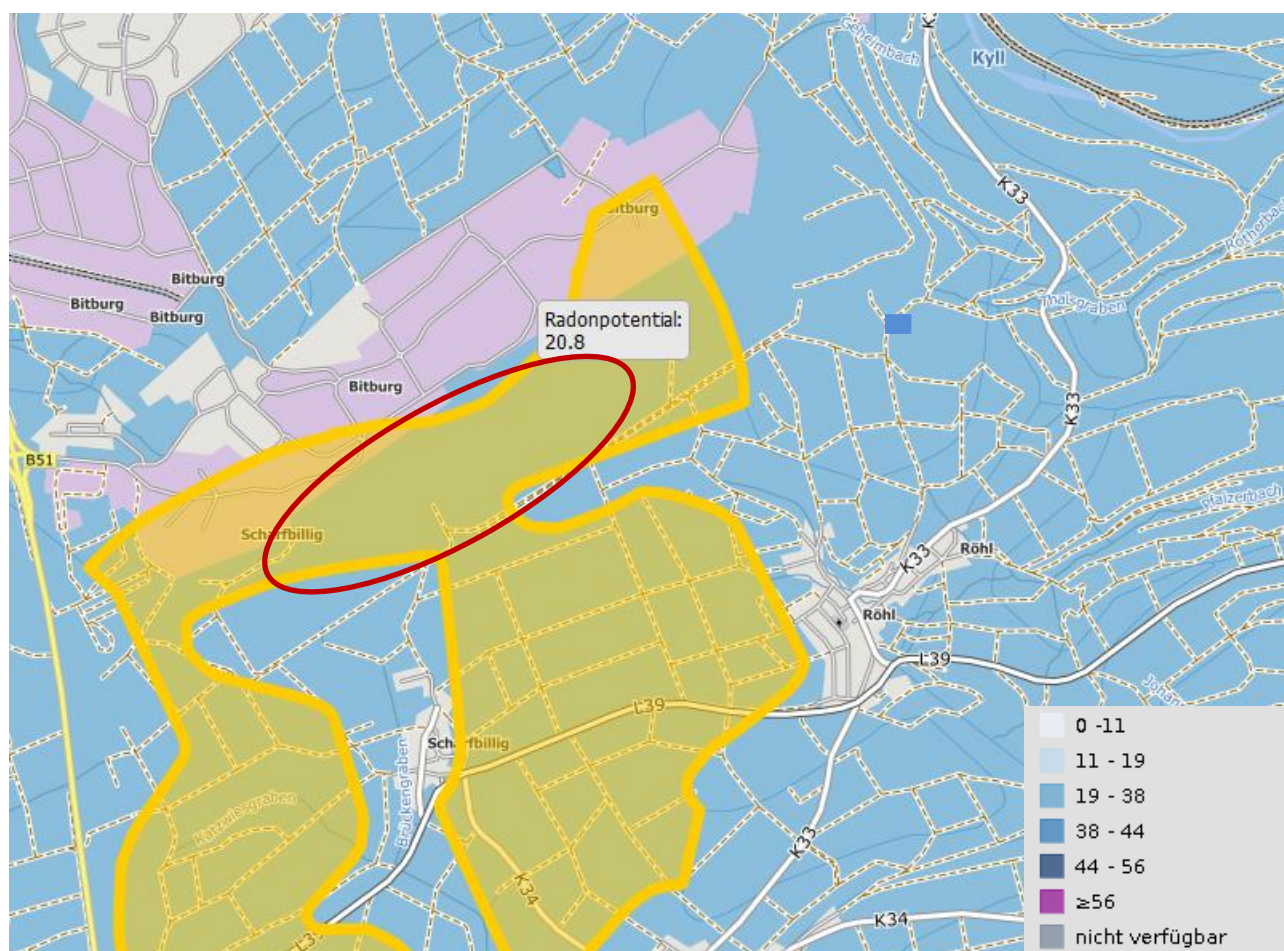


Abbildung 12: Lage des Plangebietes in der Radonprognosekarte für den Bereich der Stadt Bitburg
(Quelle: Landesamt für Umwelt, <https://lfu.rlp.de/de/arbeits-und-immissionsschutz/radoninformationen/geologische-radonkarte-rlp/> | ohne Maßstab | Zugriff in 04.2022)

11.4 Immissionsschutz

11.4.1 Räumliche Zuordnung der Nutzungen

In der Umgebung des Plangebiets befinden sich störepfindliche Nutzungen. Besonders zu beachten sind dabei die vorhandenen und geplanten Wohnbaugebiete in den Ortsgemeinde Röhl und Scharfbillig. Während die nächstgelegene, vorhandene Wohnbebauung in der Ortsgemeinde Röhl eine Entfernung von rund 1.000 m zum Rand des Geltungsbereichs des Bebauungsplans Nr. 19 aufweist und hinsichtlich ihrer Schutzwürdigkeit lediglich als Mischgebiet einzustufen ist, beträgt der Abstand des Plangebiets zum Rand der Ortsgemeinde Scharfbillig und den dort befindlichen Allgemeinen Wohngebieten im Sinne des § 4 Baunutzungsverordnung (BauNVO) nur etwa 330 m.

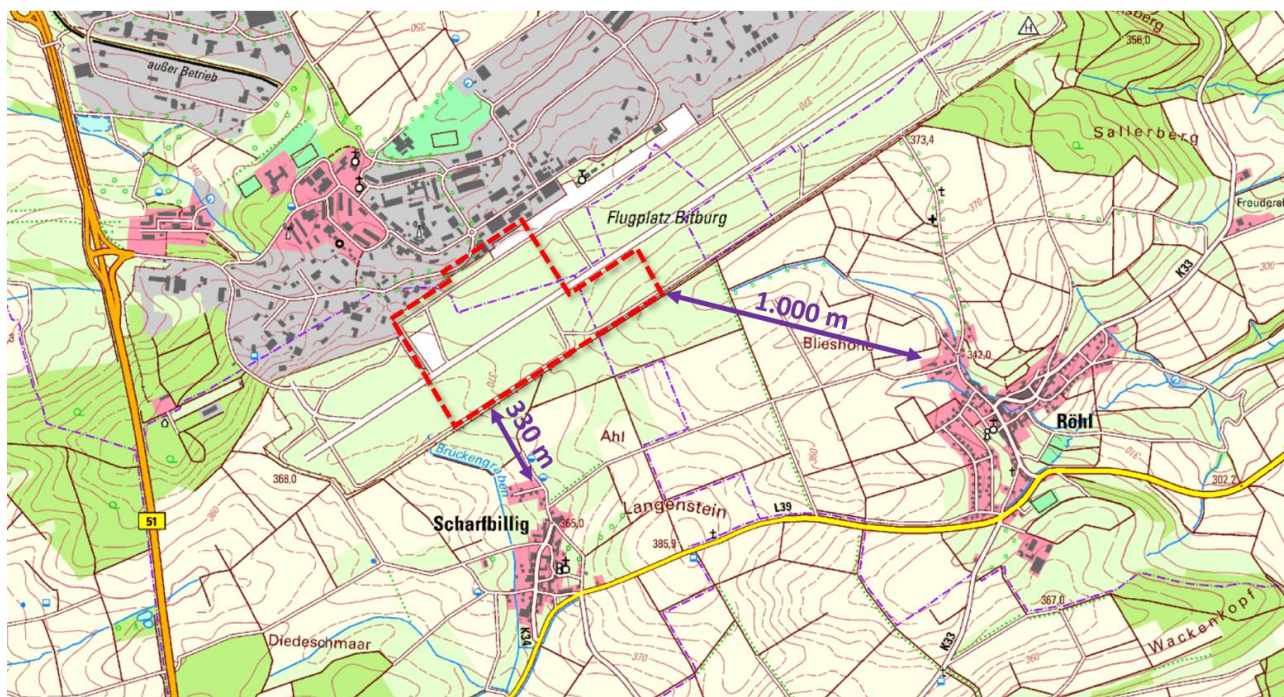


Abbildung 13: Lage des Plangebiets und der Ortslagen von Röhl und Scharfbillig sowie deren Abstände zueinander - ohne Maßstab (Quelle: LANIS 04.2022)

Auf dem Flugplatzgelände selbst befinden sich in ähnlicher Entfernung lediglich gewerbliche Nutzungen sowie Sondergebiete (z.B. Hotel und Gastronomie), die eine deutlich geringere Schutzwürdigkeit besitzen. Insofern ist der in schalltechnischer Hinsicht kritischste Bereich die Wohnbebauung in der Ortsgemeinde Scharfbillig, auf die im Rahmen der Bauleitplanung besondere Rücksicht zu nehmen ist.

11.4.2 Maßstab des Schallschutzes

Da es sich vorliegend um eine städtebauliche Planung im Zusammenhang mit der Ausweisung eines Industriegebietes durch Aufstellung eines Bebauungsplans handelt, kommen zur Beurteilung der Lärmeinwirkungen zunächst vorrangig die schalltechnischen Orientierungswerte aus dem Beiblatt 1 zu DIN 18005 Teil 1 in Frage. Diese gelten als sachverständige Konkretisierung der Anforderungen an den Schallschutz im Städtebau. Sie unterscheiden sowohl zwischen Verkehrs- und Gewerbelärm, als auch hinsichtlich der Schutzwürdigkeit verschiedener Gebietsarten und geben hierfür jeweils Richtwerte vor, die nach Möglichkeit nicht überschritten werden sollen. Die schalltechnischen Orientierungswerte haben allerdings keine bindende Wirkung, sondern sind lediglich ein Maßstab des wünschenswerten Schallschutzes innerhalb eines Plangebietes und in seiner Umgebung. In

vorbelasteten Bereichen, insbesondere bei vorhandener Bebauung, bestehenden Verkehrswegen und in Gemengelage, lassen sich die Orientierungswerte oft nicht einhalten.

Wo im Rahmen der Abwägung mit plausibler Begründung von den Orientierungswerten abgewichen werden soll, weil andere Belange überwiegen, sollte möglichst ein Ausgleich durch andere geeignete Maßnahmen vorgesehen und planungsrechtlich abgesichert werden.

