

Begründung

zum

Bebauungsplan "Flugplatz Friedersdorf"

in der Fassung der 1.Änderung vom 28. Februar 2005

Gemeinde Heidesee OT Friedersdorf, Landkreis Dahme-Spreewald

Satzungsbeschluß 28.02.2005

Vorhabenträger:

Fly-up Flug- und Freizeit GmbH
Bergstraße 23
15752 Kolberg

Planverfasser:

DUBROW GmbH
Unter den Eichen 1
15741 Bestensee

Inhaltsverzeichnis

1	VERFAHRENSABLAUF	3
2	HISTORIE DES FLUGPLATZES FRIEDERSDORF UND ENTSTEHUNG DES PROJEKTES	4
3	BESTAND.....	6
3.1	PLANUNGSRECHTLICHE VORGABEN, ÜBERGEORDNETE PLANUNGEN	6
3.2	BESTANDSBESCHREIBUNG	11
3.3	VERKEHRSANBINDUNG.....	11
4	BEGRÜNDUNG ZU DEN FESTSETZUNGEN DES BEBAUUNGSPLANS.....	12
4.1	ZIEL UND ZWECK DES BEBAUUNGSPLANS	12
4.2	PLANINHALT	15
4.2.1	<i>Art der baulichen Nutzung § 9 (1) Nr.1 BauGB</i>	15
4.2.2	<i>Maß der baulichen Nutzung</i>	15
4.2.3	<i>Bauweise, Baugrenzen</i>	18
4.2.4	<i>Stellplätze und Garagen [§ 9 (1) Nr. 4 BauGB]</i>	18
4.2.5	<i>Nebenanlagen nach § 14 BauNVO</i>	18
4.2.6	<i>Verkehrsflächen [§ 9 (1) Nr.11 BauGB]</i>	18
4.2.7	<i>Festsetzungen, die dem Ausgleich von Eingriffen in den Naturhaushalt dienen</i>	19
4.2.8	<i>Bauordnungsrechtliche Festsetzungen</i>	28
4.2.9	<i>Pflanzenlisten</i>	28
5	VER- UND ENTSORGUNG.....	29
6	IMMISSIONSSCHUTZ.....	30
7	AUSWIRKUNGEN DER PLANUNG	31
7.1	AUSWIRKUNGEN AUF DIE SIEDLUNGSSTRUKTUR	31
7.2	AUSWIRKUNGEN AUF DIE UMWELT	32
8	FLÄCHEN UND GROBE KOSTENSCHÄTZUNG.....	33
9	MAßNAHMEN ZUR PLANVERWIRKLICHUNG	34

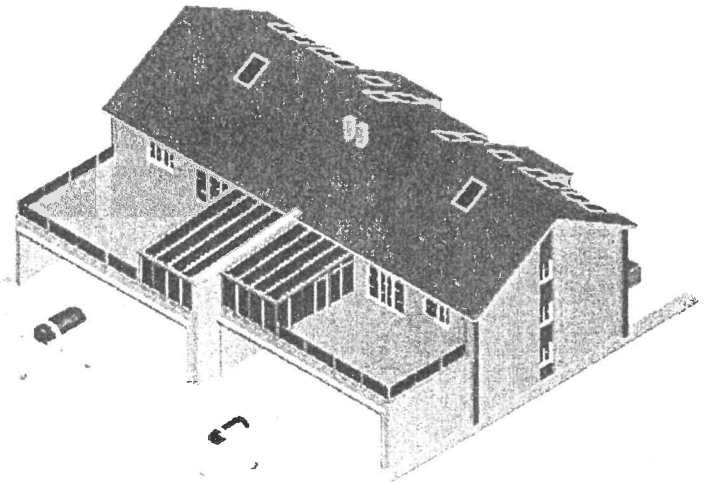
1 Verfahrensablauf

Die Satzung zum Bebauungsplan wurde am 09.03.2000 durch die Gemeindevertretung Friedersdorf beschlossen und ist mit Bekanntmachung am 29.05.2000 in Kraft getreten.

Der Bebauungsplan steht in direktem Zusammenhang mit dem Sonderlandplatz Friedersdorf, für den der Flugbetriebsgesellschaft Friedersdorf mbH am 27.07.1998 die luftverkehrsrechtliche Genehmigung erteilt wurde.

Im Ergebnis eines darauffolgenden Architektenwettbewerbes zur Errichtung der „Fly-in communities“ hat sich der Vorhabenträger Fly-up Flug- und Freizeit GmbH für ein Doppelhausmodell entschieden, das nach Maßgabe der BbgBO in einem Gebäudeteil dreigeschossig ist und damit die gemäß B – Plan in der Fassung vom März 2000 höchstzulässige Geschosßzahl II überschreitet.

Zur Errichtung der im B - Plan- gebiet beabsichtigten Doppel- häuser wurde im April 2004 vom Vorhabenträger ein Antrag auf Vorbescheid, verbunden mit einem Antrag auf Befreiung von der Festsetzung des B - Planes zur Zweigeschossigkeit, gestellt. Die Prüfung dieses Antrages durch die zuständige Bauaufsichtsbehörde hat ergeben, dass das Vorhaben in der beantragten Form unzulässig ist: *„Bei der Erhöhung der Geschosßzahl von II auf III Vollge- schosse handelt es sich nicht mehr um eine geringfügige Abweichung. Die Grundzüge der Planung werden berührt, da die Festsetzung der Vollge- schosse von wesentlicher Bedeutung für die Einbindung des Baugebietes in die Landschaft ist“* (Vorbe- scheid LDS 3-0841/04 vom 21.06.2004).



Da die von der Gemeinde beschlossene Befreiung von der Beschränkung auf zwei Vollgeschosse von der Kreisverwaltung nicht akzeptiert wurde, hat die Gemeindevertretung Heidesee am 30.08.2004 beschlossen, diese dem Bauvorhaben „Fly-in community“ entgegenstehende Vorschrift des Bebauungsplanes zu ändern und zukünftig drei Vollgeschosse zuzulassen.

Darüber hinaus soll auch die bauordnungsrechtliche Gestaltungsvorschrift über zulässige Dachformen und - neigungen mit einer Ausnahme für untergeordnete Dachbauteile (z.B. Glasdach einer Veranda) ergänzt werden.

Der B-Plan wird gemäß Änderungsbeschluss vom 30.08.04 wie folgt geändert:

- A) Textliche Festsetzung „Art der baulichen Nutzung“, Satz 2 Nr.1:
Zulässig sind:
- (1) dreigeschossige Gebäude mit:
- einem zweckgebundenen Erdgeschoß für die Unterbringung von Flugzeugen und Kfz. sowie zugehöriger Nebeneinrichtungen (Hangar- / Garagengeschoß)
 - Ferienwohnungen [...]
- B) Die Eintragung der höchstzulässigen Geschossigkeit in den Nutzungsschablonen der Planzeichnung: III (Drei).
- C) Textliche Festsetzung „Bauordnungsrechtliche Festsetzungen“, Nr.1

Als Dachform sind nur Satteldächer mit einer Dachneigung von 30 bis 45° zulässig. Ausgenommen von dieser Festsetzung sind untergeordnete Dachbauteile (z.B. Glasdach einer Veranda).

Alle weiteren zeichnerischen und textlichen Festsetzungen des Planes vom März 2000 bleiben unverändert.

Der Plan mit den eingetragenen Änderungen wurde in der Zeit vom 17.09.2004 bis 30.09.2004 und nochmals vom 10.01.2005 bis 11.02.2005 während der Dienstzeiten im Verwaltungsgebäude der Gemeinde Heidesee, Lindenstraße 14b, 15754 Heidesee OT Friedersdorf offengelegt.

Die betroffenen Träger öffentlicher Belange wurden mit Schreiben vom 08.09.2004 zur Stellungnahme aufgefordert. Seitens der Luftfahrtbehörde wurde auf die aus der luftverkehrsrechtlichen Genehmigung des Sonderlandeplatzes resultierende Höhenbeschränkung für bauliche Anlagen im Plangebiet hingewiesen. Die Berücksichtigung im Bebauungsplan wird im Gliederungspunkt 4.2.2 dargelegt.

Während der Offenlegung im September 2004 wurde eine Bürgereinwendung zur Niederschrift gebracht, in der aus der Änderung des B-Planes ein wachsender Fluglärm abgeleitet wird. Eine derartige Wirkung des B-Planes kann jedoch ausgeschlossen werden.

Die Gemeindevertretung hat am 15.11.2004 einen Satzungsbeschluss gefasst. Wegen der nicht ordnungsgemäßen Offenlage im September wurde der Satzungsbeschluss aufgehoben und der Bebauungsplan erneut offengelegt. Während der Offenlegung im Januar/Februar 2005 wurden keine Einwendungen oder Hinweise vorgetragen.

Die Gemeindevertretung hat den geänderte Plan am 28.02.2005 als Satzung beschlossen.

2 Historie des Flugplatzes Friedersdorf und Entstehung des Projektes

Die fliegerische Nutzung der ausgedehnten Wiesen zwischen Friedersdorf und Wolzig reicht bis in die 1935 zurück. Durch das intensiver werdende Interesse am Segelfliegen wurden die Friedersdorfer Wiesen für eine fliegerische Nutzung ausgewählt. Die Eignung für den Start und die Landung von Segelflugzeugen war zunächst noch durch die zeitweilige Überschwemmung der Wiesen eingeschränkt. Es wurde deshalb ein neues Entwässerungssystem angelegt, mit dem es gelang, den für die fliegerische Nutzung vorgesehenen südlichen Teil der Wiese weitgehend trocken-zulegen.

Mit Aufnahme der fliegerischen Tätigkeit diente der Flugplatz v.a. der vormilitärischen Ausbildung von 14- bis 18-jährigen Hitlerjungen. Die Unterbringung der Hitlerjungen erfolgte in einem Wehrtüchtigungslager in Wolzig, daß den Namen "Reichssegelfliegerlager" trug.

Ende 1944 wurde der Ausbildungsbetrieb eingestellt. Ab diesem Zeitpunkt dienten die Flugplatzwiesen als Stützpunkt für Aufklärungsflugzeuge der deutschen Luftwaffe.

Im April 1945 wurden die Friedersdorfer Flugplatzwiesen auch als Start- und Landeplatz für Transportflugzeuge genutzt. Es erfolgten überwiegend für Munitionstransporte.

Im Zuge der letzten Kampfhandlungen des 2. Weltkrieges fielen die Flugplatzwiesen den vorrückenden sowjetischen Truppen zu, die die vorhandenen Strukturen bis zum Kriegsende als Basis für leichte Aufklärungsflugzeuge nutzten.

Nach dem 8. Mai 1945 wurde der Flugplatz verlassen und in den nächsten Jahren durch die Bauern der Umgebung wieder zur Grünfütterergewinnung genutzt.

Nach 1953 bemühte sich der Aeroclub Berlin um eine Wiederaufnahme des Segelflugbetriebes in Friedersdorf. Ab 1956 wurde mit dem Bau der ersten Baracke südöstlich der Flugplatzwiesen begonnen. In den folgenden Jahren wurde das heute noch vorhandene Betriebsgelände des Segelsportvereins weiter ausgebaut (Betriebshalle, Wirtschaftsgebäude mit Unterrichts-, Speise- und Sanitärräume, Unterkunftsbaracke).

1961 wurde der Aeroclub zunächst umbenannt in Fliegerclub "Juri Gagarin" und dann von der Gesellschaft für Sport und Technik (GST) übernommen. Der Flugsport wurde in den folgenden Jahren ausgebaut. Neben Segelflugsport wurden hier Fallschirmspringen und Flugmodell-sport ausgeübt.

Die Flugsportgeschichte des Platzes hat mit einer größeren Flugsportschau 1968 einen Höhepunkt erreicht. In den folgenden Jahren und Jahrzehnten spielte dann mehr und mehr die Grundausbildung künftiger NVA-Angehöriger die Hauptrolle. Neben dem Segelflug wurden auch das Fallschirmspringen ausgeübt.

Bis 1973/74 wurden die Segelflugzeuge mit Winden hochgezogen, danach waren dann auch verschiedene Motorflugzeuge im Einsatz.

Später wurde die Flugplatzwiese zusätzlich auch von Agrarflugzeugen und z.T. von der Polizei für Hubschrauberflüge genutzt.

Nach der Grenzöffnung wurde der Segelsportbetrieb verstärkt wieder aufgenommen. Zu den ansässigen GST-Sportfliegern kamen weitere Vereine hinzu, die die günstigen Bedingungen für ihren Flugsport nutzten. Am 01.09.1990 fand dann erstmals wieder eine größere Flugschau statt.

Bis zum 19.07.1991 nutzte die Luftsportgemeinschaft Friedersdorf, zu der 5 Berliner Klubs gehören, eigenständig den Flugplatz.

Ab diesem Zeitpunkt hatte sich die Flug- und Modellbau GmbH J.A.K.S. niedergelassen. Von der Gesellschaft wurde eine Fläche von ca. 60 ha gekauft bzw. gepachtet.

Mit dem Auslaufen von Übergangsregelungen für die Nutzung von Flugplätzen, die noch nach DDR-Recht betrieben wurden, liefen Übergangsregelungen aus. Deshalb erfolgte durch die J.A.K.S. GmbH die Beantragung des Status "Verkehrslandeplatz" für die Flugplatzwiese.

Ein erster städtebaulicher Vorentwurf für die Nutzung des Flugplatzes wurde dazu 1992 vom Büro Strüwing, Papke, Schmidt im Auftrag der J.A.K.S. erarbeitet.

Das Konzept sah die Errichtung von zwei Landebahnen, eines Towers, von Hangars und Versorgungseinrichtungen vor, wobei für die Landebahnen ausdrücklich Graspisten vorgesehen waren. Dabei wurde auch der Erhalt des Standortes für die Luftsportgemeinschaft berücksichtigt.

Die Flug- und Modellbau GmbH J.A.K.S. wurde 1994 umformiert und firmiert seit dieser Zeit unter dem Namen Fly-up Flug- und Freizeit GmbH.

1994 wurde durch die Gemeinde Friedersdorf die Aufstellung eines Bebauungsplanes für den Flugplatz beschlossen. Der Plan wurde im Dezember 1995 erstmals zur Offenlage gebracht, mußte dann aber in den folgenden Jahren aus unterschiedlichen Gründen mehrfach geändert werden. Wegen einer Überschneidung der Geltungsbereiche von luftverkehrsrechtlicher Genehmigung und Bebauungsplan konnte dann auch nach der letzten Offenlage vom Dezember 1996 keine endgültige Planfassung erstellt werden, da sich das Genehmigungsverfahren für die luftverkehrsrechtliche Genehmigung des Landeplatzes auf den Friedersdorfer Flugplatzwiesen aus unterschiedlichen Gründen in die Länge zog.

Da der Platz als Verkehrslandeplatz nicht genehmigungsfähig war, mußte das Konzept für die Nutzung des Flugplatzes mehrfach geändert werden. Es umfaßt jetzt nur noch die Errichtung einer Landebahn (Grasbahn) für Motorflugzeuge sowie eine Windenstartbetriebsfläche für Segelflugzeuge.

Am 27.07.1998 wurde vom Landesamt für Verkehr und Straßenbau die Genehmigung eines "Landeplatzes für besondere Zwecke mit der Bezeichnung Sonderlandeplatz Friedersdorf" erteilt.

Die genehmigte Nutzung als Sonderlandeplatz stellt die niedrigste Kategorie eines Landeplatzes dar.

Es besteht eine stark eingeschränkte Nutzungsmöglichkeit. So sind nur Flüge nach Sichtflugregeln bei Tage zulässig.

Als Zweck des Landeplatzes wurde bestimmt:

"Der Landeplatz dient

- der Ausübung des Luftsports ansässiger Vereine
- der Ausbildung von Luftfahrzeugführern durch ansässige Vereine und Flugschulen
- den Nutzern des Fliegerdorfes (*Fly-In Community*) und
- dem Werk- und Geschäftsverkehr der Firma Fly-up GmbH."

Gegenüber den ursprünglichen Konzepten ist damit eine wesentliche Einschränkung der Nutzungsmöglichkeiten verbunden. Insbesondere für eine Ansiedlung von flugplatzgebundenem Gewerbe sind mit der Ausnahme der Möglichkeit für Flugschulen keine Voraussetzungen mehr gegeben.

Das ursprüngliche Konzept der Fly-up GmbH zu einer kombinierten Nutzung des Landeplatzes für eine Gewerbeansiedlung und zur Entwicklung des Konzeptes eines Fliegerdorfes (*Fly-In Community*) wurde deshalb verändert und konzentriert sich jetzt auf die Entwicklung der *Fly-In Community*, die als Nutzer in der luftverkehrsrechtlichen Genehmigung ausdrücklich benannt sind.

Die Flugsportvereine haben durch die luftverkehrsrechtliche Genehmigung des Sonderlandeplatzes eine rechtliche Basis für die weitere Nutzung der Flächen für den Flugsport.

3 Bestand

3.1 Planungsrechtliche Vorgaben, übergeordnete Planungen

Raumordnung und Landesplanung

Die Planungsanzeige und Anfrage nach den Zielen der Raumordnung und Landesplanung erfolgte am 22.06.1994.

Mit Schreiben vom 01.09.1994 erfolgte die Mitteilung der Ziele und sonstigen Erfordernisse der Raumordnung und Landesplanung durch die dafür zuständige Gemeinsame Landesplanungsabteilung der Länder Berlin und Brandenburg.

Darin wurden erhebliche Bedenken gegen das Vorhaben vorgebracht. Aus landesplanerischer Sicht wird lediglich eine auf der Basis der Genehmigung der Obersten Luftfahrtbehörde begründbare Flächenausweisung für betriebsnotwendige Baulichkeiten befürwortet.

Es folgten im weiteren Abstimmungen mit der Raumordnungsbehörde und dem Kreisplanungsamt während eines Ortstermins am 05.10.94 sowie in einer Beratung bei der Raumordnungsbehörde am 30.09.1994. In einem Protokoll vom 05.10.1994 wurden die Ergebnisse der Abstimmung festgehalten.

Danach waren:

- der Flächenumfang des Bebauungsplanes von ursprünglich 14,5 ha auf 13,5 ha zu reduzieren
- die Ausweisung von Gewerbeflächen ausdrücklich auf flugplatzspezifisches Gewerbe zu beschränken
- auf die Ausweisung einer Fläche zur Errichtung eines Motels zu verzichten
- für den Ausbau des Sondergebiets "Fly-In Communities" zwei Ausbaustufen mit je 25 bis 30 Einheiten festzuschreiben
- die Ausweisung der Flächen für Fly-In Communities als sonstiges Sondergebiet nach § 11 BauNVO zu prüfen und eine dauerhafte Wohnnutzung ausdrücklich auszuschließen.

Trotz des grundsätzlichen Einvernehmens nach den erfolgten Abstimmungen werden in der Stellungnahme zur Beteiligung als Träger öffentlicher Belange im Schreiben vom 09.01.1997 erneut Bedenken gegen den vorgelegten Bebauungsplan geäußert und insbesondere eine Reduzierung der ausgewiesenen Sonder- und Gewerbegebietsflächen gefordert.

Diese Stellungnahme steht nicht mit der Zustimmung zu den Abstimmungen im Oktober 1994 (Protokoll vom 04.10.94 und Schreiben vom 14.10.94) im Einklang. In der Abwägung durch die Gemeindevertretung am 20.03.1997 wurden die Einwände mit Verweis auf die bereits erteilte Zustimmung der Raumordnungsbehörde deshalb auch zurückgewiesen.

Da eine abschließende Bearbeitung des Bebauungsplanes v.a. wegen der noch ausstehenden luftverkehrsrechtlichen Genehmigung nicht erfolgen konnte, ergab sich mit dem Inkrafttreten des Landesentwicklungsplanes engerer Verflechtungsraum am 21.03.1998 eine neue Rechtslage.

Es erfolgte deshalb mit Schreiben vom 18.06.1998 eine Anfrage an die Raumordnungsbehörde zur geplanten Weiterführung des Bauleitplanverfahrens.

Mit Schreiben vom 07.07.1998 wird eine ergänzende Mitteilung der Ziele, Grundsätze und sonstigen Erfordernisse der Raumordnung zum Bebauungsplan abgegeben.

Es wird darin ausdrücklich darauf verwiesen, daß der Bebauungsplan "Flugplatz Friedersdorf", da er zwischenzeitlich keine Rechtskraft erlangt hat, an die neue planungsrechtliche Situation anzupassen ist.

Der LEPeV weist für das Plangebiet eine "Freiraum mit großflächigem Ressourcenschutz" aus. Für die Entwicklung dieser Flächen sind demnach folgende Ziele der Raumordnung maßgeblich:

- G 2.1.1 Der "Freiraum mit großflächigem Ressourcenschutz" hat erhebliche Bedeutung für den ökologischen Ressourcenschutz, den Klimaschutz oder den Luftaustausch, die Erholung, die land- und forstwirtschaftliche Nutzung. Als Teil der hochwertigen Kulturlandschaft in engeren Verflechtungsraum ist er in seiner regionalen Vielfalt und Eigenart und als ästhetisch wertvoller Erlebnisraum zu sichern und zu entwickeln.
- Z 2.1.2 Im "Freiraum mit großflächigem Ressourcenschutz" kann Siedlungserweiterung ausnahmsweise zugelassen werden, soweit sonstige öffentlich rechtliche Vorschriften nicht berührt sind und sie

mit folgenden Kriterien im Einklang steht:

- Erforderlichkeit der Siedlungsmaßnahme mit Nachweis der geordneten Eigenentwicklung auf den voraussehbaren Bedarf und Nachweis, daß Ansiedlung auf vorhandener Fläche im Siedlungsbe- reich unmöglich ist und
- Sicherung der Erschließung mit geeigneten öffentlichen Verkehrsträgern, vorzugsweise mit schienengebundenem Personenverkehr sowie der sonstigen technischen (u.a. zentrale Abwasser- entsorgung) und sozialen Infrastruktur.

G Darüber hinaus sollen

- die Kosten der Aufwendungen der Gemeinden finanziell gedeckt sein,
- die Maßstäblichkeit der Planung und ihre Einbindung in die Kulturlandschaft gegeben und
- die Möglichkeiten interkommunaler Zusammenarbeit ausgeschöpft sein.

Eine Siedlungserweiterung ist somit nicht grundsätzlich ausgeschlossen, bedarf aber der Berücksichtigung o.g. Kriterien.

Das geplante Vorhaben ist insgesamt unmittelbar an die Erteilung der luftverkehrsrechtlichen Genehmigung des Sonderlandeplatzes Friedersdorf gebunden. Diese Genehmigung wurde durch das Brandenburgische Landesamt für Verkehr und Straßenbau am 27.07.1998 erteilt.

Danach ist die Errichtung und der Betrieb der Anlagen für einen Landeplatz zur Durchführung von Flügen nach Sichtflugregeln bei Tage für das Gelände südöstlich von Friedersdorf zugelassen worden.

Der Zweck des Landeplatzes wurde in der Genehmigung wie folgt bestimmt:

"Der Landeplatz dient:

- der Ausübung des Luftsports ansässiger Vereine
- der Ausbildung von Luftfahrzeugführern durch ansässige Vereine und Flugschulen
- den *Nutzern des Fliegerdorfes (Fly-In Community)* und
- dem Werk- und Geschäftsverkehr der Firma Fly-up GmbH ..."

Im Zweck des Landeplatzes ist also ausdrücklich auch das Konzept der Fly-In Community benannt worden. Die dafür vorgesehenen Flächen befinden sich jedoch nicht innerhalb der Flächen des genehmigten Landeplatzes. Ihre planungsrechtliche Sicherung wird mit dem Bebauungsplan "Flugplatz Friedersdorf" vorge- sehen.

Unter Berücksichtigung der planungsrechtlichen Situation wurde das Planungskonzept einer erneuten Prü- fung unterzogen. So wird im Einvernehmen zwischen Gemeinde und Vorhabenträger auf eine Ausweisung von Gewerbeflächen vollständig verzichtet. Dies berücksichtigt sowohl die stagnierende Nachfrage nach Gewerbeflächen, als auch die Erfordernisse der Reduzierung einer Inanspruchnahme von Flächen im Frei- raum mit großflächigem Ressourcenschutz. Die Fläche des Plangebietes kann durch die Veränderungen von bisher 13,8 ha auf 7,15 ha wesentlich verringert werden.

Im Bebauungsplan wird nach grundsätzlicher Überarbeitung nur noch ein "Sondergebiet Fly-In Community" (Sonstiges Sondergebiet nach § 11 BauNVO) ausgewiesen. Als Nutzungszweck wird neu festgesetzt:

"Das Sondergebiet Fly-In Community dient in unmittelbarer Verbindung mit dem Sonderlandeplatz Friedersdorf zu Zwecken des Freizeitwohnens für Geschäfts-, Sport- und Freizeitflieger und der Un- terbringung von Leichtflugzeugen sowie der dazugehörigen Anlagen."

Dadurch wird die unmittelbare Bindung des Vorhabens an den Sonderlandeplatz nachdrücklich bestimmt.