Daher wurden vorliegend auch zusätzliche, geräuschartspezifische Vorschriften zur Bewertung der Immissionssituation herangezogen. So erfolgte die Ermittlung der Geräuscheinwirkungen von gewerblichen Anlagen auf der Grundlage der TA Lärm in Verbindung mit DIN ISO 9613-2. Zur Berechnung von Straßen- und Schienenverkehrsgeräuschen ist zudem die Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) maßgeblich, die Vorgaben für den Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrslärm im Zusammenhang mit dem Bau oder der wesentlichen Änderung von öffentlichen Straßen und Schienenwegen enthält. Im vorliegenden Fall spielt dies jedoch keine Rolle, da die herzustellende öffentliche Straße abseits der Wohnbaugebiete liegt und im Gesamtzusammenhang mit dem Industriegebiet zu vernachlässigen ist.

Die wesentlichen Grenz-, Richt- und Orientierungswerte für die unterschiedlichen Lärmarten sind nachfolgend in drei Tabellen zusammenfassend dargestellt.

Tabelle 1: Schalltechnische Orientierungswerte für die städtebauliche Planung nach Beiblatt 1 zu DIN 18005 Teil 1

Gebietsart	Orientierungswerte in dB(A)	
	tags (06.00-22.00 Uhr)	nachts (22.00-06.00 Uhr) ⁹
Reine Wohngebiete (WR), Wochenendhausgebiete und Ferienhausgebiete	50	40 / 35
Allgemeine Wohngebiete (WA), Kleinsiedlungsgebiete (WS) und Campingplatzgebiete	55	45 / 40
Friedhöfe, Kleingartenanlagen und Parkanlagen	55	55
Besondere Wohngebiete (WB)	60	45 / 40
Dorfgebiete (MD) und Mischgebiete (MI)	60	50 / 45
Kerngebiete (MK) und Gewerbegebiete (GE)	65	55 / 50
Sonstige Sondergebiete, soweit sie schutzbedürftig sind, je nach Nutzungsart	45 bis 65	35 bis 65

⁹ Bei zwei angegebenen Nachtwerten soll der niedrigere für Industrie-, Gewerbe- und Freizeitlärm sowie für Geräusche von vergleichbaren öffentlichen Betrieben gelten.

Tabelle 2: Immissionsgrenzwerte (IGW) nach Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV

Gebietsart	Immissionsgrenzwerte in dB(A)	
	tags (06.00-22.00 Uhr)	nachts (22.00-06.00 Uhr)
an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altenheimen	57	47
in reinen und allgemeinen Wohngebieten und in Kleinsiedlungsgebieten	59	49
in Kern-, Dorf- und Mischgebieten und Urbanen Gebieten	64	54
in Gewerbegebieten	69	59

Tabelle 3: Immissionsrichtwerte (IRW) nach TA Lärm

Gebietsart	Immissionsrichtwerte in dB(A)	
	tags (06.00-22.00 Uhr)	nachts (22.00-06.00 Uhr)
in Kurgebieten, Krankenhäusern, Pflegeanstalten	45	35
in reinen Wohngebieten	50	35
in allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten	55	40
in Kern-, Dorf- und Mischgebieten	60	45
in Urbanen Gebieten	63	45
in Gewerbegebieten	65	50
in Industriegebieten	70	70

Allein die "Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV)" vom 12. Juni 1990 (BGBl. I S. 1036), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 4. November 2020 (BGBl. I S. 2334) geändert worden ist, nennt Immissionsgrenzwerte für Verkehrsgläusche, deren Einhaltung beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Straßen und Schienenwegen sicherzustellen ist.¹⁰

Sie können im Rahmen der Bauleitplanung zwar im Rahmen der Abwägung herangezogen werden, werden aber vorliegend nicht weiter betrachtet, da sie deutlich höher sind, als die schalltechnischen Orientierungswerte nach Beiblatt 1 zu DIN 18005 Teil 1 sowie der Immissionsrichtwerte nach TA Lärm.

Für den Lärm gewerblicher Anlagen gelten die Immissionsrichtwerte (IRW) der Sechsten Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm - TA Lärm) vom 26. August 1998, geändert durch Verwaltungsvorschrift vom 01. Juni 2017 verbindlich, auch wenn sie in der Verwaltungsvorschrift selbst nicht als „Grenzwerte“ bezeichnet werden, da die Genehmigung für die Errichtung und der Betrieb gewerblicher Anlagen von der Einhaltung der diesbezüglichen Anforderungen abhängig gemacht wird.

Die TA Lärm enthält technisch-fachliche Anforderungen an die Ermittlung und die anschließende

Bewertung der Lärmbelastung von genehmigungs- sowie nicht-genehmigungsbedürftigen „Anlagen“.

Die Geräuschimmissionen werden nach TA Lärm sowie gemäß DIN 18005 und 16. BImSchV für die Zeiträume Tag und Nacht getrennt ermittelt, wobei jedoch abweichend von den übrigen Vorschriften im Rahmen der TA Lärm in der Nacht die lauteste volle Stunde zwischen 22:00 und 06:00 Uhr für die Ermittlung und Beurteilung der Geräuscheinwirkungen heranzuziehen ist.

Die TA Lärm stellt aufgrund des in der Nacht auf die lauteste volle Stunde bezogenen Beurteilungszeitraums die strengsten Anforderungen an den Lärmschutz und wird daher im Rahmen des Bebauungsplans Nr. 19 als Maßstab für die Beurteilung herangezogen.

11.4.3 Vorbelastung des Plangebiets und seiner Umgebung

Das Plangebiet besitzt im Hinblick auf die Geräuschimmissionen selbst keine Schutzbedürftigkeit, ist jedoch von weiteren gewerblichen und vergleichbaren Nutzungen (Sondergebiete im Sinne des § 11 BauNVO) umgeben.

Insofern ist bei der Beurteilung der Geräuscheinwirkungen auf die vorgenannten Bereiche, insbesondere die Wohnbebauung in der Ortsgemeinde Scharfbillig, zu beachten, dass Geräusche nicht nur aus Richtung des Plangebiets, sondern auch, wenn auch diffus und räumlich nicht eindeutig zuzuordnen, von anderen Teilen des Flugplatzgeländes auf schutzbedürftige Nutzungen einwirken können.

Während die DIN 18005 zu einer möglichen Vorbelastung keine detaillierten Aussagen trifft, geht die TA Lärm ausdrücklich hierauf ein. Sie beschreibt unter Punkt 3.2.1 für die „Prüfung im Regelfall“, dass der Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Geräusche gemäß § 5 Abs. 1 Nr. 1 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) im Regelfall sichergestellt ist, wenn die Gesamtbelastung am maßgeblichen Immissionsort (hier Wohnbebauung in Scharfbillig) die Immissionsrichtwerte nach (hier für ein Allgemeines Wohngebiet am Tag 55 dB(A) und in der Nacht 40 dB(A)) nicht überschreitet.

Sind in der Nachbarschaft weitere, potenziell schallabstrahlende Nutzungen (hier weitere Gewerbe- und Sondergebiete auf dem Flugplatzgelände) vorhanden, so kann deren Vorbelastung entweder durch Messungen für jede einzelne Schallquelle erfasst oder durch einen pauschalen Abzug vom Immissionsrichtwert berücksichtigt werden. Nach den Vorschriften der TA Lärm darf die Genehmigung für eine Anlage nämlich auch bei einer Überschreitung des maßgeblichen Immissionsrichtwertes aufgrund der Vorbelastung aus Gründen des Lärmschutzes nicht versagt werden, wenn der von der Anlage verursachte Immissionsbeitrag im Hinblick auf den Gesetzeszweck als nicht relevant anzusehen ist. Das ist in der Regel der Fall, wenn die von der zu beurteilenden Anlage ausgehende Zusatzbelastung die Immissionsrichtwerte am maßgeblichen Immissionsort um mindestens 6 dB(A) unterschreitet.

Vorliegend bedeutet dies, dass der Beurteilungspegel der Geräusche aus dem Plangebiet auch in der ungünstigsten Situation, also in der lautesten Nachtstunde zwischen 22:00 und 06:00 Uhr, lediglich 34 dB(A), entsprechend einem IRW von 40 dB(A) und einem Abzug von 6 dB(A) für die Vorbelastung, betragen darf. Da der Immissionsrichtwert am Tag, also zwischen 06:00 und 22:00 Uhr, um 15 dB(A) höher liegt, als in der Nacht, wird der Immissionsrichtwert (hier 49 dB(A) entsprechend 55 dB(A) und Abzug von 6 dB(A)) in diesem Zeitraum auf jeden Fall eingehalten.

11.4.4 Regelungen in den angrenzenden Bebauungsplänen

Für die an den Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 19 angrenzenden Plangebiete wurden zum Schutz störempfindlicher Nutzungen (insbesondere Wohnnutzungen) in den das Flugplatzgelände umgebenden Ortslagen sowie auf dem Flugplatzgelände selbst, sogenannte „Lärmemissionskontingente - Lek“ für die gewerblichen und industriellen Baugebiete auf der Basis schalltechnischer

Gutachten festgesetzt. Diese Gutachten sowie die darauf bezogenen Festsetzungen gehen teilweise bis ins Jahr 1996 zurück. Dabei wurde das Flugplatzgelände nahezu vollständig „kontingentiert“.

11.4.5 Vorgaben aus der Rechtsprechung

Aufgrund neuerer Rechtsprechung ist diese Praxis jedoch nicht mehr anwendbar, denn das Bundesverwaltungsgericht hat durch ein Urteil aus dem Jahr 2017¹¹ für Recht erkannt, dass ein Baugebiet, für das Emissionskontingente gemäß § 1 Abs. 4 Satz 1 Nr. 2 BauNVO festgesetzt werden, nur dann im Sinne der Vorschrift „gegliedert“ wird, wenn es in einzelne Teilgebiete mit verschiedenen hohen Emissionskontingenten zerlegt wird und mindestens ein Teilgebiet verbleibt, in dem alle in der jeweiligen Gebietsart (im Urteil ging es um ein Gewerbegebiet) typischerweise zulässigen Nutzungen möglich sind.

Mittlerweile wurde diese Vorgabe auch für Industriegebiete bestätigt (Urteil vom 18.02.2021 - BVerwG 4 CN 5.19). Im Leitsatz zum Urteil heißt es: *„Die Lärmemissionskontingentierung eines Industriegebiets ist von § 1 Abs. 4 Satz 1 Nr. 2 BauNVO nur gedeckt, wenn ein Teilgebiet von einer Emissionsbeschränkung ausgenommen wird (Bestätigung von BVerwG, Beschluss vom 7. März 2019 - 4 BN 45.18).“*

Das bedeutet, dass es in einem solchermaßen gegliederten Gesamtgebiet auch schalltechnisch uneingeschränkt nutzbare Teilbereiche geben muss, es sei denn, innerhalb eines Gemeindegebietes sind an anderer Stelle ungegliederte (Gewerbe- oder Industrie) Gebiete vorhanden. Die Wirksamkeit einer solchen gebietsübergreifenden Gliederung von Gewerbegebieten nach § 1 Abs. 4 Satz 2 BauNVO ist jedoch davon abhängig, dass ihr ein darauf gerichteter planerischer Wille der Kommune zugrunde liegt, der in geeigneter Weise im Bebauungsplan selbst oder seiner Begründung dokumentiert worden ist.

Vorliegend beschränkt sich die Planungshoheit des Zweckverbands Flugplatz Bitburg jedoch auf das Flugplatzgelände, so dass eine gebietsübergreifende Gliederung unter Einbeziehung von Gebieten an anderer Stelle (z.B. innerhalb der Stadt Bitburg) nicht in Betracht kommt. Eine solche Gliederung müsste also in rechtskonformer Weise im Hoheitsgebiet des Zweckverbands selbst stattfinden.

Da in dem Urteil aus dem Jahr 2019¹² die o.g. Anforderungen auch explizit auf Industriegebiete ausgedehnt werden (vgl. oben) kann eine Gliederung des Flugplatzgeländes in Teilgebiete mit unterschiedlichen Emissionskontingenten unter Beachtung der höchstrichterlichen Rechtsprechung nicht nur durch bloße „Herabstufung“ der Lärmemissionskontingente für das jetzt geplante Industriegebiet erfolgen.

11.4.6 Vorgehen im vorliegenden Fall

Aus den geschilderten Gründen wurde vorliegend auf eine Lärmkontingentierung auf Grundlage des § 1 Abs. 4 BauNVO verzichtet. Stattdessen wurde eine „worst-case-Betrachtung“ für den nach planerischem Ermessen ungünstigsten Fall vorgenommen, um nachzuweisen, dass dem Vollzug des Bebauungsplans keine unüberwindbaren Hindernisse entgegenstehen. Der Einzelfallnachweis für jedes einzelne Bauvorhaben ist dann im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens durch ein schalltechnisches Gutachten zu erbringen.

¹¹ Bundesverwaltungsgericht (BVerwG), Urteil vom 07.12.2017 - BVerwG 4 CN 7.16 „Festsetzung von Emissionskontingenten für ein Gewerbegebiet“

¹² Bundesverwaltungsgericht (BVerwG), Beschluss vom 07.03.2019 - BVerwG 4 BN 45.18 „Gliederung eines Industriegebiets mit Hilfe von Emissionskontingenten“

Da das gesamte Gelände mittlerweile von einem privaten Investor von der BlmA gekauft wurde, ist davon auszugehen, dass es im Sinne der nunmehr bekannten wirtschaftlichen Zielsetzungen zu einem Logistikzentrum entwickelt werden soll.

Eine Logistikgruppe aus Großbritannien beabsichtigt im Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 19 ihre Firmenzentrale für Zentraleuropa zu errichten und hier mehrere große Hallen im Sinne von Hochregallagern mit integrierten oder angegliederten Büro- und Verwaltungsgebäuden zu errichten.

Hierzu wurde ein „Masterplan“ vorgelegt und mit dem Zweckverband Flugplatz Bitburg abgestimmt. Dieser sieht vor, als erstes ein Gebäude mit einer Dimension von etwa 500 x 180 m und einer Höhe zu errichten, die die diesbezüglichen Vorgaben des Bebauungsplans ausschöpft (Plot A). Im Anschluss sollen weitere Gebäude (Plot B, C und D) entstehen, die ebenfalls als Logistikhallen errichtet werden sollen.

Die Andienung aller Gebäude erfolgt nach dem Konzept von der öffentlichen Erschließungsstraße ausgehend über private Flächen. Die eigentlichen Andockstationen sind für die Gebäude A, C und D jeweils im Norden bzw. Nordwesten und für das Gebäude B im Südwesten angeordnet, so dass sie von den maßgeblichen Immissionsorten in Scharfbilling durch die Gebäude selbst abgeschirmt sind. Der aktuelle Masterplan ist nachfolgend in verkleinerter Form abgebildet.

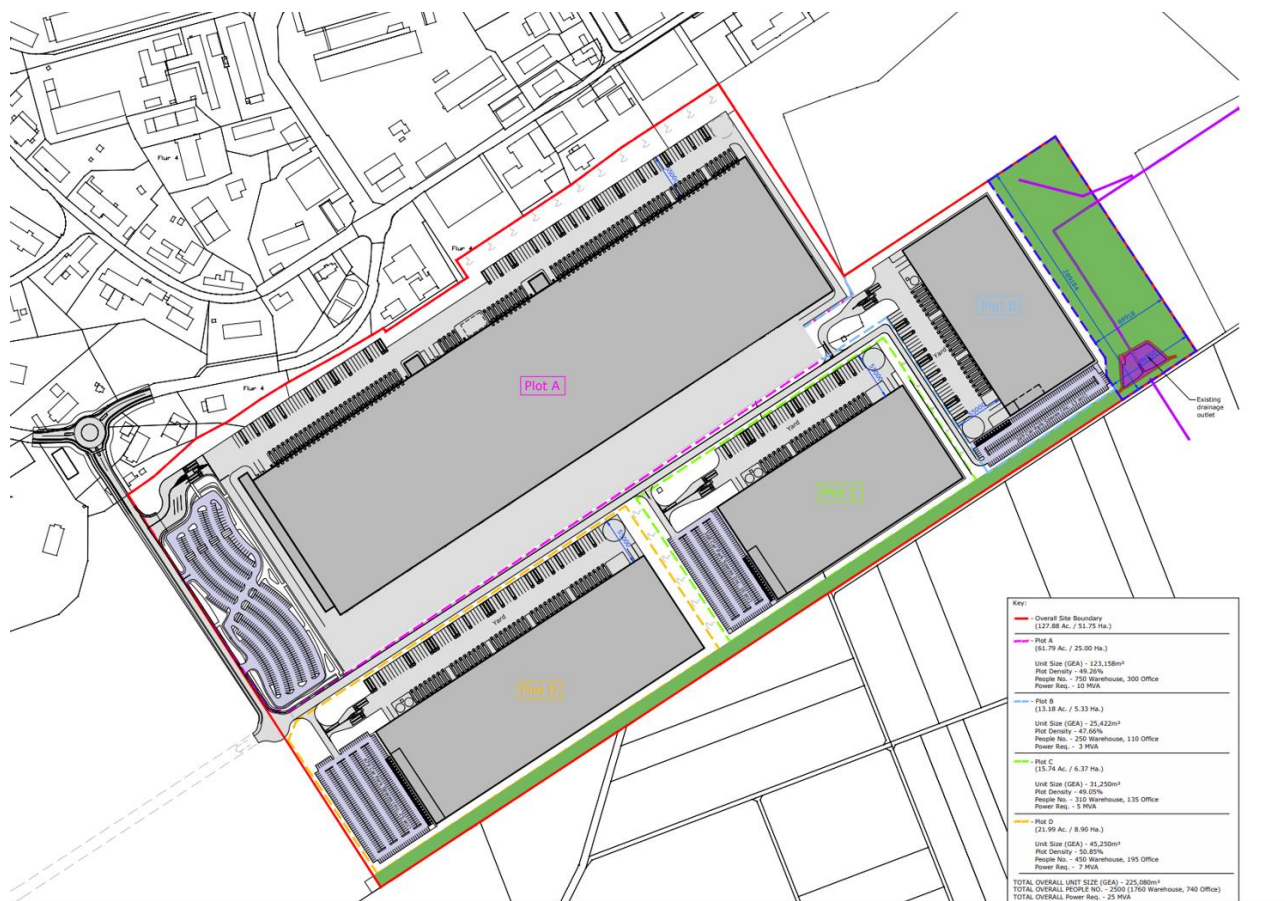


Abbildung 14: Masterplan für den Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 19 - ohne Maßstab
(Quelle: Zweckverband Flugplatz Bitburg – 03/2022)

11.4.7 Schalltechnische Beurteilung

Die in schalltechnischer Sicht kritischste Situation tritt dort auf, wo Schallquellen, wie etwa Tore, Lkw-Rampen, Stellplätze usw. in Richtung der maßgeblichen Immissionsorte (hier Wohngebiete in Scharfbilling) angeordnet und nicht abgeschirmt sind.

Die Entfernung der nächstgelegenen, vorhandenen Bebauung zum Plangebietsrand beträgt etwa 330 m. Die Entfernung des südlichen Rands der überbaubaren Flächen im Industriegebiet (Teilgebiet GI 2) ist etwa 350 m vom Rand der vorhandenen Wohnbebauung entfernt.

Außerdem befindet sich der Bebauungsplan „Wolfsgalgen“ der Ortsgemeinde Scharfbilling im Aufstellungsverfahren. Sein Geltungsbereich liegt in nahezu gleicher Entfernung zum Plangebiet des Bebauungsplans Nr. 19. Vorgesehen ist hier die Ausweisung eines Allgemeinen Wohngebiets (WA) gemäß § 4 BauNVO, in maximal zweigeschossiger Bauweise.