Es handelt sich somit um eine standortgebundene Planung, die durch eine Inanspruchnahme von Flächen innerhalb des Siedlungsgebietes nicht realisiert werden kann.

Das Vorhaben stellt eine spezifische Form eines touristischen Projektes dar, daß sich an den speziellen Kundenkreis der Besitzer von Privatflugzeugen richtet. Das Vorhaben ist derzeit für Deutschland noch ein- malig. Es gibt jedoch Vorbilder für das Vorhaben in den USA, Österreich und in Spanien.

Bei der Dimensionierung der Flächen für das "Sondergebiet Fly-In Community" wird davon ausgegangen, daß die Planung den etappenweisen Ausbau einer Kapazität von 50 bis maximal 54 Einheiten (jeweils 1 Hangar, mit Garage und Unterkunft) ermöglicht wird. Dies entspricht er Kapazität, die bereits bisher für die Planung zugrunde gelegt war (zwei Etappen mit je 25 bis 30 Einheiten). Im Planentwurf werden zwei Bauab- schnitte ausgewiesen. Da Bauabschnitte nicht verbindlich im Bebauungsplan festgesetzt werden können, werden dazu vertragliche Vereinbarungen zwischen Gemeinde und Vorhabenträger in einem städtebauli- chen Vertrag nach § 11 BauGB getroffen.

Im Schreiben der Raumordnungsbehörde zur Planfassung vom 10.02.99 wurde mitgeteilt, daß zur Überwindung von Bedenken der Raumordnungsbehörde entweder eine Reduzierung der Sondergebietsflächen um 50 % oder die Regelung der Bebauung in zwei Bauabschnitten, wobei der zweite Bauabschnitt erst zu beginnen ist, wenn der erste Bauabschnitt ausgelastet ist und bestimmungsgemäß genutzt wird. In der Abwägung hat die Gemeindevertretung entschieden, daß der Geltungsbereich nicht verändert werden soll. Der etappenweise Ausbau wird durch Regelungen im städtebaulichen Vertrag gesichert.

Durch die Genehmigungsbehörde wurde diese Verfahrensweise jedoch als rechtlich unzulässig erklärt. Sie stützt sich dabei auf ein Urteil des Oberverwaltungsgerichtes des Landes Brandenburg vom 20.07.1999.

Die Gemeindevertretung hat ihre Abwägungsentscheidung deshalb in der Gemeindevertreterversammlung am 09.03.2000 korrigiert und bestimmt, daß der Geltungsbereich auf den ersten Bauabschnitt zu reduzieren ist.

Um das Gesamtkonzept realisieren zu können, wird es deshalb erforderlich, für den zweiten Bauabschnitt einen eigenständigen Bebauungsplan aufzustellen. Das Planverfahren dazu wird durch die Gemeinde umgehend eingeleitet, um zu sichern, daß das Planungsrecht als Grundlage für die Planungssicherheit des Gesamtprojektes möglichst kurzfristig hergestellt werden kann.

Die sonstigen zu berücksichtigenden Kriterien sind für das Vorhaben weitgehend gesichert. Die Lage des Plangebietes unmittelbar an der Landstraße zwischen Friedersdorf und Wolzig sichert die problemlose Verkehrsanbindung. Hinsichtlich der Entwicklung der technischen Infrastruktur bestehen insgesamt günstige Voraussetzungen. So befinden sich Anschlußmöglichkeiten für Gas, Strom und Telefon bereits in unmittelbarer Nachbarschaft zum Plangebiet.

Der Anschluß an das Trinkwasser- und Abwassernetz wird durch den für 1999 geplanten Ausbau in Friedersdorf vorbereitet. Die Anbindung des Plangebietes an das Trink- und Abwassernetz wird im städtebaulichen Vertrag zwischen Gemeinde und Vorhabenträger sowie im Erschließungsvertrag zwischen Wasser- und Abwasserverband Gräbendorf/Gussow geregelt. Es ist die Anbindung an Trink- und Abwassernetz von Friedersdorf vorgesehen.

Das Kriterium der Sicherung der Erschließung mit geeigneten öffentlichen Verkehrsmitteln spielt für die Spezifik des Vorhabens eine untergeordnete Rolle. Die Anlage ist ausdrücklich nicht für ein dauerhaftes Wohnen, sondern für eine touristische Nutzung durch Geschäfts-, Sport- und Freizeitflieger vorgesehen.

Die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel durch diesen Personenkreis dürfte eher eine Ausnahme bilden. Entlang der Landstraße Friedersdorf - Wolzig besteht eine Linienbusverbindung. Mit der Einrichtung einer Haltestelle kann bei Entstehen eines entsprechenden Bedarfs eine direkte Anbindung des Plangebietes an den öffentlichen Personennahverkehr gesichert werden. Ein Bahnanschluß ist in Friedersdorf vorhanden. Die fußläufige Entfernung vom Plangebiet zum Bahnhof beträgt ca. 1,6 km.

Die Finanzierung des Projektes wird ausschließlich durch den Vorhabenträger gesichert. Die Gemeinde wird finanziell nicht belastet. Erforderliche Regelungen werden dazu im städtebaulichen Vertrag getroffen.

Die Maßstäblichkeit der Planung und die Einbindung in die Kulturlandschaft wurde im Planverfahren stetig verbessert. Die Größe der ausgewiesenen Baugebiete wurde im Planungsverlauf schrittweise reduziert. Mit dem dem vorliegenden Planentwurf zugrundeliegenden Gesamtkonzept wird nur noch das Sondergebiet Fly-In Community mit einer Gesamtfläche von 4,56 ha vorgesehen, wobei der Bebauungsplan für den ersten Bauabschnitt lediglich eine Fläche von 2,26 ha festgesetzt. Die planungsrechtliche Sicherung der weiteren Flächen ist in einem zweiten Bebauungsplan vorgesehen.

Die Niederung zwischen Friedersdorf und Wolzig weist eine Gesamtfläche von mehr als 300 ha, die Gesamtfläche des Flugplatzes von ca. 80 ha auf.

Somit werden die Bauflächen künftig nicht mehr als 1,6 % des Freiraumes zwischen den Ortschaften und weniger als 5 % im Verhältnis zur Fläche des Sonderlandeplatzes einnehmen.

Durch die Festsetzung der Fläche am Rand des Gebietes in Anlehnung an die Landstraße und den südlich angrenzenden Wald wird eine günstige Einbindung in die Kulturlandschaft gesichert, wenngleich die Errichtung des Baugebietes nicht ohne Auswirkungen auf das Landschaftsbild bleiben wird. Im überarbeiteten städtebaulichen Entwurf wird durch eine veränderte Anordnung der Grünflächen und der Baufelder eine Auflockerung der Bebauung angestrebt und mit der dadurch ermöglichten besseren Durchgrünung des Baugebietes ebenfalls zur verbesserten Einbindung in die Kulturlandschaft beigetragen.

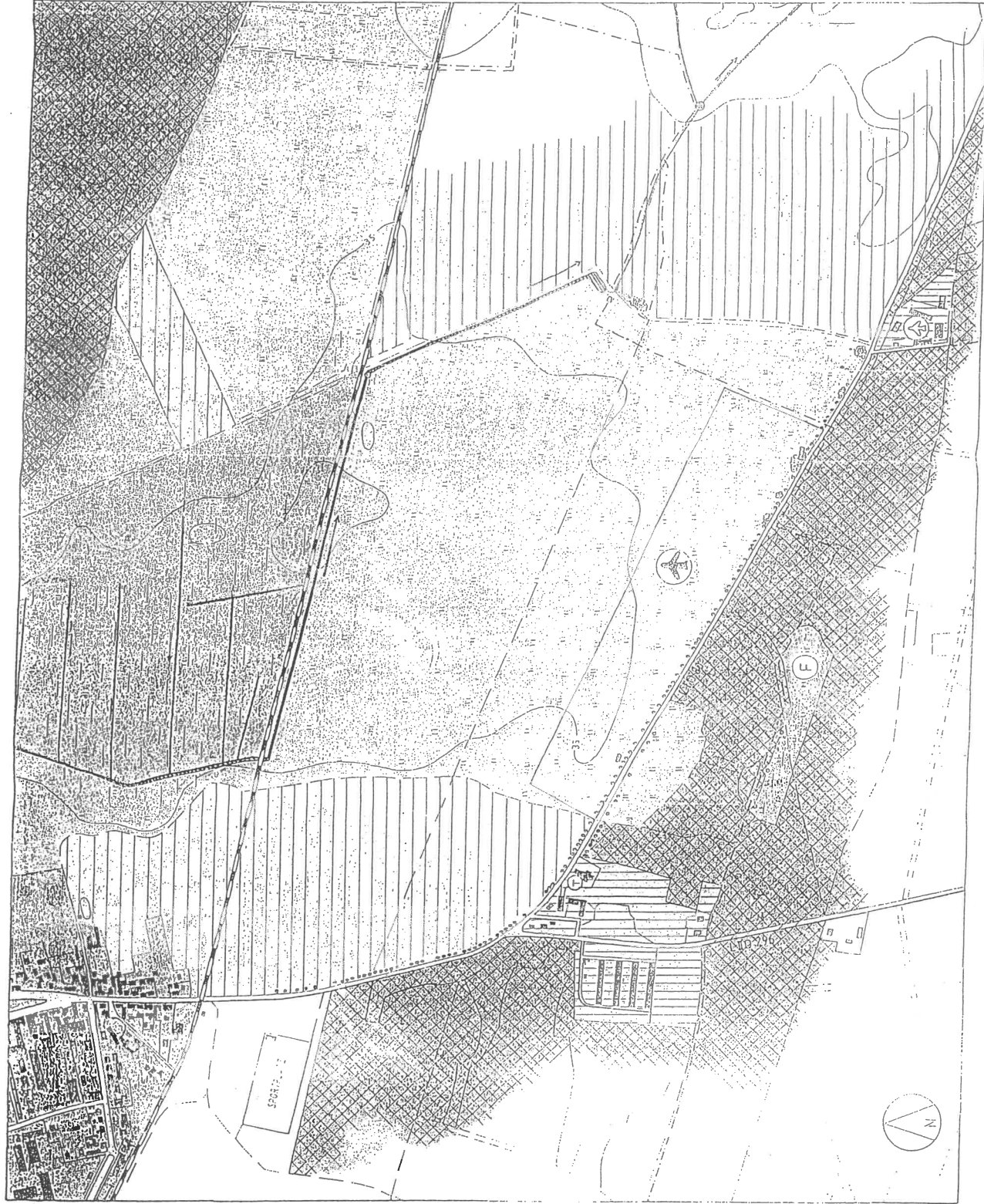
Flächennutzungsplan

Die Gemeinde Heidesee verfügt nicht über einen rechtskräftigen Flächennutzungsplan. Im Entwurf des Flächennutzungsplanes Friedersdorf ist das Plangebiet Bestandteil der ausgewiesenen Fläche für einen Flugplatz. Eine nähere Bestimmung erfolgt dabei jedoch nicht.

Da bisher das Planverfahren zum Flächennutzungsplan nicht weiter vorangebracht worden ist, kann davon ausgegangen werden, daß das Vorhaben im Grundsatz mit den Zielen der städtebaulichen Entwicklung der Gemeinde im Einklang steht. Die Gemeindevertretung hat mit ihren bisherigen Beschlüssen zum Bebauungsplan "Flugplatz Friedersdorf" den gemeindlichen Planungswillen zur Entwicklung des Gebietes wiederholt zum Ausdruck gebracht.

Jetzt vorgenommene Änderungen des Entwurfs des Bebauungsplanes sind Ergebnis der mit Inkrafttreten des LEPeV und der Erteilung der luftverkehrsrechtlichen Genehmigung für den Sonderlandeplatz Friedersdorf eingetretenen Rechtslage. Gleichzeitig sollen mit der Vorlage des neuen Planentwurfs und der erneuten Offenlage die im Laufe des bisherigen Planverfahrens aufgetretenen inhaltlichen und verfahrenstechnischen Mängel des Bauleitplanverfahrens überwunden werden.