Die Planzeichnung des Bebauungsplan-Entwurfs ist nachfolgend in verkleinerter Form abgebildet.

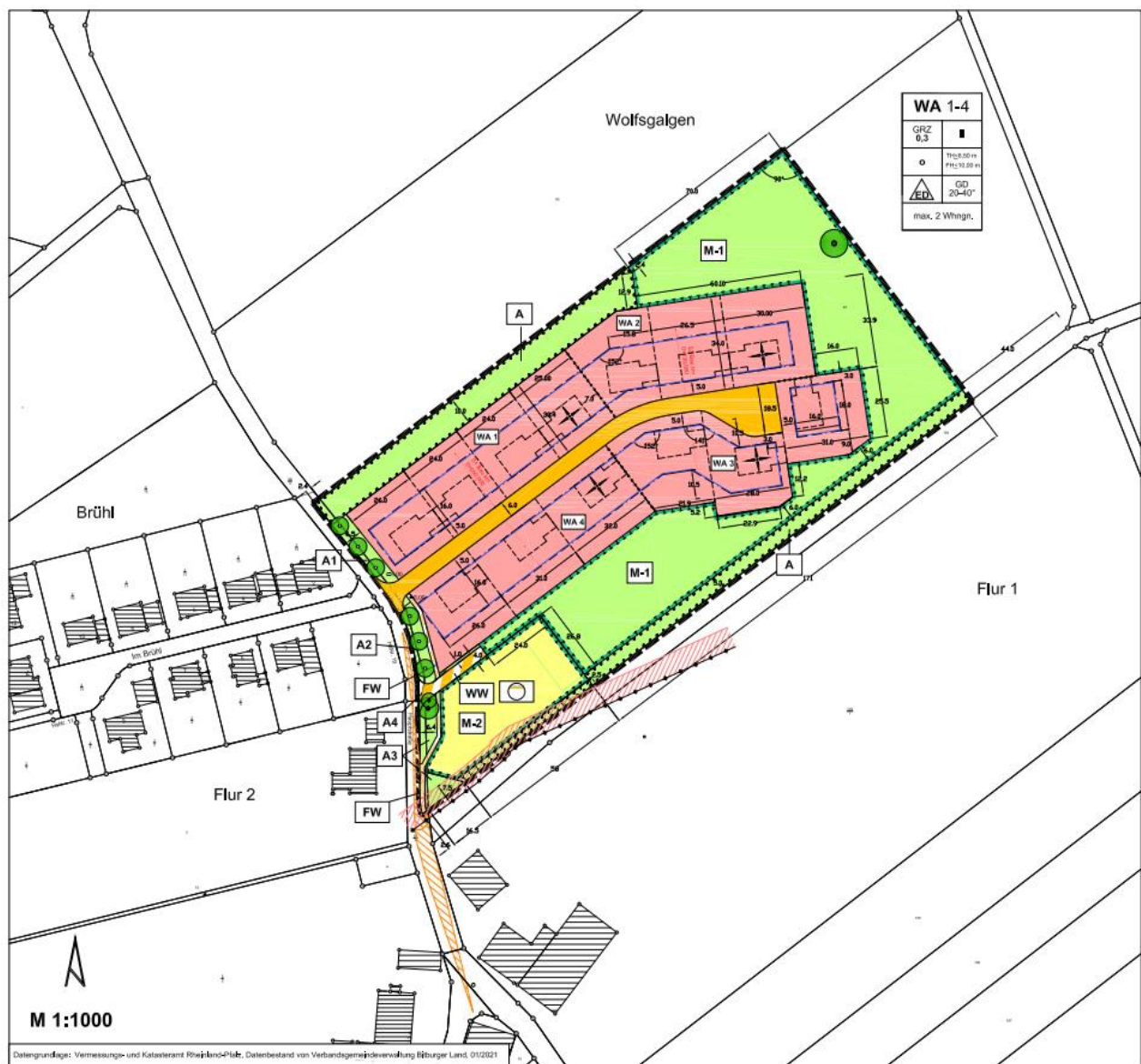


Abbildung 15: Bebauungsplan (Entwurf) für das Plangebiet „Wolfsgalgen“ der Ortsgemeinde Scharfbilling - ohne Maßstab

(Quelle: Verbandsgemeindeverwaltung Bitburger Land – 01/2022)

Auf der Grundlage des o.g. Masterplans sowie der vorhandenen und geplanten Bebauung in der Ortsgemeinde Scharfbillig wurde eine schalltechnische Modellrechnung für die ungünstigste (lauteste) Nachtstunde in der Zeit zwischen 22:00 und 06:00 Uhr unter folgenden Prämissen durchgeführt:

- **Baufeld A:**

Alle LKW-Andockstationen befinden sich im Norden des Gebäudes. Sie sind insofern hinsichtlich der Geräuschimmissionen in den betrachteten Baugebieten in der Ortsgemeinde Scharfbillig irrelevant.

- **Baufeld B:**

22 LKW-Andockstationen gemäß Masterplan befinden sich westlich des Gebäudes, also in Zuordnung zu den Wohnbaugebieten in der Ortsgemeinde Scharfbillig und ohne Abschirmung in diese Richtung.

Hierfür wird in der lautesten Nachtstunde (22:00 bis 06:00 Uhr) mit 1 Bewegung pro Station (= 22 in der lautesten Stunde) gerechnet.

Zusätzlich befinden sich laut Masterplan 249 Pkw-Stellplätze im Süden des Gebäudes B, also in direkter Zuordnung zu den Wohnbaugebieten in Scharfbillig, die mit jeweils einer Bewegung pro Stellplatz in der lautesten Nachtstunde in die Berechnungen eingestellt wurden.

- **Baufeld C:**

22 LKW-Andockstationen gemäß Masterplan nördlich des Gebäudes mit 1 Bewegung pro Station (= 22 in der lautesten Stunde), wie bei Baufeld C sowie 368 Pkw-Stellplätze im Westen des Gebäudes mit jeweils einer Bewegung in der lautesten Nachtstunde.

Während die Lkw-Andockstationen durch das Gebäude C abgeschirmt sind, ist die Schallabstrahlung der Pkw-Stellplätze in Richtung Scharfbillig ungehindert.

- **Baufeld D:**

40 LKW-Andockstationen gemäß Masterplan nördlich des Gebäudes mit 1 Bewegung pro Station (= 40 in der lautesten Stunde) sowie 478 Pkw-Stellplätze im Westen des Gebäudes mit jeweils einer Bewegung zur lautesten Nachtstunde.

Während die Lkw-Andockstationen durch das Gebäude D abgeschirmt sind, ist die Schallabstrahlung der Pkw-Stellplätze in Richtung Scharfbillig ungehindert.

- **Für alle Gebäude** gilt die Annahme, dass in Richtung der Baugebiete „Im Brühl“ sowie „Wolfsgalgen“ in der Ortsgemeinde Scharfbillig keine lärmemittierenden Anlagen (z.B. Lüfter) angeordnet werden und Türen / Tore / Fenster) in diese Richtung nachts geschlossen bleiben und nur im Notfall geöffnet werden. Diese Annahmen sind im Bauantrag zu verifizieren.

Unter den oben genannten Annahmen, die im Hinblick auf die Fahrbewegungen deutlich über den Angaben des Grundstückseigentümers liegen und insofern als ungünstigste Konstellation anzusehen sind, ergibt sich in der lautesten Nachtstunde die in der nachfolgenden Isophonenkarte dargestellte Lärmausbreitung.