Abb. 1
 Realnützung und Biotypen
 (Originalmaßstab 1:5000)



VERKEHRSLANDEPLATZ FRIEDERSDORF
 REALNÜTZUNG UND BIOTYPEN

- Gemeindegrenze
- Geltungsbereich des B-Plans
- Biotypen und Schutzausweisungen
- Allée (geschütztes Biotop)
- Forst
- Feldgehölze
- Graben
- Frischwälder
- Acker
- Feuchtwälder
- Feuchtwiese (Flächenhaftes Naturdenkmal)
- Frischwiesen
- Nutzungen
- Siedlung
- Gewerbe
- "Fliegerdorf"
- Start- und Landebahn für Sportflugzeuge
- Umspannstation
- Tankstelle
- Verkehrsflächen
- Landsstraße
- Wege
- Bahnlinie

ORIGINALMAßSTAB: 1:5000

STÄDTING PARE SCHMIDT GMBH
 ARCHITECTEN-
 BÜRO
 10715 BERLIN
 TEL./FAX 030 / 634 32 35 83-1 56 10

3.2 Bestandsbeschreibung

Innerhalb des Bebauungsplan - Umgriffs befinden sich keinerlei Baulichkeiten. Die Fläche gehört zu einer ausgedehnten Frischwiese (Friedersdorfer Wiesen), die bereits seit Jahrzehnten als Start- und Landebahn für den Flugsport genutzt wird. Die Fläche des Plangebiets wurde und wird z.T. auch heute noch sowohl als Mähwiese, z.T. auch als Weideland genutzt. Am Südrand befinden sich an der Landstraße zwei flächige Laubgehölze. Die Flächen sind durch Meliorationsmaßnahmen stark entwässert.

Südlich grenzt an das Plangebiet ein Kiefernforst. Nördlich der Bahnlinie befinden sich Feuchtwiesen und -weiden, die jedoch räumlich vom Plangebiet durch den ausgewiesenen Sonderlandeplatz getrennt sind. Östlich und westlich der Friedersdorfer Wiesen befinden sich intensiv genutzte Ackerflächen.

Das Gesamtareal ist Bestandteil der Naturraumeinheit des Dahme-Seengebietes. Es befindet sich in einer Talsandebene, die sich zwischen Friedersdorf und Wolzig erstreckt.

Eine nähere Erläuterung der naturräumlichen Gegebenheiten wird im Kapitel 2 des Grünordnungsplanes vom Dezember 1994 vorgenommen.

Außerhalb des Plangebietes befinden sich südöstlich jenseits der Landstraße die baulichen Anlagen der Luftsportgemeinschaft Friedersdorf (Hangars, "Fliegerklause" etc.). In den vergangenen Jahren wurde der Landeplatz auf den Friedersdorfer Wiesen fast ausschließlich durch die Mitglieder dieses Vereins genutzt.

Südwestlich des Plangebietes befinden sich, wie das Objekt der Segelflieger südlich der Landstraße, eine neue Tankstelle mit Werkstatt und eine stillgelegte Tankstelle.

3.3 Verkehrsanbindung

Der Standort für das Vorhaben ist an den Sonderlandeplatz Friedersdorf gebunden.

Folgende verkehrliche Anbindungen sind vorhanden:

- ÖPNV-Einrichtungen in Form von Bus- und Bahnanbindungen, wobei der Bahnhof in Friedersdorf als Regional- bzw. Vorortbahnhof zu bezeichnen ist und den Standort über Königs Wusterhausen mit Berlin in östlicher sowie mit Storkow/Beeskow in westlicher Richtung verbindet
- entlang der L 40 führt die Buslinie 723 (Königs Wusterhausen - Bindow -Wolzig- Storkow) 5 mal/Tag
- direkter Landesstraßenanschluß (L 40) nach Storkow und Königs Wusterhausen sowie über die L 39 nach Kolberg / Prieros
- Autobahnanschluß Friedersdorf A 12 nach Berlin bzw. Frankfurt/Oder

Die L40 ist mit einem durchschnittlich täglichen Verkehr (dtV) von 3.000 Fahrzeugen belastet (Brandenburgisches Landesamt für Verkehr und Straßenbau; 03.08.1995).

Gemäß Angabe des Amtes für Immissionsschutz vom 01.04.99 ist in der Prognose für 2012 mit einem dtV von 5.000 bis 7.500 Kfz/d zu rechnen (nach BLVS Stand 01.01.98).

Für das Planvorhaben ist insgesamt eine günstige Verkehrsanbindung gewährleistet.

4 Begründung zu den Festsetzungen des Bebauungsplans

4.1 Ziel und Zweck des Bebauungsplans

Die Fly-up GmbH (vormals J.A.K.S. GmbH) plant seit 1992 das Projekt Flugplatz Friedersdorf. Anfängliche Vorstellungen zur Entwicklung eines Verkehrslandeplatzes mit der Ansiedlung von Gewerbeflächen und eines Fliegerdorfes (Fly-In Community) wurden im Verlaufe des Planverfahrens mehrfach korrigiert und den übergeordneten Planvorgaben angepaßt.

Der Bebauungsplan umfaßt im Rahmen des Gesamtprojektes nur Teilflächen des Flugplatzgeländes. Als vorangehendes Planverfahren wurde ein Genehmigungsverfahren nach § 6 des LuftVG in Verbindung mit §§ 49 ff der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung zur Erlangung der luftverkehrsrechtlichen Genehmigung erforderlich. Die ursprüngliche Absicht der Entwicklung eines Verkehrslandeplatzes mußte aufgegeben werden.

Das Plangenehmigungsverfahren wurde am 27.07.1998 mit der Erteilung der luftverkehrsrechtlichen Genehmigung für einen Sondelandeplatz abgeschlossen. Mit der Ausweisung als Sonderlandeplatz für den Tagflugbetrieb besteht eine erhebliche Einschränkung der Nutzung gegenüber einem ursprünglich angestrebten Verkehrslandeplatz. Dies wird bei der Überarbeitung des Konzeptes für die Nutzung des Landeplatzes berücksichtigt.

Auf dem Flugplatzgelände selbst wird nur noch die Errichtung der sich unmittelbar aus der luftverkehrsrechtlichen Genehmigung ergebenden, für den Betrieb des Flugplatzes erforderlichen Anlagen und Gebäude vorgesehen. Eine Einbeziehung dieser Funktionsbereiche in den Bebauungsplan ist deshalb nicht mehr erforderlich. Darüber hinaus ist ohnehin nur eine nachrichtliche Übernahme der Festsetzungen aus der luftverkehrsrechtlichen Genehmigung in den Bebauungsplan möglich.

Der Umgriff des Bebauungsplanes wird deshalb der neu entstandenen Situation angepaßt und auf die nicht zum Flugplatz gehörenden Flächen beschränkt. Auf die Ausweisung der hier ursprünglich ebenfalls vorgesehenen Gewerbeflächen wird verzichtet.

Ziel ist es, auf dieser Fläche Baurecht für die Errichtung der Fly-In Community (Fliegerdorf) zu schaffen. Das Projekt "Fly-In Community" umfaßt eine bisher in Deutschland noch nicht realisierte bauliche Nutzung mit integrierter Unterbringung von PKW, Flugzeug und Nutzer in einem Gebäude.

Die Zweckbestimmung des Sonderlandeplatzes weist aus, daß er (auch) für die Nutzer des Fliegerdorfes (Fly-In Community) bestimmt ist.

Mit dem Bebauungsplan sind deshalb die Voraussetzungen einer geordneten städtebaulichen Entwicklung des Plangebietes zu schaffen. Dabei sind die spezifischen Anforderungen der geplanten Nutzung planungsrechtlich umzusetzen.

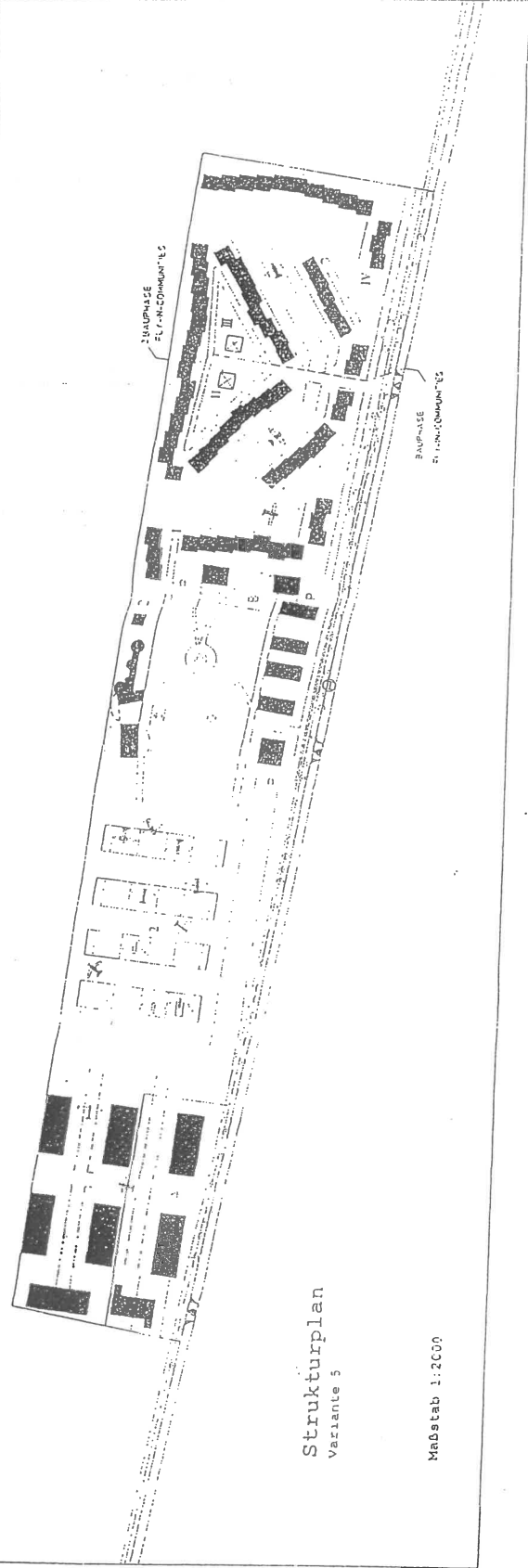
Mit den zu treffenden Festsetzungen soll Rücksicht auf die örtlichen Gegebenheiten, insbesondere auf die Erfordernisse der Minimierung von Beeinträchtigungen im "Freiraum mit besonderem Ressourcenschutz" genommen werden.

Mit dem Projekt Fly-In Community soll eine Ergänzung der touristischen Infrastruktur geschaffen und somit die regionale Wirtschaft gestärkt werden.

Das städtebauliche Konzept wurde bisher mehrfach überarbeitet. Für die Neufassung des Entwurfs des Bebauungsplanes vom 10.02.1999 wurde entsprechend der veränderten Rahmenbedingungen für das Projekt eine grundsätzliche Neufassung vorgenommen, die auch nach der Abwägung zur erneuten Offenlage und TÖB-Beteiligung unverändert beibehalten wurde.

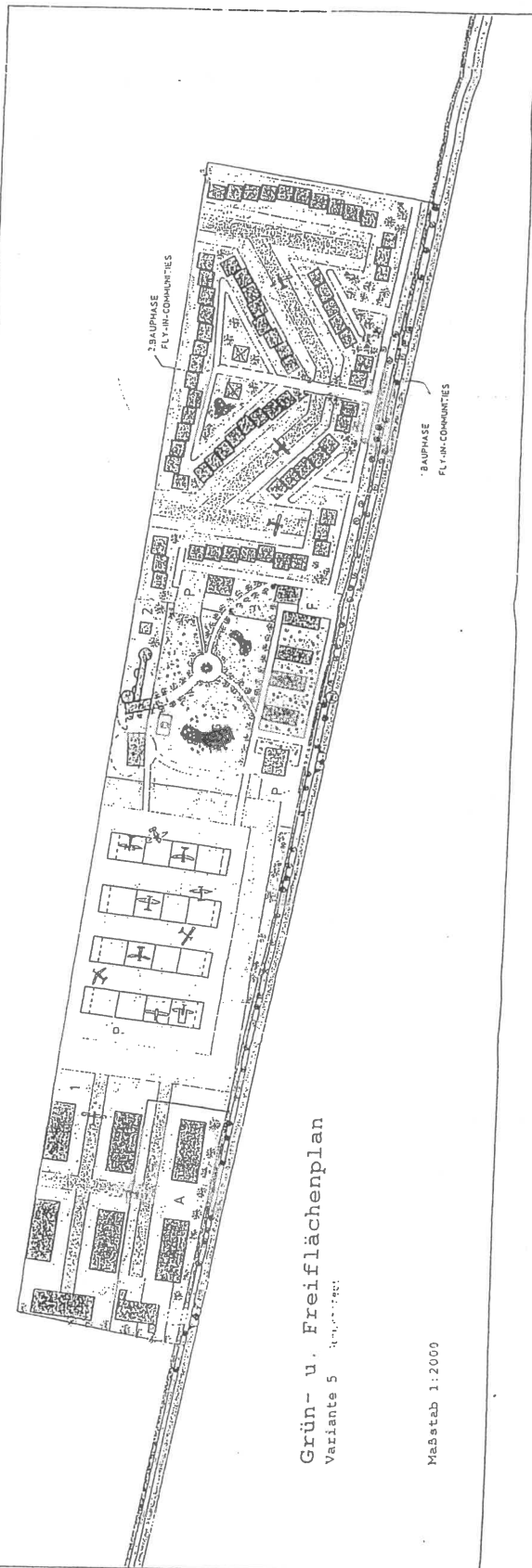
Nachfolgend werden zur Orientierung als Abbildung die ursprünglichen Plankonzepte dem der Satzung zum Bebauungsplan zugrundeliegenden städtebaulichen Konzept gegenübergestellt.

Das städtebauliche Konzept zum Planentwurf vom 10.02.1999 bleibt dabei Grundlage auch des auf den ersten Bauabschnitt reduzierten Geltungsbereiches. Es ist beabsichtigt das Gesamtkonzept durch die Aufstellung eines zweiten Bebauungsplanes umzusetzen.



Strukturplan
Variante 5

Maßstab 1:2000



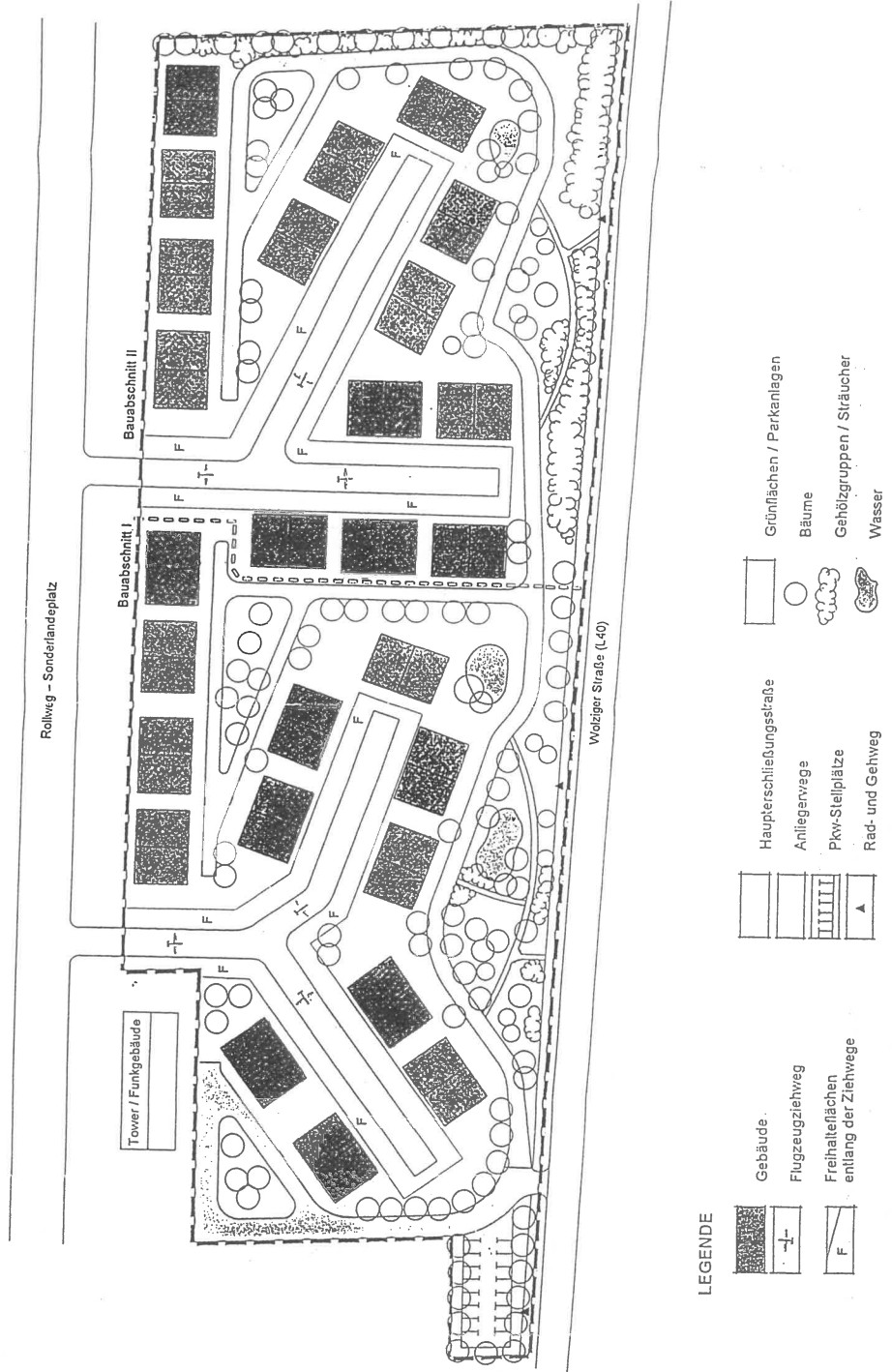
Grün- u. Freiflächenplan
Variante 5

Maßstab 1:2000

Projekt
Flugplatz
Friedersdorf

- 1.2 Flughafen (mit 1000 Plätzen)
- VII Gewerke/Industrie
- 6. Offener Grün- und Freizeitanlage
- IV Fly-By-Overfliegen
- 1. Gebäude
- 2. Freizeitanlage
- 3. Freizeitanlage
- 4. Freizeitanlage
- 5. Freizeitanlage
- 6. Freizeitanlage
- 7. Freizeitanlage
- 8. Freizeitanlage
- 9. Freizeitanlage
- 10. Freizeitanlage
- 11. Freizeitanlage
- 12. Freizeitanlage
- 13. Freizeitanlage
- 14. Freizeitanlage
- 15. Freizeitanlage
- 16. Freizeitanlage
- 17. Freizeitanlage
- 18. Freizeitanlage
- 19. Freizeitanlage
- 20. Freizeitanlage
- 21. Freizeitanlage
- 22. Freizeitanlage
- 23. Freizeitanlage
- 24. Freizeitanlage
- 25. Freizeitanlage
- 26. Freizeitanlage
- 27. Freizeitanlage
- 28. Freizeitanlage
- 29. Freizeitanlage
- 30. Freizeitanlage
- 31. Freizeitanlage
- 32. Freizeitanlage
- 33. Freizeitanlage
- 34. Freizeitanlage
- 35. Freizeitanlage
- 36. Freizeitanlage
- 37. Freizeitanlage
- 38. Freizeitanlage
- 39. Freizeitanlage
- 40. Freizeitanlage
- 41. Freizeitanlage
- 42. Freizeitanlage
- 43. Freizeitanlage
- 44. Freizeitanlage
- 45. Freizeitanlage
- 46. Freizeitanlage
- 47. Freizeitanlage
- 48. Freizeitanlage
- 49. Freizeitanlage
- 50. Freizeitanlage
- 51. Freizeitanlage
- 52. Freizeitanlage
- 53. Freizeitanlage
- 54. Freizeitanlage
- 55. Freizeitanlage
- 56. Freizeitanlage
- 57. Freizeitanlage
- 58. Freizeitanlage
- 59. Freizeitanlage
- 60. Freizeitanlage
- 61. Freizeitanlage
- 62. Freizeitanlage
- 63. Freizeitanlage
- 64. Freizeitanlage
- 65. Freizeitanlage
- 66. Freizeitanlage
- 67. Freizeitanlage
- 68. Freizeitanlage
- 69. Freizeitanlage
- 70. Freizeitanlage
- 71. Freizeitanlage
- 72. Freizeitanlage
- 73. Freizeitanlage
- 74. Freizeitanlage
- 75. Freizeitanlage
- 76. Freizeitanlage
- 77. Freizeitanlage
- 78. Freizeitanlage
- 79. Freizeitanlage
- 80. Freizeitanlage
- 81. Freizeitanlage
- 82. Freizeitanlage
- 83. Freizeitanlage
- 84. Freizeitanlage
- 85. Freizeitanlage
- 86. Freizeitanlage
- 87. Freizeitanlage
- 88. Freizeitanlage
- 89. Freizeitanlage
- 90. Freizeitanlage
- 91. Freizeitanlage
- 92. Freizeitanlage
- 93. Freizeitanlage
- 94. Freizeitanlage
- 95. Freizeitanlage
- 96. Freizeitanlage
- 97. Freizeitanlage
- 98. Freizeitanlage
- 99. Freizeitanlage
- 100. Freizeitanlage

Städtebauliches Konzept
zum Planentwurf vom 10.02.1999 / Maßstab 1 : 2.000



LEGENDE

- | | | | |
|--|--------------------------------------|--|---------------------------|
| | Gebäude | | Grünflächen / Parkanlagen |
| | Flugzeugziehweg | | Bäume |
| | Freihaltflächen entlang der Ziehwege | | Gehölzgruppen / Sträucher |
| | Haupterschließungsstraße | | Wasser |
| | Anliegerwege | | |
| | Pkw-Stellplätze | | |
| | Rad- und Gehweg | | |

4.2 Planinhalt

4.2.1 Art der baulichen Nutzung § 9 (1) Nr.1 BauGB

Die Spezifik der geplanten Nutzung läßt eine Zuordnung zu einem Baugebiet nach § 2 bis 10 BauNVO nicht zu. Nach § 11 Abs. 1 sind solche Gebiete als "sonstige Sondergebiete" darzustellen oder festzusetzen. Die Festsetzung der Art der baulichen Nutzung erfolgt deshalb als "Sondergebiet Fly-In Community".

Gemäß § 11 Abs. 2 sind die Zweckbestimmung und die Art der Nutzung darzustellen und festzusetzen. Im Bebauungsplan wird deshalb bestimmt:

"Das Sondergebiet Fly-In Community dient in unmittelbarer Verbindung mit dem Sonderlandeplatz Friedersdorf zu Zwecken des Freizeitwohnens für Geschäfts-, Sport- und Freizeitflieger und der Unterbringung von Leichtflugzeugen sowie der dazugehörigen Anlagen.

Zulässig sind:

(1) dreigeschossige Gebäude mit:

- einem zweckgebundenen Erdgeschoß für die Unterbringung von Flugzeugen und Kfz sowie zugehöriger Nebeneinrichtungen (Hangar- / Garagengeschoß)
- Ferienwohnungen

(2) Nebenanlagen nach § 14 BauNVO mit Ausnahme von Anlagen und Einrichtungen für die Kleintierhaltung.

(3) Nebenanlagen für die Versorgung mit Energie, Wasser und für die Abwasserentsorgung"

Die wesentliche Unterscheidung von anderen Baugebieten resultiert hier insbesondere aus der unmittelbaren Verbindung der Nutzung des Baugebietes mit der Nutzung des angrenzenden Sonderlandeplatzes. Die Unterbringung von Flugzeugen in auch zum Aufenthalt der Nutzer bestimmten Gebäuden, gibt dem Gebiet ein besonderes Gepräge und führt zu einer wesentlichen Unterscheidung zu der ansonsten naheliegenden Ausweisung nach § 10 BauNVO als Sondergebiet, das der Erholung dient.

Wegen der Lage des Plangebietes im "Freiraum mit großflächigem Ressourcenschutz" sind Regelungen erforderlich, die sichern, daß nur eine standortgebundene Nutzung zulässig bleibt. Deshalb wird bei der Bestimmung des Zwecks des Baugebietes sowohl die Bindung an den Sonderlandeplatz, als auch die ausdrückliche Bestimmung der baulichen Anlagen zur Unterbringung der Flugzeuge und deren Nutzer festgesetzt.

Damit wird ausgeschlossen, daß ohne Inbetriebnahme des Sonderlandeplatzes eine Nutzung des Gebietes als Ferienhausgebiet möglich ist. Genehmigungsvoraussetzung für die zugelassenen Nutzungen des Baugebietes ist die gesicherte Erschließung, was durch die ausgewiesenen Zweckbestimmung auch die Nutzungsmöglichkeit des Landeplatzes beinhaltet.

Im weiteren ist mit den getroffenen Festsetzungen rechtlich verbindlich der Ausschluß einer dauerhaften Wohnnutzung im Baugebiet zu sichern. Der Ausweisung von Flächen für eine Wohnnutzung in der Gemeinde Heidesee stehen Belange der Raumordnung und Landesplanung entgegen, da die bereits in rechtskräftigen Bebauungsplänen ausgewiesenen Wohnbauflächen den vorgegebenen Rahmen des Einwohnerzuwachses von 10 % deutlich überschreiten.

Mit der Festsetzung der Zulässigkeit von Ferienwohnungen bleibt eine Wohnnutzung ausgeschlossen. Weitere Regelungen wurden im städtebaulichen Vertrag mit dem Vorhabenträger getroffen.

4.2.2 Maß der baulichen Nutzung

Auf der Grundlage von § 16 Abs. 2 BauNVO werden zur Bestimmung des Maßes der baulichen Nutzung im Bebauungsplan festgesetzt:

- die Grundflächenzahl
- die Geschoßflächenzahl sowie
- die Zahl der zulässigen Vollgeschosse und Bauhöhenbeschränkung.