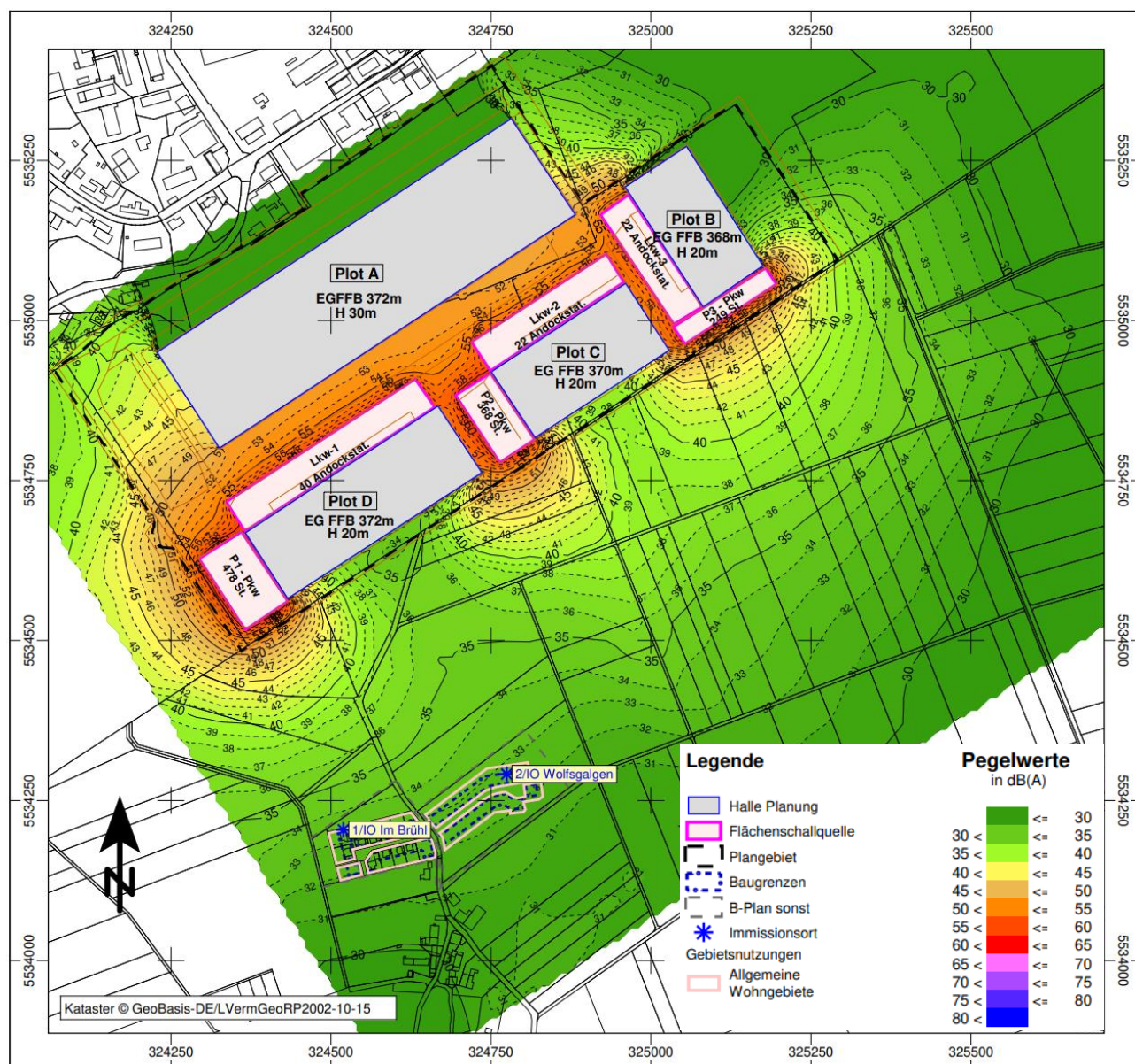


Abbildung 16: Isophonenkarte - Beurteilungspegel Nacht (lauteste Nachtstunde zwischen 22:00 und 06:00 Uhr) für eine Immissionsorthöhe von 5 m über Gelände (entsprechend dem zweiten Vollgeschoss) – ohne Maßstab

Geräuscheinwirkungen durch je eine Lkw-Bewegung pro Andockstation und Stunde sowie je eine Pkw-Bewegung pro Stellplatz und Stunde - ohne Maßstab (Quelle: ISU Bitburg – 04/2022)

Die Isophonenkarte belegt, dass selbst an den ungünstigsten Einwirkungsorten (Immissionsorte 1, Baugebiet „Im Brühl“ sowie IO 2, geplantes Baugebiet „Wolfsgalgen“) selbst im „worst-case-Szenario“ keine Beurteilungspegel auftreten, die über dem um 6 dB(A) verringerten Immissionsrichtwert für Allgemeine Wohngebiete im Beurteilungszeitraum Nacht (22:00 bis 06:00 Uhr) nach TA Lärm liegen. Der maßgebliche (verringerte) Immissionsrichtwert von 34 dB(A), entsprechend 40 dB(A) – 6 dB(A), wird überall eingehalten.

11.4.8 Fazit

Aus den durchgeführten schalltechnischen Modellrechnungen (vgl. oben: „worst-case-Szenario für die lauteste Nachtstunde zwischen 22:00 und 06:00 Uhr) ergibt sich, dass auch die gegenüber den schalltechnischen Orientierungswerten nach Beiblatt 1 zu DIN 18005 Teil 1 strengeren Immissionsrichtwerte nach TA Lärm in der Umgebung des Plangebietes überall eingehalten werden.

Die zu erwartenden Beurteilungspegel am Tag (06:00 bis 22:00 Uhr) liegen überall deutlich unterhalb des (verringerten) Immissionsrichtwertes von 49 dB(A).

Da es sich vorliegend jedoch nur um Modellrechnungen handelt, mit denen nachgewiesen werden sollte, dass dem Vollzug des Bebauungsplans aus schalltechnischer Sicht keine unüberwindbaren Hindernisse entgegenstehen, ist der Nachweis eines ausreichenden Schallschutzes für jedes Bauvorhaben im Zuge des Baugenehmigungsverfahrens zu erbringen. In der Baugenehmigung können dann bei Erfordernis entsprechende Auflagen formuliert werden.

12 Begründung der Planfestsetzungen/ Planinhalte

12.1 Art und Maß der baulichen Nutzung

(§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V.m. BauNVO)

Entsprechend der beabsichtigten industriellen Nutzung des Plangebietes im Sinne des § 9 Baunutzungsverordnung (BauNVO) werden ausschließlich Industriegebiete festgesetzt.

Das Plangebiet wird dabei in die Teilbereiche **GI 1** und **GI 2** untergliedert, für die insbesondere unterschiedliche Höhenfestsetzungen gelten. Die Festsetzung als Industriegebiet erfolgt auf der Grundlage des § 9 BauNVO in Verbindung mit § 1 Abs. 5, 6 und 9 BauNVO.

12.1.1 Allgemein zulässige Nutzungen

Die Industriegebiete GI 1 und GI 2 dienen nach dem Willen des Zweckverbands ausschließlich der Unterbringung von Gewerbebetrieben, und zwar vorwiegend solcher Betriebe, die in anderen Baugebieten unzulässig sind. Hiermit sollen die Voraussetzungen geschaffen werden, im Plangebiet Betriebe mit hohem Flächenbedarf, wie z.B. Logistikbetriebe, Lagerhallen, Verteilzentren u.Ä. anzusiedeln zu können, für die an anderer Stelle auf dem Flugplatzgelände, aber auch in den bestehenden Industrie- und Gewerbebetrieben in der Umgebung keine ausreichenden Platzverhältnisse gegeben sind.

Im Geltungsbereich sind aus diesem Grund Gewerbebetriebe aller Art, Lagerhäuser, Lagerplätze und öffentliche Betriebe allgemein zulässig. Das gleiche gilt für Betriebstankstellen, die gerade Logistikbetrieben häufig zugeordnet sind.

12.1.2 Ausnahmsweise zulässige Nutzungen

Durch die ausnahmsweise zulässigen Nutzungen

1. Aufenthaltsräume, einschließlich Schlafstätten für den zeitweisen Aufenthalt von Aufsichts- und Bereitschaftspersonen, die dem Gewerbebetrieb zugeordnet und ihm gegenüber in Grundfläche und Baumasse untergeordnet sind,
2. Untergeordnete Verkaufsflächen für Endverbraucher, die den im Plangebiet ansässigen Betrieben unmittelbar zugeordnet sind, sofern diese nur einen geringen Flächenanteil an der Gesamtbetriebsfläche innerhalb der Gebäude (maximal 5 %) ausmachen,

3. Verkaufsflächen im Zusammenhang mit Anlagen der Nutzfahrzeug-Herstellung, Nutzfahrzeug-Wartung sowie des Nutzfahrzeug-Handels, der Land- und Baumaschinen-Herstellung und Wartung sowie des Land- und Baumaschinenhandels,

werden die Festsetzungen des vorliegenden Bebauungsplans Nr. 19 an die sonstigen Bebauungspläne, die für das Flugplatzgelände in den zurückliegenden Jahren aufgestellt wurden, angepasst.

Damit soll die Möglichkeit eröffnet werden, Aufenthaltsbereiche zu schaffen, dies betrifft auch Schlafstätten für den zeitweisen Aufenthalt von Aufsichts- und Bereitschaftspersonen. Hierüber ist jedoch im Einzelfall nach pflichtgemäßem Ermessen zu entscheiden ist.

Einzelhandel ist im gesamten Plangebiet, so wie im Übrigen auch auf dem gesamten restlichen Areal des Flugplatzes, grundsätzlich unzulässig, um die Funktion der Zentralen Versorgungsbereiche der Stadt Bitburg nicht zu schwächen. Damit soll verhindert werden, dass zentrenrelevante Nutzungen in die Peripherie abwandern, auf diese Weise die Entwicklung des Stadtkerns geschwächt oder beeinträchtigt wird und ein Konkurrenzstandort zur Innenstadt oder zu sonstigen Zentralen Versorgungsbereichen entsteht. Zudem fehlt im Bereich des Bebauungsplans Nr. 19 aufgrund der angestrebten städtebaulichen Struktur jegliche Integrationsmöglichkeit.

Von dieser Grundsatzregelung gibt es jedoch folgende Ausnahmen, deren gesonderte Prüfung im jeweiligen Bauantragsverfahren zu erfolgen hat:

Untergeordnete Verkaufsflächen, für den Verkauf an Endverbraucher¹³ die den im Plangebiet ansässigen Betrieben unmittelbar zugeordnet sind, sofern diese nicht mehr als 5 % der in Gebäuden befindlichen Gesamtbetriebsfläche ausmachen, sind ausnahmsweise zulässig. Außerdem sind Verkaufsflächen im Zusammenhang mit Anlagen der Nutzfahrzeugherstellung, Nutzfahrzeugwartung sowie des Nutzfahrzeughandels, der Land- und Baumaschinenherstellung und -Wartung, des Land- und Baumaschinenhandels sowie Lagerverkäufe von auf dem Flugplatz Bitburg ansässigen Großhandelsbetrieben, sofern diese nur einen untergeordneten Teil der Gesamtbetriebstätigkeit ausmachen, ausnahmsweise zulässig.

Durch diese Festsetzungen soll es sowohl Produktions-, als auch Logistik- oder Lagerbetrieben im Plangebiet ermöglicht werden, ihre Waren unmittelbar an der Betriebsstätte, wenn auch nur in einem untergeordneten Umfang, zu vermarkten. Die o.g. Prämissen bleiben aufgrund der Größenbeschränkung des Verkaufsbereichs gewahrt.

Ähnliche Festsetzungen gelten im Übrigen für alle Bebauungspläne auf dem Gelände des Flugplatzes Bitburg, um die Chancengleichheit für alle Betriebe zu gewährleisten. Die Verkaufsflächen müssen dabei generell sowohl räumlich als auch nach dem Umfang der Tätigkeit des Betriebs untergeordnet sein.

Durch Verkaufsflächen für Endverbraucher könnte ohne solche Beschränkungen im Einzelfall ggf. eine Schwächung zentraler Versorgungsbereiche die Folge sein.

Verkaufsflächen im Zusammenhang mit Anlagen der Nutzfahrzeugherstellung, der Nutzfahrzeugwartung sowie des Nutzfahrzeughandels unterliegen ebenso wie solche im Zusammenhang mit der Land- und Baumaschinenherstellung und -Wartung sowie des Land- und Baumaschinenhandels keiner Größenbeschränkung, weil solche Waren keine Bedeutung für die zentralen Versorgungsbereiche in Bitburg oder an anderer Stelle besitzen und diese nicht schwächen können.