Grundflächenzahl:

Im Bebauungsplan wird eine Grundflächenzahl von 0,35 festgesetzt. Nach § 17 BauNVO ist für sonstige Sondergebiete eine maximale GRZ von 0,8 zulässig. Die festgesetzte GRZ bestimmt sich aus der festgesetzten Zweckbestimmung des Baugebietes und den sich aus der Umsetzung des Projektes ergebenden Flächenansprüchen. Dabei ist die Lage des Baugebietes im Freiraum und daraus erwachsende Ansprüche an die Einbindung des Plangebietes in die Landschaft von besonderer Bedeutung. Eine maximale Ausschöpfung des zulässigen Maßes der baulichen Nutzung für sonstige Sondergebiete von 0,8 verbietet sich deshalb von vornherein.

Hinsichtlich der geplanten Nutzung bestehen die größten Ähnlichkeiten mit einem Ferienhausgebiet. Hier ist gemäß § 17 BauNVO eine maximale GRZ von 0,4 zulässig. Um den besonderen Erfordernissen der Einbindung in die Landschaft Rechnung zu tragen wird für das Plangebiet eine niedrigere GRZ von 0,35 festgesetzt. Eine weitere Reduzierung ist wegen des relativ großen Flächenbedarfs für die Unterbringung der Flugzeuge nicht möglich.

Die Erfordernisse zur Einbindung des Baugebietes in die Landschaft werden neben der Beeinflussung durch die zulässige GRZ auch durch die Ausweisung von Grünflächen berücksichtigt. Sowohl ihre Lage, als auch die Größe wurden mit der Überarbeitung besser auf die Erfordernisse der Einbindung des Baugebietes in die Landschaft ausgerichtet.

Geschossflächenzahl

Im Bebauungsplan wird eine Geschossflächenzahl von 0,6 festgesetzt. Dies entspricht dem durch den Zweck des Baugebietes und den zulässigen Nutzungen erforderlichen Maß.

Die Spezifik des Platzbedarfs für die Unterbringung der Flugzeuge und Kfz im Erdgeschoß bedingt einen relativ großen Bedarf an überbaubarer Grundfläche. Um die Massivität der Bauwerke zu beschränken soll das zum Aufenthalt der Nutzer bestimmte Obergeschoß eine geringere Fläche einnehmen. Dies wird durch die Festsetzung der GFZ von 0,6 gesichert werden. Dadurch ist bestimmt, daß bei einer zweigeschossigen Bebauung das Obergeschoß in der Regel eine geringere Fläche als das Erdgeschoß aufweist.

Zahl der zulässigen Vollgeschosse

Es wird die Zulässigkeit von drei Vollgeschossen festgesetzt.

Zu berücksichtigen ist, daß durch den Zweck des Baugebietes mit der integrierten Unterbringung von Flugzeug, Kfz und Nutzer ein hoher Flächenbedarf entsteht, der bei einer eingeschossigen Bebauung einen erheblich höheren Grad der Überbauung von Flächen bedeuten würde. Das Konzept mit einer dreigeschossigen Bebauung stellt somit einen Kompromiß dar. Durch die größere Höhe der Gebäude entstehen zwar größere Auswirkungen auf das Landschaftsbild durch die Wirkung in die Tiefe der Landschaft, andererseits reduziert sich durch die geringere Überbauung von Flächen die Inanspruchnahme der Landschaft.

Bauhöhenbeschränkung

Bei der Objektplanung sind die benachbarten Flugbetriebsflächen zu beachten. Der Standort des Vorhabens liegt zwar außerhalb der Grenze des mit Bescheid vom 27.07.1998 genehmigten Sonderlandeplatzes Friedersdorf, grenzt jedoch unmittelbar an.

Durch das Landesamt für Bauen, Verkehr und Straßenwesen wurde in der Stellungnahme als Träger öffentlicher Belange auf die Erfordernisse der Bauhöhenbeschränkung wegen der Nachbarschaft des Sonderlandeplatzes Friedersdorf hingewiesen.

Auf Grund dieser Nähe zu den Flugbetriebsflächen ist eine Bebauung am vorgesehenen Standort ohne eine daraus resultierende Beeinträchtigung der Sicherheit des Luftverkehrs nur unter Beachtung der luftrechtlich zulässigen Höhenbeschränkungen (Hindernisfreiheit der Start- und Landebahnen) möglich.

Das B-Plangebiet befindet sich südlich des genehmigten Flugplatzgeländes in einem seitlichen Abstand von minimal 50 m zu den Flugbetriebsflächen für den Segelflug. Gemäß dem o.g. Schreiben besteht an dieser Stelle eine Höhenbeschränkung für Gebäude, aber auch für Antennenanlagen, Schornsteine und Baugeräte von 10 m (Steigungsverhältnis der seitlichen Übergangflächen 1:5). Bei einem Abstand von 75 m beträgt die zulässige Bauhöhe dann 15 m.

Im Ergebnis der Abwägung durch die Gemeindevertretung am 15.11.2004 wurde zunächst nur der Hinweis auf die Notwendigkeit der Berücksichtigung der Höhenbeschränkung auf der Planzeichnung ergänzt. Bei der Prüfung des Antrages auf Genehmigung der Satzung auf Grundlage des Beschlusses vom 15.11.2004 wurde von der Genehmigungsbehörde darauf hingewiesen, dass der Hinweis nicht ausreichend ist sondern die Höhenbeschränkung einer Festsetzung bedarf.

Im Bebauungsplan wird deshalb festgesetzt:

„Die maximal zulässige Gebäudehöhe, beträgt an der nördlichen Grenze des Geltungsbereiches 10 m. Die zulässige Höhe steigt nach Süden im Verhältnis 1 : 5 an. Bezugshöhe ist eine Geländehöhe von 35,0 m DHHN.“

Als Bezugshöhe zur Ermittlung der Höhenbeschränkung wird die Höhe des Flugplatzbezugspunktes gemäß der luftrechtlichen Genehmigung des Sonderlandeplatzes vom 27.07.1998 festgesetzt.

Gemäß der Stellungnahme des Landesamtes für Bauen, Verkehr und Straßenwesen Cottbus vom 29.09.2004 bedürfen die einzelnen Bauvorhaben im Plangebiet jeweils einer gesonderten Zustimmung der Luftfahrtbehörde.

Ausnahmen, insbesondere zeitlich begrenzte durch das Aufstellen von Baugeräten sind auf rechtzeitigen Antrag nach Genehmigung durch die Luftfahrtbehörde möglich.

Auf der Planzeichnung wird deshalb zusätzlich zur Festsetzung der Höhenbeschränkung folgender Hinweis vermerkt:

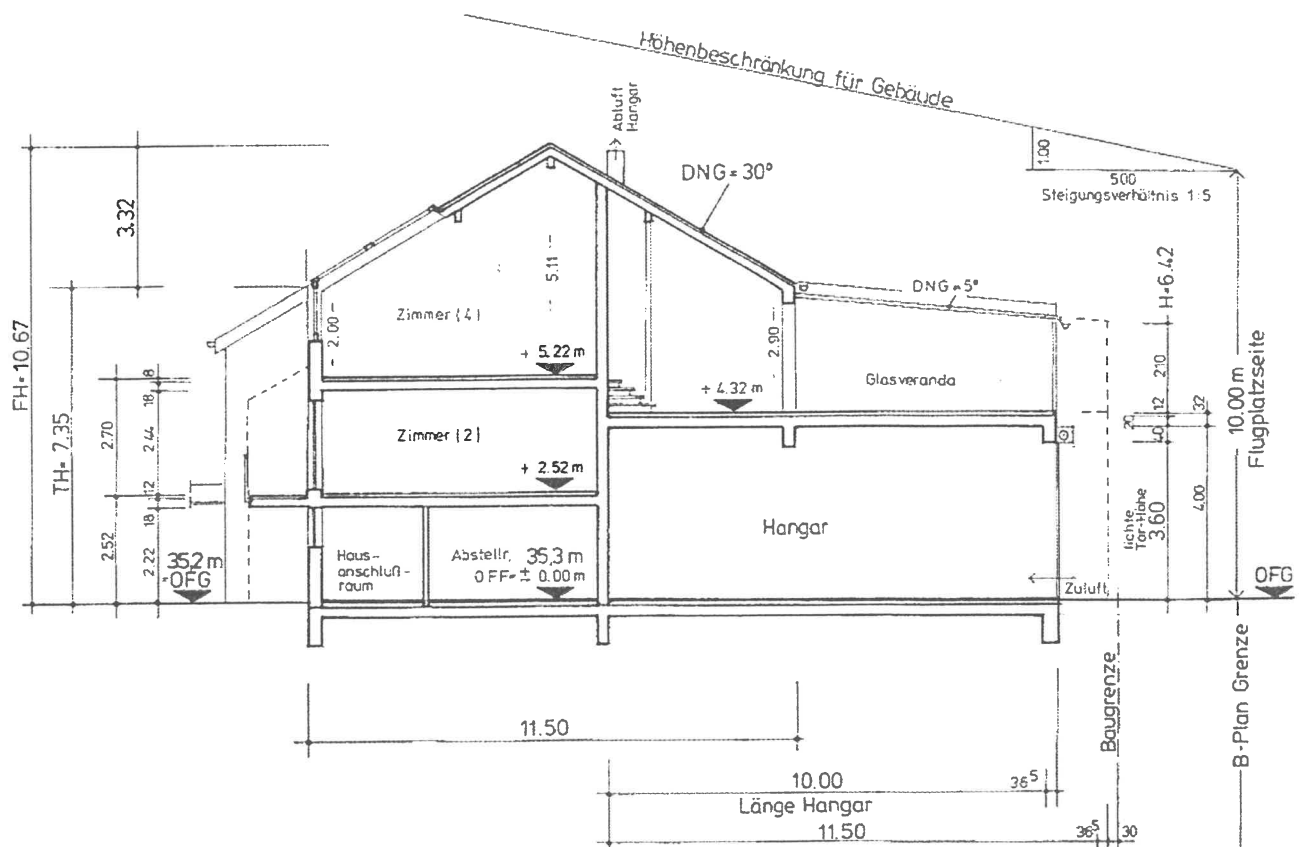
„Die Bezugshöhe 35,0 m DHHN zur Ermittlung der im B-Plan festgesetzten Höhenbeschränkung bezieht sich auf den in der luftfahrtrechtlichen Genehmigung des Brandenburgischen Landesamtes für Verkehr und Straßenbau vom 27.07.1998 (A. 2412 – 6442.7) festgesetzten Flugplatzbezugspunkt:

Geografische Lage: 52 17 01 N (WGS 84)
13 48 12 E

Wegen der unmittelbaren Nachbarschaft zum Sonderlandeplatz ist die Zustimmung der Luftfahrtbehörde für jedes Bauvorhaben unabhängig von Regelungen im Bebauungsplan gesondert einzuholen.

Ausnahmen bedürfen, z.B. für das Aufstellen von Baukranen bedürfen der Genehmigung durch die Luftfahrtbehörde.“

Die Einhaltung der Höhenbeschränkung wurde für das konkrete Bauvorhaben „Fly-in-community“ nachgewiesen.



4.2.3 Bauweise, Baugrenzen

Im Plangebiet ist nur eine offene Bauweise zugelassen. Durch die Festsetzung, daß nur Einzel- und Doppelhäuser zulässig sind, wird die zulässige Bauweise näher bestimmt.

Die Festsetzung einer offenen Bauweise entspricht dem Erfordernis einer Einbindung des Baugebietes in die örtlichen Gegebenheiten. Eine geschlossene Bauweise würde diesen Bedingungen nicht angemessen sein. Mit der Festsetzung, daß nur Einzel- und Doppelhäuser zulässig sind, wird die Zulässigkeit von Hausgruppen (Reihenhäusern) ausgeschlossen. Dies entspricht dem Ziel eine möglichst lockere Bebauung der Fläche zu erreichen.

Die überbaubaren Grundstücksflächen werden durch die Festsetzung von Baugrenzen bestimmt. Mit der Festsetzung der Baugrenzen wird die städtebaulich gewünschte Anordnung der Gebäude gesichert und gleichzeitig ein Gestaltungsspielraum für die Gebäudeanordnungen erhalten. Eine streng lineare Ausrichtung der Gebäude soll möglichst vermieden werden.

4.2.4 Stellplätze und Garagen [§ 9 (1) Nr. 4 BauGB]

Im Bebauungsplan wird festgesetzt, daß Stellplätze und Garagen nur in den Garagengeschossen zulässig sind. Mit dieser Festsetzung wird gesichert, daß keine über den sich aus der zugelassenen Nutzung ergebenden Bedarf hinausgehenden Stellplätze und Garagen errichtet werden dürfen.

Diese Einschränkung ist erforderlich, da die im § 12 Abs. 2 BauNVO festgesetzte Beschränkung der Zulässigkeit von Garagen und Stellplätzen auf den durch die zugelassene Nutzung verursachten Bedarf, für sonstige Sondergebiete nicht besteht.

Mit der Beschränkung der Zulässigkeit der Stellplätze und Garagen auf die Garagengeschosse soll gesichert werden, daß keine weiteren Flächeninanspruchnahmen erfolgen.

4.2.5 Nebenanlagen nach § 14 BauNVO

Durch textliche Festsetzung Punkt 1 wird bestimmt, daß

- Nebenanlagen nach § 14 Abs. 1 BauNVO mit Ausnahme von Anlagen und Einrichtungen für die Kleintierhaltung und
- Nebenanlagen für die Versorgung mit Energie, Wasser und für die Abwasserentsorgung (§ 14 Abs. 2 BauNVO)

im Plangebiet allgemein zulässig sind.

Damit soll gesichert werden, daß untergeordnete Anlagen und Einrichtungen, die der Nutzung des Gebietes dienen, zulässig sind. Dies können beispielsweise überdachte Sitzflächen in den Gärten oder Schwimmbecken sein. Von der Möglichkeit der konkreten Bestimmung einzelner zulässiger Anlagen wird bewußt kein Gebrauch gemacht, um die Möglichkeit der bedarfsgerechten Entwicklung des Gebietes nicht mehr als notwendig einzuschränken.

Es wird zwar davon ausgegangen, daß keine genehmigungspflichtigen baulichen Anlagen zur Versorgung des Gebietes erforderlich werden, da aber noch keine Erschließungsplanung erfolgt ist, kann dies auch nicht völlig ausgeschlossen werden. Es wird deshalb eine allgemeine Zulässigkeit dieser Nebenanlagen festgesetzt.

4.2.6 Verkehrsflächen [§ 9 (1) Nr.11 BauGB]

Als Verkehrsflächen werden im Bebauungsplan festgesetzt:

Zufahrt von der L40

Zur Erschließung des Plangebietes wird eine Zufahrt von der Landstraße L40 zum Plangebiet vorgesehen. Diese Zufahrt stellt gleichzeitig die Zufahrt zum Flugplatz dar. Die Lage der Zufahrt wurde im Rahmen des bisherigen Planverfahrens in Abstimmung mit dem Brandenburgischen Straßenbauamt Waldstadt vor Ort abgestimmt. Dabei wurde berücksichtigt, daß möglichst keine Fällung von Alleebäumen notwendig wird. Die räumliche Zuordnung zum Plangebiet mußte gegenüber dem bisherigen Planentwurf korrigiert werden. Grundlage bildet der erst nach der Offenlage 1996/1997 fertiggestellte amtliche Lageplan. Gemäß dem Stationierungssystem des Landes Brandenburg befindet sich die ausgewiesene Zufahrt von der

L40 im Abschnitt 30, Kilometer 4,056.

Hauptzufahrtstraße

Die als Verkehrsfläche am Westrand des Plangebietes ausgewiesene Fläche erfüllt neben der Funktion der Zufahrt zum Baugebiet auch die Funktion als Zufahrt zum Flugplatz. Die Lage der Straße ist so festgesetzt, daß eine Zufahrt zum geplanten Funktionsgebäude des Flugplatzes gesichert werden kann.

Da diese dadurch auch eine Bedeutung für die Versorgung des Flugplatzes besitzt, wird die Breite der Verkehrsfläche mit 8 m ausgewiesen, um den Ausbau einer Fahrbahn mit einer Breite von 5,50 m und eines einseitigen Gehweges zu sichern. Dieser Ausbau läßt einen Begegnungsverkehr Lkw/Lkw zu.

Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung

Erschließungsstraßen

Die weiteren Erschließungsstraßen werden als Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung, "Verkehrsberuhigter Raum" ausgewiesen. Sie erfüllen ausschließlich die Funktion als Anliegerzufahrt. Es ist deshalb mit einer sehr geringen Verkehrsdichte zu rechnen, so daß der Ausbau nur minimalen Anforderungen genügen muß. Die Breite der Verkehrsfläche wird deshalb auch nur mit 6 m festgesetzt.

Wegen der geringen Anforderungen kann die Erschließungsstraße hier als Mischverkehrsfläche ausgebaut werden. Hinsichtlich der Belastungsklasse muß jedoch ein Befahren durch dreiaxlige Müllfahrzeuge gesichert werden.

Flugzeugziehwege/Rollwege

Eine der Spezifika des Baugebietes geschuldete Festsetzung stellt die Ausweisung von Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung mit dem Nutzungszweck "Flugzeugziehwege/Rollwege" dar.

Über diese Rollwege ist die Anbindung an den Sonderlandeplatz gewährleistet. Die Nutzung bleibt ausschließlich dem Schleppen/Ziehen der Flugzeuge in die Hangars der einzelnen Nutzer vorbehalten.

Da diese Flächen nicht zum Flugplatz gehören, im Baugebiet also kein Luftrecht besteht, ist ein Befahren der Rollwege durch Flugzeuge mit eigener Motorkraft nicht zulässig.

Durch die räumlich getrennte Anordnung zu den für den Kfz-Verkehr bestimmten Verkehrsflächen wird gewährleistet, daß ein Befahren der Flugzeugziehwege mit Kfz ausgeschlossen bleibt.

Die Regelung des Übergangs zwischen "Fliegerdorf" und Landeplatz für die Benutzer der Fly-In Community obliegt der Regelung in der Betriebsordnung des Sonderlandeplatzes.

Parkplatz

Für Besucher des Baugebietes und des Flugplatzes wird am Westrand eine Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung "Parkplatz" festgesetzt.

Damit soll gesichert werden, daß für Gäste der Nutzer und Gäste des Sonderlandeplatzes die Möglichkeit eines geordneten und sicheren Abstellens für ihre Pkw besteht.

Das Erfordernis resultiert auch aus der Festsetzung, daß innerhalb des Sondergebietes Fly-In Community Stellplätze und Garagen nur in den Garagengeschossen zulässig sind.

Rad-/Gehweg

Entlang der L40 wird die Trasse für einen Rad-/Gehweg ausgewiesen. Ziel der Gemeinde ist es, eine Wegeverbindung zwischen Friedersdorf und Wolzig herzustellen.

Es besteht dazu noch keine verbindliche Trassenplanung. Mit dem Bebauungsplan soll aber planungsrechtlich die Freihaltung einer Trasse für einen Rad-/Gehweg im Bereich des Baugebietes gesichert werden.

Gemäß der Stellungnahme des Brandenburgischen Straßenbauamtes Waldstadt vom 18.03.1999 ist der Bau des Radweges an der L40 im aktuellen "Programm zum Bau von Radwegen an Bundes- und Landesstraßen des Landes Brandenburg" als vordringlicher Bedarf ausgewiesen.

4.2.7 Festsetzungen, die dem Ausgleich von Eingriffen in den Naturhaushalt dienen

Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen wurden für die mit der Realisierung des Bebauungsplanes verbundenen Eingriffe in den Naturhaushalt in einem eigenständigen Grünordnungsplan und einem ergänzenden Plan der Ersatzmaßnahmen erarbeitet und begründet. Das Landesumweltamt hat dem Grünordnungsplan mit dem ergänzenden Plan der Ersatzmaßnahmen mit Schreiben vom 23.06.1995 die Stellungnahme als Fachbehörde gemäß § 8 (1) BbgNatSchG abgegeben und dem Inhalt der Planung zugestimmt.

Der Grünordnungsplan in der Fassung von Dezember 1994 und der Plan der Ersatzmaßnahmen von Mai 1995 beziehen sich jedoch auf den Bebauungsplan in den alten Grenzen und erfassen damit einen wesentlich größeren Geltungsbereich als der rechtskräftig gewordene Bebauungsplan.

In den Darstellungen und Bewertungen des Grünordnungsplanes werden jedoch die einzelnen Teile des Plangebietes gesondert erfaßt und bewertet. Für die einzelnen Funktionsbereiche werden jeweils gesondert die erforderlichen Maßnahmen zur Vermeidung von Eingriffen und der erforderliche Umfang an Kompensationsmaßnahmen für nicht vermeidbare, aber zulässige Eingriffe in den Naturhaushalt ausgewiesen. Die sich aus der Entwicklung des Sonderlandeplatzes ergebenden Eingriffe in den Naturhaushalt waren Gegenstand des Plangenehmigungsverfahrens für den Sonderlandeplatz. Mit der Erteilung der luftverkehrsrechtlichen Genehmigung ist auch über die naturschutzrechtlichen Bedenken abgewogen worden. Der Bebauungsplan stützt sich auf die luftverkehrsrechtliche Genehmigung. In der Zweckbestimmung des Landeplatzes wird dieser ausdrücklich auch für die Nutzer des "Fliegerdorfes" vorgesehen.

Für die veränderte Planfassung macht sich eine Anpassung der Maßnahmen an die neuen Planinhalte erforderlich. Um den Planungsaufwand möglichst gering zu halten, wird auf eine Neufassung des Grünordnungsplanes verzichtet. Die sich ergebenden Änderungen der Inhalte der Eingriffsregelung werden im Rahmen der Integration des Grünordnungsplanes in den Bebauungsplan aus den Inhalten und Festsetzungen des Grünordnungsplanes abgeleitet und begründet.

Die sich aus der Konfliktbewertung ergebenden Maßnahmen werden im Kapitel 8 (S. 46 ff) des Grünordnungsplanes ausführlich erläutert. Die Maßnahmen werden zunächst in zwei Punkte untergliedert:

- 8.1 Maßnahmen während der Bauphase
- 8.2 Maßnahmen während der Betriebsphase

Bei den im Textteil des Grünordnungsplanes dargelegten Maßnahmen handelt es sich in erheblichem Umfang um Maßnahmen, die über Festsetzungen im Bebauungsplan nicht geregelt werden können. In der Regel sind die Inhalte durch Gesetze und Rechtsverordnungen geregelt, so daß es ohnehin keiner weiteren Festsetzung bedarf. Die Durchsetzung der auf gesetzlichen Bestimmungen beruhenden Maßnahmen zum Schutz der Umwelt obliegt den jeweils zuständigen Behörden. Mögliche Vollzugsdefizite können durch die Aufnahme von Festsetzungen in den Bebauungsplan nicht überwunden werden. Zu berücksichtigen ist, daß die Festsetzungsmöglichkeiten im Bebauungsplan abschließend in § 9 BauGB geregelt sind. Darüber hinausgehende Festsetzungen wären somit ohnehin rechtlich unwirksam. Die im Textteil dargelegten Maßnahmen wurden in der Planzeichnung zum Grünordnungsplan bereits zu den wesentlichen, festsetzungserheblichen Inhalten zusammengefaßt.

Grundlage für die Integration der Maßnahmen des Grünordnungsplanes bilden deshalb im weiteren diese Maßnahmevorschläge.

Methodisch wird dabei so vorgegangen, daß zunächst die jeweiligen Maßnahmevorschläge benannt werden und dazu die Abwägung der Gemeinde zur Übernahme von Darstellungen und Festsetzungen in den Bebauungsplan erläutert wird. Da sich der Geltungsbereich des Bebauungsplanes reduziert hat, ist jeweils zu berücksichtigen, inwieweit die im GOP vorgeschlagenen Maßnahmen für den Bebauungsplan noch relevant sind.

(1) Wegfall von Festsetzungen durch Reduzierung des Geltungsbereiches

Bei den allgemeinen Maßnahmevorschläge sind Maßnahmen für die Bereiche "Hangars", "Gewerbe", "öffentliche Besucherterrasse" und "Sicherheitszonen der Taxiways" enthalten. Mit der Reduzierung des Geltungsbereiches sind diese Bereiche nicht mehr Gegenstand des Bebauungsplanes. Es besteht somit auch kein Erfordernis die benannten Maßnahmen in den Plan zu übernehmen.

(2) Fly-In Community

Als Maßnahmen weist der Grünordnungsplan aus:

- *extensive Dachbegrünung auf der gesamten Dachfläche*
- *Verwendung regionaltypischer Baustoffe und -stile*

Die Maßnahmen zur Dachbegrünung sind als Kompensationsmaßnahme für die mit der Umsetzung des Bebauungsplanes verbundenen Eingriffe in den Wasserhaushalt vorgeschlagen worden. Dies wird begründet mit der durch die Bebauung einhergehenden Reduzierung der Verdunstungswerte.