¹³ Endverbraucher oder auch Endkonsumenten im Sinne der Textfestsetzung sind Verbraucher (Konsumenten) als das letzte Glied in einer Warenabsatzkette darstellen, wie z.B.:

- Endverbraucher (Lebensmittel) im Sinne einer (Privat-)Person, die als Letztes ein Lebensmittel verbraucht
- Endbenutzer (End-/Privat-/Heimanwender), im Sinne eines Verbrauchers, der zur Nutzung erworbene oder bereitgestellte Produkte persönlich bzw. privat gebraucht
- Endkonsument/-verbraucher, im Sinne einer Person, die sonstige Waren zum persönlichen Gebrauch erwirbt und benutzt

Eine Größenbeschränkung ist nicht erforderlich, weil solche Verkaufsflächen typischerweise in Industrie- oder Gewerbebetrieben untergebracht werden, da nur hier ausreichend große Flächen für die meist sehr großen Fahrzeuge und Geräte vorhanden sind.

12.1.3 Unzulässige Nutzungen

Unzulässig sind Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke sowie Einzelhandelsbetriebe, sofern sie nicht unter die zuvor beschriebenen ausnahmsweise zulässigen Nutzungen fallen. Ebenso ausgeschlossen sind Tankstellen, sofern es sich nicht um Betriebs-tankstellen handelt.

Der Zweckverband hält Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke in einem Industriegebiet für nicht verträglich mit den ansonsten allgemein zulässigen Nutzungen. Außerdem würden sie dem städtebaulichen Grundgedanken der Schaffung großer, zusammenhängender Flächen für die Ansiedlung von Gewerbebetrieben, die an anderer Stelle nicht untergebracht werden können, widersprechen.

Hinsichtlich des Ausschlusses von Einzelhandelsbetrieben, die nicht unter die ausnahmsweise zulässigen Betriebsarten fallen, wird auf die voranstehenden Ausführungen verwiesen. Sie sind auszuschließen, um die Entwicklung des Stadtkerns nicht zu beeinträchtigen. In diesem Zusammenhang wird auf das Einzelhandels- und Zentrenkonzept der Stadt Bitburg verwiesen.

Öffentliche Tankstellen sind, anders als Betriebstankstellen, auf dem Flugplatzgelände städtebaulich unerwünscht und werden daher ausgeschlossen.

Ebenfalls unzulässig sind Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter. Diese werden als nicht erforderlich angesehen. Ausnahmsweise können jedoch Schlafstätten für den zeitweisen Aufenthalt von Aufsichts- und Bereitschaftspersonen zugelassen werden.

12.2 Maß der baulichen Nutzung

Das Maß der baulichen Nutzung wird gemäß Eintrag in die Nutzungsschablone (vgl. Planzeichnung) des Bebauungsplans über die Grundflächenzahl (GRZ) gemäß § 19 Abs. 1 BauNVO in Verbindung mit der Höhe der baulichen Anlagen nach § 18 BauNVO festgesetzt.

12.2.1 Grundflächenzahl

Die Grundflächenzahl (GRZ) gibt gemäß § 10 Abs. 1 BauNVO an, wieviel Quadratmeter Grundfläche je Quadratmeter Grundstücksfläche im Sinne des § 19 Abs. 3 zulässig sind. Die GRZ wird für den gesamten Geltungsbereich des Bebauungsplans gemäß § 19 Abs. 4 Satz 3 BauNVO auf 0,8 festgesetzt. Dies entspricht dem Höchstwert gemäß § 17 Abs. 1 BauNVO.

Gemäß § 19 Abs. 4 Satz 2 i.V.m. Satz 3 BauNVO darf die zulässige Grundfläche jedoch durch Nebenanlagen und Garagen mit ihren Zufahrten sowie Stellplätze bis zu einer GRZ von 0,9 überschritten werden. Weitere Überschreitungen in geringfügigem Ausmaß können zugelassen werden, wenn die Einhaltung der Grenzen zu einer wesentlichen Erschwerung der zweckentsprechenden Grundstücksnutzung führen würde.

Solche Überschreitungsmöglichkeiten hat der Ordnungsgeber für Fälle geschaffen, in denen die Einhaltung der normalerweise geltenden Obergrenzen zu einer Erschwerung der beabsichtigten Grundstücksnutzung führen würde. Dieser Fall könnte hier eintreten, da Großunternehmen, insbesondere aus der Logistikbranche, regelmäßig sehr große Baukörper und zudem große, versiegelte Flächen als Zufahrten, Parkplätze, Rangierflächen, Lkw-Abstellflächen usw. benötigen. Diese müssen in aller Regel versiegelt werden, um das Einsickern von Kraftstoffresten, Öl, Abriebspartikeln von Bremscheiben usw. in das Grundwasser zu verhindern. Zudem ist vorliegend eine erhöhte

Hintergrundbelastung des Erdreichs mit bestimmten Schadstoffen erkennbar, die wasserlöslich sind und von daher möglichst nicht mit Niederschlagswasser in Kontakt kommen sollten. Ein möglichst hoher Versiegelungsgrad ist daher vorliegend auch aus Gründen des Grundwasserschutzes sinnvoll.

12.2.2 Höhe der baulichen Anlagen

Die Höhe der baulichen Anlagen wird gemäß § 16 i.V.m. § 18 BauNVO durch Höhenfestsetzungen über dem Bezugspunkt „Normalhöhennull (NHN)“ im Deutschen Haupthöhennetz (DHHN92) festgesetzt. Damit gilt ein eindeutiger und unmittelbar nachvollziehbarer Höhenbezugspunkt, der Festsetzungen in Bezug auf Erschließungsstraßen o.Ä., die oft nur schwer nachzuvollziehen sind, entbehrlich macht.

Als Gebäudehöhe (GH) ist der höchste Punkt der Gebäudekonstruktion (z.B. Oberkante Attika, Oberkante Dachhaut, ...) definiert, wobei Absturzsicherungen (Geländer) bei der Bestimmung der maximalen Gebäudehöhe unberücksichtigt bleiben.

Um einen ausreichenden Spielraum für die Ansiedlung großvolumiger Baukörper, wie etwa Logistikzentren, Hochregallagern u.Ä. zu schaffen, wird die maximale Gebäudehöhe für die beiden Teilbereiche folgendermaßen festgesetzt:

GI 1: 403,00 m als Höchstmaß

GI 2: 396,00 m als Höchstmaß

Diese Höhenmaße sind derart großzügig definiert, dass entsprechende Baukörper ohne Probleme errichtet werden können, was die nachfolgende Abbildung verdeutlicht.



Abbildung 17: Höhenbegrenzungen durch den Bauschutzbereich des verkleinerten Verkehrslandeplatzes mit beispielhafter Eintragung möglicher Großbaukörper mit einer Gebäudehöhe von maximal 403,00 m über NHN im Teilbereich GI 1 und 396 m über NHN im Teilgebiet GI 2
(Quelle: eigene Darstellung)

Liegt ein Bauvorhaben zwischen zwei Höhenbegrenzungen (z.B. 384 und 394 m über NHN), so ist die zulässige Gebäudehöhe durch lineare Interpolation zu ermitteln.

Auflagen durch noch bestehenden Bauschutzbereiche¹⁴ oder neue luftverkehrsrechtliche Bestimmungen hinsichtlich der Höhe der baulichen Anlagen und die Ausnahmegenehmigung bzgl. des Bauschutzbereiches nach dem Luftverkehrsgesetz sowie der Kennzeichnung von aufragenden Bauteilen sind weiterhin zu beachten. Hieraus können sich ggf. Begrenzungen der Gebäudehöhe ergeben. Diesbezüglich ist eine Abstimmung mit dem LBM, Fachgruppe Luftverkehr, im Baugenehmigungsverfahren erforderlich.

Die festgesetzte maximale Gebäudehöhe darf unter Beachtung luftverkehrsrechtlicher Auflagen im gesamten Geltungsbereich des Bebauungsplans durch technische Aufbauten wie z.B. Lichtkuppeln, Aufzugschächte, Kamine, Antennen, Lüfter usw. ausnahmsweise auf maximal 10 % der Grundfläche

¹⁴ Siehe § 12 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) in der Fassung vom 29. Mai 1999, sowie 'Richtlinien über die Hindernisfreiheit für Start- und Landebahnen mit Instrumentenanflugbetrieb' vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen in der Fassung vom 02. November 2001

des Gebäudes überschritten werden, um den technischen Anforderungen heutiger Industriebaukörper Rechnung zu tragen.

Es sei darauf hingewiesen, dass sich der Geltungsbereich des Bebauungsplans im An-/Abflugsektor bzw. im Bereich der seitlichen Übergangsflächen des verkleinerten Verkehrslandeplatzes Bitburg befindet, so dass über die o.g. Höhenfestsetzungen hinaus zusätzlich die durch den LBM RLP, Fachgruppe Luftverkehr, festgelegten Höhenbeschränkungen zu beachten sind. Die betreffenden Bereiche sind von Hindernissen freizuhalten. Die Prüfung der Zulässigkeit von Bauvorhaben ist daher erst im Zuge des Baugenehmigungsverfahrens möglich.

Ausnahmen von den definierten Höhenbegrenzungen können im Einzelfall zugelassen werden, um besonderen betrieblichen Bedürfnissen bzw. der erforderlichen Errichtung besonderer technischer Anlagen im Einzelfall Rechnung tragen zu können. Hierzu ist eine Abstimmung mit dem LBM, Fachgruppe Luftverkehr, notwendig.

12.3 Überbaubare Grundstücksflächen

(§ 9 Abs. 1 Nr. 2 BauGB i.V.m. BauNVO)

Aufgrund der im Rahmen einer gewerblich-industriellen Nutzung üblichen großvolumigen Baukörper mit einer Länge von über 50,0 m ist die Vorgabe einer bestimmten Bauweise nicht sinnvoll. Entsprechend wird im Geltungsbereich des Bebauungsplans auf die Festsetzung einer Bauweise verzichtet.

Die überbaubaren Grundstücksflächen werden durch Baugrenzen gemäß § 23 Abs. 3 BauNVO bestimmt, wobei ein Vortreten von Gebäudeteilen über die festgesetzten Baugrenzen in geringfügigem Ausmaß zugelassen werden kann, um ausreichende Spielräume im Zuge des Baugenehmigungsverfahrens zu gewährleisten.

Parkplätze, Betriebsflächen, Umfahrten, Lagerflächen und Lagerplätze sind auch außerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen zulässig, so dass die notwendige Flexibilität bei der Bauausführung gewahrt bleibt.

Die großzügig dimensionierten überbaubaren Flächen im Geltungsbereich des Bebauungsplans sollen sicherstellen, dass auch großvolumige Baukörper, wie etwa Verteilzentren, Hochregallager usw. errichtet werden können, was dem planerischen Willen des Zweckverbands und dem zugrundeliegenden städtebaulichen Konzept entspricht.

Weitergehende Festsetzungen, z.B. Baulinien im Sinne des § 23 Abs. 2 BauNVO sind nicht erforderlich.

12.4 Flächen für Stellplätze und Garagen sowie Nebenanlagen

(§ 9 Abs. 1 Nr. 4 BauGB i.V.m. § 12 Abs. 6 und § 14 Abs. 2 BauNVO)

In den textlichen Festsetzungen wird klargestellt, dass Garagen und überdachte Stellplätze ausschließlich innerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen zulässig sind. Die überbaubaren Grundstücksflächen sind so großzügig dimensioniert, dass dies ohne weiteres möglich sein sollte.

Ausnahmsweise können überdachte Stellplätze (Carports) jedoch auch außerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen zugelassen werden, sofern die Dächer zur Nutzung solarer Strahlungsenergie (z.B. PV-Anlagen) genutzt werden. Auf diese Weise können z.B. Ladestationen für Elektrofahrzeuge, deren Stromgewinnung ganz oder teilweise über PV-Anlagen erfolgt, auf dem gesamten Betriebsgelände errichtet und hier optimal ausgerichtet werden, was aus Gründen des Klimaschutzes sinnvoll ist.

Nebenanlagen im Sinne des § 14 Abs. 2 BauNVO, die der Versorgung der Baugebiete mit Elektrizität, Gas, Wärme und Wasser sowie zur Ableitung von Abwasser dienen, sind im Geltungsbereich des Bebauungsplanes auch außerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen zulässig, da derzeit

noch nicht im Einzelnen feststeht, ob und an welcher Stelle entsprechende Anlagen errichtet werden müssen.

12.5 Verkehrsflächen und der Anschluss anderer Flächen an die Verkehrsflächen

(§ 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB)

Die in der Planzeichnung festgesetzte öffentliche Verkehrsfläche fungiert als Hauptzufahrt zum Plangebiet. Die nachrichtlichen Eintragungen zur möglichen Gliederung der Verkehrsfläche sind nicht verbindlich. Die innere Erschließung des Plangebietes wird nicht näher festgesetzt, um im Zuge der Gebietsentwicklung eine möglichst große Flexibilität hinsichtlich der Verkehrsführung zu gewährleisten.

12.6 Versorgungsflächen, einschließlich der Flächen für Anlagen und Einrichtungen zur dezentralen und zentralen Erzeugung, Verteilung, Nutzung oder Speicherung von Strom, Wärme oder Kälte aus erneuerbaren Energien oder Kraft-Wärme-Kopplung

(§ 9 Abs. 1 Nr. 12 BauGB)

Im Sinne einer adäquaten Nutzung der Dachflächen ist ein Anteil von mindestens 40 % der Gesamtdachfläche aller Gebäude für die Erzeugung, Verteilung, Nutzung oder Speicherung solarer Strahlungsenergie zu nutzen. Hierunter fallen neben Photovoltaikanlagen auch Solarthermieanlagen und vergleichbare Anlagen. Die erzeugte Energie kann entweder vor Ort genutzt oder in das örtliche Energienetz eingespeist werden.

12.7 Flächen oder Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft

(§ 9 Abs. 1 Nr. 20 BauGB)

Notwendige Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft sowie zum Ausgleich von Eingriffen in Natur und Landschaft werden durch städtebaulichen Vertrag im Sinne des § 11 BauGB zwischen dem Zweckverband Flugplatz Bitburg und der zuständigen Naturschutzbehörde definiert und festgelegt. Der Zweckverband Flugplatz Bitburg erwirbt in diesem Zusammenhang die notwendigen Flächen zur Durchführung der vereinbarten Maßnahmen oder schließt weitergehende Verträge mit den privaten Grundstückseigentümern ab, um die Durchführung der Maßnahmen sicherzustellen. Alle vertraglichen Vereinbarungen sind vor dem Satzungsbeschluss des vorliegenden Bebauungsplans zu treffen.

12.8 Die mit Geh-, Fahr- und Leitungsrechten zugunsten der Allgemeinheit oder eines beschränkten Personenkreises zu belastenden Flächen

(§ 9 Abs. 1 Nr. 21 BauGB)

Innerhalb der Planzeichnung sind Flächen festgesetzt, die mit einem Geh-, Fahr- und Leitungsrecht zugunsten der Stadtwerke Trier (SWT) besetzt sind. Dieses gilt der Sicherung der bestehenden, unterirdisch verlaufenden Biogasleitung, die sich an der südlichen Grenze des Plangebietes von West nach Ost erstreckt. Ein solches Geh-, Fahr- und Leitungsrecht ist ebenfalls für Flächen im nördlichen Bereich des Plangebietes für die Stadtwerke Bitburg festgesetzt. Dieses dient der Sicherung einer bestehenden Wasserleitung. Die Flächen können durch den Begünstigten zu Unterhaltungs- und Wartungszwecken jederzeit betreten oder befahren werden.

12.9 Flächen für das Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen

(§ 9 Abs. 1 Nr. 25a BauGB)

Um einen angemessenen Anteil an Durchgrünung innerhalb des Plangebietes zu gewährleisten, sind je angefangene 2.000 m² Grundstücksfläche mindestens ein Laubbaum und fünf Sträucher zu pflanzen. Dabei ist es unerheblich, in welcher Zusammenstellung diese auf dem Grundstück angeordnet werden. Bestandsbäume sind auf das anzupflanzende Maß anzurechnen und ebenfalls dauerhaft zu erhalten.

An der südlichen Plangebietsgrenze befindet sich ein bestehender privater Grünstreifen mit einer Tiefe von 15 m. Innerhalb dieses 15 m tiefen Grünstreifens ist eine gestufte Bepflanzung mit einer Mindesttiefe von 6 m zu realisieren. Zu verwenden sind dazu standortgerechte, heimische Laubbäume entsprechend beigefügter Pflanzliste. Die Mindesttiefe von 6 m ergibt sich aus dem Mindestabstand zu landwirtschaftlichen Flächen, der zu einer Bebauung zwingend einzuhalten ist. Durch die Verwendung heimischer Baumarten wird ein ansprechender Übergang zur freien Landschaft gewährleistet.

Über dieses definierte Maß hinaus sind ohne Mengen und Qualitätsvorgabe ergänzende Anpflanzungen mit anderen standortgerechten Gehölzen zulässig, beispielsweise durch immergrüne Gehölze. So kann auch eine Begrünung des Geländes in den Wintermonaten realisiert werden.

Entlang bzw. innerhalb des Straßenraumes, betreffend sowohl die öffentlichen Verkehrsflächen als auch die betrieblichen Haupteinfahrtsanlagen, sind Bepflanzungen zu realisieren. Hierzu sind Straßen- bzw. Alleeebäume gem. der dem Plan beigefügten Pflanzliste zu verwenden. Um ein Mindestmaß an Straßenraumbegrünung zu gewährleisten, sind Abstände zwischen den einzelnen Pflanzungen von maximal 15m und bei einer beidseitigen (doppelreihigen) Bepflanzung von max. 30m einzuhalten.

Auch die Stellplatzanlagen sind mit entsprechenden Bepflanzungen gem. der beigefügten Pflanzliste zu bepflanzen. Je zehn Stellplätze ist eine Baumpflanzung vorzunehmen. Die Anordnung der Pflanzungen ist nicht vorgegeben und kann innerhalb oder in unmittelbarem räumlichem Zusammenhang zur Stellplatzanlage erfolgen, sodass auch eine gebündelte Anpflanzung möglich ist.

Sofern möglich und betrieblich umsetzbar, sind zudem die Dachflächen aller Gebäude extensiv mit einer mindestens 10cm starken Substratschicht zu begrünen. Ausgenommen hiervon sind Dachflächen, die zwingend für betriebliche Zwecke notwendig sind, etwa für Lichtkuppeln, Belüftungsanlagen, Flucht- und Rettungswege und sonstige notwendige technische Aufbauten. An dieser Stelle sei auf die Vorzüge einer Dachbegrünung hingewiesen, die sich etwa in der Reduktion des notwendigen Regenrückhaltevolumens, der Erhöhung der Verdunstung und damit Verbesserung des lokalen Klimas sowie positiven ökologischen Auswirkungen zeigen. Zu näheren Ausführungen zu entwässerungstechnischen Aspekten im Zusammenhang mit einer Dachbegrünung siehe Kapitel 7.1.

Ebenfalls sind nach Möglichkeit und betrieblicher Umsetzbarkeit die Fassadenflächen der Gebäude zu begrünen. Hierzu sind entsprechend Rank- oder Kletterpflanzen, z.B. Efeu, Wilder Wein oder Waldrebe, zu verwenden und bei Notwendigkeit Rank- und Kletterhilfen anzubringen. Eine Fassadenbegrünung bringt neben optischen Vorzügen weitere Vorteile mit sich. So schützt ein dicht ausgebildetes Blattwerk, wie bei Efeu, effektiv die Gebäudefassade und dient als Puffer gegen Umwelteinflüsse. Wie die Dachbegrünung auch, besitzt eine Fassadenbegrünung aber vor allem eine große ökologische Wertigkeit, da sie vielen Tieren als Nahrungs- und Lebensraum dient.

Auch auf das lokale Kleinklima wirkt sie sich, ebenso wie die Dachbegrünung, positiv aus, da sie zum einen Staub bindet und durch Verdunstung für eine Befeuchtung der Umgebungsluft sorgt. Zugleich wird der Schadstoffgehalt in der Luft reduziert.

Die Umsetzung der Maßnahmen hat in direktem zeitlichem Zusammenhang mit der Errichtung der baulichen Anlagen zu erfolgen und ist spätestens in der Pflanzperiode durchzuführen, die der Nutzungsfähigkeit bzw. Bezugsfertigkeit der jeweiligen baulichen Anlage auf den privaten Baugrundstücken folgt. Sie werden den privaten Baugrundstücken unmittelbar zugeordnet. Entsprechende Nachweise über Anpflanzungen sind per Grünordnungs- und Gestaltungsplan im Zuge des Bauantragsverfahrens nachzuweisen.

12.10 Flächen für Aufschüttungen, Abgrabungen und Stützmauern, soweit sie zur Herstellung des Straßenkörpers erforderlich sind

(§ 9 Abs. 1 Nr. 26 BauGB)

Flächen für Aufschüttungen und Abgrabungen sowie Stützmauern zur Herstellung des Straßenkörpers der öffentlichen Straßen können bis zu einer Tiefe von maximal 2,00 m in die privaten Flächen hineinragen, sofern sich dies im Zuge der Herstellung als zwingend erweist.

12.11 Flächen, deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind

(§ 9 Abs. 5 Nr. 3 BauGB)

Auf der von der BImA verkauften Teilfläche des ehemaligen Flugfeldes des NATO-Flugplatzes wurden im Rahmen einer Altlastenuntersuchung Phase II vier Bereiche mit PFC-Belastungen des Bodens identifiziert.¹⁵

Bei freier Versickerung ist aufgrund der ermittelten PFC-Belastung und -Ausdehnung mit dem damit verbundenen Gefahrenpotenzial v.a. für das Grundwasser, ein Verbleib im jetzigen Zustand nicht möglich. Angestrebt werden Sicherungsmaßnahmen, die den Sickerwasserpfad unterbinden, so dass es nicht mehr zum Austrag von relevanten Schadstofffrachten kommen kann. Die belasteten Bereiche sollen durch Bodenaustausch entsprechend saniert werden.

In diesem Sinne wurden in der Planzeichnung jene Flächen gekennzeichnet, deren Böden derzeit erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind und solche Flächen, die für die Verbringung und Sicherung von Altlasten vorgesehen sind.

13 Externe Kompensation

Im Zuge des Bebauungsplanverfahrens und der damit verbundenen Ausarbeitung des Umweltberichtes wurde der Bedarf an externen Kompensationsmaßnahmen ermittelt.

Die Bilanz zeigt, dass die grünordnerischen Maßnahmen voraussichtlich nicht ausreichen, um die zu erwartenden Eingriffe und Beeinträchtigungen im Plangebiet vollständig zu vermeiden bzw. zu kompensieren.

¹⁵ Büro für Umweltplanung, Flugplatz Bitburg, Ansiedlung Handelsunternehmen – Ostteil, Altlastenuntersuchung Phase II, 13.11.2020.

Daher besteht ein erheblicher Bedarf an zusätzlichen externen grünordnerischen Kompensationsflächen zum Ausgleich oder Flächenersatz, sodass letztlich keine erheblichen Defizite für den naturräumlichen Natur- und Landschaftshaushalt mehr verbleiben. Insgesamt ergibt sich ein externer Kompensationsbedarf von 65 ha (gerundet).

Die Bereitstellung der Flächen soll in Teilen über ein seit 2020 in Aufstellung befindliches Ökokonto der Verbandsgemeinde Bitburger Land erfolgen. Im Zuge des bisherigen Verfahrens wurden bereits jene Flächen, die zum Ausgleich bereitgestellt werden sollen (siehe Abbildung 18: Flächen aus dem Ökokonto der Verbandsgemeinde Bitburger Land, ohne Maßstab, ISU 04.2022, in einem Maßnahmenkonzept umfassend untersucht. Eine informelle Vorabstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde hat bereits stattgefunden.

Rd. 35,6 ha der durch den derzeitigen Eigentümer bereitgestellten Flächen weisen dabei eine Ausgleichseignung bzw. ein überdurchschnittliches Ökokontopotenzial auf.

Folgende Maßnahmen sind nach abschließender Bewertung vorgesehen:

- Neuanlage von Extensiv-Wiesen (ca. 20,15 ha)
- Wiesenextensivierung auf bestehenden Grünlandflächen (13,68 ha)
- Entwicklung von Streuobstwiesen (ca. 0,84 ha)
- Entwicklung von Gewässerrandstreifen (ca. 1,59 ha)
- Anlage artenreicher Waldränder (ca. 0,21 ha)

Die bereits bestehenden ‚Biotopkomplexe um Ließem‘ (Biotopkataster) werden mit den beabsichtigten Maßnahmen des Ökokontos miteinander vernetzt/ergänzt. Die Zielkategorien der Planung vernetzter Biotopsysteme werden flächenbezogen verbindlich umgesetzt.

Die berührten Gewässer ‚Heidegraben‘ und ‚Ehlenzbach‘ werden durch Ausweisung von begleitenden Maßnahmen naturschutzfachlich sowie wasserwirtschaftlich aufgewertet.



Abbildung 18: Flächen aus dem Ökokonto der Verbandsgemeinde Bitburger Land, ohne Maßstab, ISU 04.2022

Im Jahr 2022 wurden zudem durch einen in Röhl ortsansässigen Landwirt Grundstücke für bauleitplanerische Ausgleichsmaßnahmen bereitgestellt. Insgesamt können davon ca. 32 ha Ackerflächen zeitlich und räumlich unmittelbar für Ausgleichsmaßnahmen herangezogen werden (vergleiche hierzu Abbildung 19).

Darüber hinaus stehen kurzfristig bestehende Grünlandflächen im Umfang von ca. 2,0 ha für mögliche Ausgleichsmaßnahmen bzw. eine weitergehende Extensivierung zur Verfügung. Derzeitige Ackerflächen im Umfang von ca. 8,7 ha können erst mittelfristig mit Ausgleichsmaßnahmen belegt werden (laufendes Flurbereinigungsverfahren) und werden daher zurückgestellt.



Abbildung 19: Ausgleichsflächen, ohne Maßstab, ISU 04.2022

Folgende Ausgleichsmaßnahmen sind auf den ‚Röhler Flächen‘ vorgesehen:

- Neuanlage von Extensiv-Wiesen
- Wiesenextensivierung
- Lebensraumverbessernde Maßnahmen für den festgestellten Raubwürger

Die Maßnahmen sollen durch die Grundstückseigentümer im Rahmen vertraglicher Vereinbarungen eigenständig umgesetzt werden. In diesem Zuge sind auch die durchzuführenden Maßnahmen verbindlich zu sichern.

Für tiefergehende Erläuterungen wird auf den Umweltbericht zum Bebauungsplan verwiesen.

14 Hinweise und Empfehlungen

Hinweise und Empfehlungen sind im Anhang zu den textlichen Festsetzungen wiedergegeben. Hierbei sind insbesondere technische Fragestellungen berücksichtigt sowie DIN-Vorschriften vermerkt, die für die Erschließung und Bebauung des Geländes sowohl für den Erschließungsträger als auch für die privaten Bauherren von Bedeutung sein können und zu berücksichtigen sind.

15 Kosten

Im Zusammenhang mit der Bauleitplanung entstehen für den Zweckverband Kosten für die notwendigen Fachgutachten und die Ausgleichsmaßnahmen.

Die Kosten für die Planung trägt der Investor.

16 Maßnahmen zur Verwirklichung der Planung

Maßnahmen zur Bodenordnung sind nicht erforderlich, da sich die Flächen zwischenzeitlich durch den Investor von der BImA erworben wurden.

17 Abwägung/ Auswirkungen der Planung

Für jede städtebauliche Planung ist das Abwägungsgebot gem. § 1 Abs. 7 BauGB von besonderer Bedeutung. Demnach muss der Zweckverband als Planungsträger bei der Aufstellung des Bebauungsplanes die öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander gerecht abwägen. Die Abwägung ist die eigentliche Planungsentscheidung, mit der der Zweckverband sein städtebauliches Konzept umsetzt und sich für die Berücksichtigung bestimmter Interessen und Zurückstellung der dieser Lösung entgegenstehenden Belange entscheidet.

Bei der Ausarbeitung des vorliegenden Bebauungsplanes wurden alle bekannten und zugänglichen Grundlageninformationen zusammengetragen, geprüft und bewertet, um den Plan möglichst umfassend an die örtlichen Gegebenheiten anpassen zu können. Auf dieser Grundlage wurde der vorliegende Entwurf erarbeitet, der nun gem. §§ 3 Abs. 2 und 4 Abs. 2 BauGB öffentlich ausgelegt werden soll.

18 Flächenbilanz

Bezeichnung		Größe in m²	Anteil in %
Geltungsbereich		526.080	100,00
Industriegebiet GI 1	Gesamt davon überbaubar	257.156 205.700	48,88 39,10
Industriegebiet GI 2	Gesamt davon überbaubar	240.100 192.080	45,46 36,51
Verkehrsflächen	Gesamt davon öffentlich davon Fuß- und Radweg	7.775 7.228 547	1,48 1,37 0,10
Versickerung Regenwasser	Gesamt	1819	0,35
Private Grünfläche	Gesamt	19.231	3,66

Tabelle 2: Flächenbilanz, eigene Darstellung, 04.2022

Diese Begründung ist dem Bebauungsplan Nr. 19 "Flugfeld West" des Zweckverbandes Flugplatz Bitburg beigelegt.

Aufgestellt durch
Zweckverband Flugplatz Bitburg

Bitburg, den _____

Andreas Kruppert, Vorstandsvorsteher