Eine Übernahme dieser Festsetzung in den Bebauungsplan wird nicht vorgenommen. Die generelle Begrünung der Dachflächen der Fly-In Community würde nur bei der Errichtung der Dächer mit einer geringen Dachneigung umsetzbar sein. Regionaltypisch sind jedoch Satteldächer mit Dachneigungen in der Regel von > 30°. Zudem würden sich die Baukosten durch die notwendigen statischen Erfordernisse zur Aufnahme der erhöhten Dachlast wesentlich erhöhen.

Darüber hinaus erscheint die einseitige Ausrichtung der Bewertung der Ausgleichserfordernisse nach der Verdunstungsleistung der Flächen den komplexen Wirkungen des Naturhaushaltes nicht gerecht zu werden. So wird mit dem Bebauungsplan durch Festsetzungen insgesamt gesichert, daß das anfallende Niederschlagswasser durch örtliche Versickerung dem natürlichen Wasserkreislauf nicht verlorengeht. Es wird als angemessen bewertet, daß an Stelle der Festsetzung der Dachbegrünung eine zusätzliche Festsetzung zur Anpflanzung von Bäumen und Sträuchern auf den nicht überbaubaren Grundstücksflächen in den Bebauungsplan aufgenommen wird.

Es ist deshalb unter Punkt 7 der textlichen Festsetzungen "Anpflanzen von Bäumen und Sträuchern sowie sonstige Bepflanzungen (§ 9 Abs. 1 Nr. 25a)" unter Buchstabe d) folgende Festsetzung neu aufgenommen worden:

"Auf den nicht überbauten privaten Grundstücksflächen sind je Einzelhaus bzw. Doppelhaushälfte mindestens 2 Bäume und 10 Sträucher der Pflanzenlisten 1 bis 5 anzupflanzen."

Im Grünordnungsplan wurden im Kapitel 8.2.1 (Seite 49) die Berechnungsgrundlagen für die Ermittlung des Ausgleichsbedarf dargelegt. Danach werden als Faktor für die Verdunstungsleistung einer Fläche zugrundegelegt:

Gebäudeflächen	0,5
extensive Dachbegrünung	1,0

Für die Pflanzung von Bäumen und Sträuchern wurden an o.g. Stelle folgende Verdunstungsleistungen ermittelt:

großkronige Bäume	66 VE (VE = Verdunstungseinheit)
kleinkronige Bäume	31 VE
Sträucher	7 VE

Die Verdunstungseinheiten werden durch Multiplikation der Fläche in m² mit dem Faktor für die Verdunstungsleistung ermittelt.

So ergibt sich bei einer Grundfläche von ca. 270 m² je Gebäudeeinheit (= Einzelhaus oder Doppelhaushälfte) eine Verdunstungsleistung von 135 VE. Durch eine extensive Dachbegrünung erhöht sich, einer angenommenen Dachneigung von 15 bis 20° die Verdunstungsleistung auf ca. 300 VE. Bei Wegfall der Dachbegrünung entsteht also ein Defizit von 165 VE.

Mit den zusätzlich festgesetzten Bepflanzungen ergibt sich auf der Grundlage o.g. Berechnungsgrundlage eine zusätzliche Verdunstungsleistung von 167 VE, bei Pflanzung kleinkroniger Bäume, bzw. 237 VE bei Pflanzung von großkronigen Bäumen.

Die durch den Wegfall der Dachbegrünung entstehende Minderung der Verdunstungsleistung kann somit durch die neue Festsetzung in angemessener Weise kompensiert werden. Da die Festsetzung sich jeweils auf eine Gebäudeeinheit bezieht, ändert sich auch mit der im Ergebnis der durch die Gemeindevertretung vorgenommenen Abwägung vom 09.03.2000 vorgenommenen Reduzierung des Geltungsbereiches dieses Ausgleichsverhältnis nicht.

Die zweite Maßnahme: Verwendung regionaltypischer Baustoffe und -stile ist in dieser allgemeinen Form nicht festsetzungsfähig.

Es wird jedoch seitens der Gemeinde davon ausgegangen, daß mit den insgesamt getroffenen Festsetzungen des Bebauungsplanes die Voraussetzungen gegeben sind, daß diese Forderung Berücksichtigung findet. Es entspricht dem allgemeinen Ziel der Bauleitplanung, daß mit ihr eine den örtlichen Gegebenheiten entsprechende städtebauliche Ordnung gesichert wird.

(2) Gärten und Abstandsflächen

Es werden im Grünordnungsplan folgende Maßnahmen vorgeschlagen:

- *Verzicht auf Herbizid und Pestizideinsatz auf den Wegen, Düngereinsatz nur gezielt nach Bodenuntersuchung*

- *Verwendung luft- und wasserdurchlässiger Wegebeläge*
- *Gestaltung mit standortheimischen Gehölzen der Pflanzenlisten 1, 2 und 4*
- *gestalterisches Leitbild: regionaltypische Hausgärten*
- *Versickerung von Regenwasser oder Ableitung in Regenwasserrückhaltebecken*

Eine Übernahme der Festsetzung Anstrich 1 in den Bebauungsplan ist nicht möglich, da der § 9 BauGB keine geeignete Festsetzungsmöglichkeit dafür einräumt.

Die weiteren Maßnahmen werden durch textliche Festsetzungen I Punkt 6 und 7 in den Bebauungsplan übernommen.

Dabei wird unter Punkt II 7 Buchstabe d) die Festsetzung zu den konkret vorzunehmenden Mindestanpflanzungen auf den nicht überbaubaren Grundstücksflächen vorgenommen. Die Festsetzung wurde als Ausgleichsmaßnahme alternativ für den Wegfall der Dachbegrünung festgesetzt. Sie dient neben der Funktion zur Verdunstung von Niederschlägen v.a. auch einer verbesserten Einbindung des Baugebietes in die Landschaft.

(3) Öffentliche Grünanlage

- *Zugänglichkeit und öffentlichen Charakter gestalterisch und rechtlich gewährleisten*
- *Verwendung luft- und wasserdurchlässiger Wegebeläge*
- *Belassen von 8.660 m² Frischwiese, Pflege: zweimalige Mahd pro Jahr mit Abräumen*
- *kein Einsatz von Düngern und Bioziden auch auf Wegeflächen*
- *Düngung von Gehölzen nur gezielt nach vorheriger Bodenuntersuchung*
- *Anlage eines naturnah gestalteten Regenwasserrückhaltebeckens mit vorgeschaltetem Absetzbecken*

Die Lage der im Grünordnungsplan ausgewiesenen Grünfläche wurde mit der vorgenommenen Überarbeitung des Plankonzeptes wesentlich verändert. Es werden mehrere Teilflächen ausgewiesen und dadurch eine insgesamt lockerere Bebauung erreicht, was die Einbindung in die Landschaft verbessert.

Die Größe der Grünfläche verringert sich im Ergebnis der Verkleinerung des Plangebietes von ursprünglich 13,5 ha, dann auf 7,15 ha auf jetzt 3,75 ha bisher rund 9.000 m² auf 5.500 m². Der Anteil der Grünflächen im Verhältnis zur Gesamtgröße des Plangebietes hat sich damit deutlich erhöht. Darüber hinaus kann auf das Anlegen von Wegen innerhalb der ausgewiesenen Grünflächen durch die veränderte Anordnung weitgehend verzichtet werden, was insgesamt zur Reduzierung der Eingriffe in das Bodenpotential beiträgt. Mit der veränderten Flächenanordnung ergeben sich somit insgesamt positive Auswirkungen auf die Eingriffs-/Ausgleichsbilanz.

Zur Übernahme der textlichen Vorschläge zur öffentlichen Grünanlage werden folgende Festsetzungen im Bebauungsplan getroffen:

a) Die Festsetzung der Grünfläche erfolgt abweichend vom bisherigen Planverfahren als private Grünfläche. Nach den sich aus dem im Bebauungsplan festgesetzten Zweck der Nutzung ergebenden Bedingungen, ist die Anlage der Fly-In Community touristisch zu nutzen. Der spezifische Charakter der Anlage mit Unterbringungsmöglichkeiten für Flugzeuge macht Maßnahmen zur Gewährleistung der Sicherheit erforderlich, die auch für die zur Anlage gehörenden Grünanlagen mit Einschränkungen des allgemeinen Betretungsrechtes verbunden sein können.

Die Nutzung der Parkanlagen innerhalb des Plangebietes wird insgesamt überwiegend durch die Besucher des Fliegerdorfes und des Sonderlandeplatzes erfolgen. Die Ausweisung als öffentliche Grünfläche würde für die Gemeinde bedeuten, daß die Fläche in kommunale Trägerschaft zu überführen ist, mit der Konsequenz, daß die Unterhaltung und die Verkehrssicherungspflicht der Gemeinde obliegt. Unter Berücksichtigung dieses Gesichtspunktes wird die Ausweisung als private Grünfläche vorgenommen. Somit obliegt die Verantwortung für das Anlegen der Parkanlage und seine Unterhaltung dem privaten Betreiber des Fliegerdorfes. Die im Konzept des Flugplatzes vorgesehenen für die Allgemeinheit zugänglichen Bereiche befinden sich westlich des Plangebietes und sind somit nicht mehr Gegenstand des Bebauungsplanes. Ihre Nutzung erfolgt auf der Grundlage der luftverkehrsrechtlichen Genehmigung.

b) Die Maßgabe zur Verwendung wasserdurchlässiger Wegebeläge wird durch textliche Festsetzung 8.1 in den Bebauungsplan (Punkt I 6) übernommen.

c) Das Belassen von 8.660 m² Frischwiese sowie die Maßgaben zu deren Pflege werden nicht in den Bebauungsplan übernommen. Für die Grünflächen ist die Zweckbestimmung Parkanlage festgesetzt.

Zusätzlich wurden ergänzend, im GOP nicht enthaltene, Festsetzungen zur Anpflanzung von heimischen Bäumen und Sträuchern aufgenommen. Dies soll insbesondere sichern, daß eine verbesserte Einbindung des geplanten Baugebiets in die freie Landschaft erfolgen kann. Es soll jedoch keine vollständige Umwandlung der ausgewiesenen Grünflächen in Gehölzflächen erfolgen. Teile der Flächen sollen als Wiese erhalten bzw. durch Neuansaat von Landschaftsrasen gestaltet werden.

Weitergehende Einschränkungen durch Festsetzungen zur Gestaltung der Parkanlage sollen jedoch nicht vorgenommen werden. Dies wird Gegenstand der Ausführungsplanung sein, die der Vorhabenträger mit der Gemeinde abzustimmen hat.

Zur Festsetzung von Pflegemaßnahmen, wie es als Maßnahme vorgeschlagen ist, bietet § 9 BauGB keine Möglichkeit. Dieser Vorschlag kann deshalb nicht in den Bebauungsplan übernommen werden. Dies betrifft auch die vorgeschlagenen Maßnahmen zum Verzicht auf den Einsatz von Bioziden und zur Einschränkung des Einsatzes mineralischer Dünger.

Die Anlage eines naturnahen Regenwassersickerteiches wird entsprechend des Vorschlages des GOP in den Bebauungsplan übernommen. Da die Lage der Grünfläche sich verändert hat, wird auch die Lage des Regenwassersickerteiches neu festgesetzt. Die Festsetzung der Fläche des Regenwassersickerteiches erfolgt durch zeichnerische Darstellung.

In der vorgeschlagenen Form "Naturnahe Gestaltung der Uferbereiche" entspricht der Maßnahmevorschlag nicht dem Bestimmtheitsgebot. Im Punkt I 7c der textlichen Festsetzungen des Bebauungsplanes wurde deshalb eine Festsetzung zur Bepflanzung des Ufers mit Gehölzen gemäß der Pflanzenliste 3: "Gehölze für den Uferbereich", aufgenommen.

Durch die Lage des Sickerteiches innerhalb der Parkanlage gebietet sich eine gestalterische Einbindung in die Grünanlage. Auf weitere Reglementierungen kann aus Sicht der Gemeinde deshalb verzichtet werden.

(4) Verkehrswege und Stellplätze für Pkw und Flugzeuge

- *Verwendung luft- und wasserdurchlässiger, grasbestandener Oberflächen (Rasenschotter, Rasensteine mit hohem Fugenanteil)*
- *Abfließwasser ist soweit als möglich in Sickerbecken auf Abstandsflächen und Grünflächen zu versickern; überschüssiges Abfließwasser ist dem Regenrückhaltebecken im Bereich der öffentlichen Grünanlage zuzuführen*
- *Erhalt aller bestehenden Gehölze durch entsprechende Wegeführung, keine Überbauung der Wurzelbereiche mit wasser- und luftundurchlässigen Oberflächen*

Die vorgeschlagenen Maßnahmen sind im Bebauungsplan berücksichtigt worden. Im Punkt 6 der textlichen Festsetzungen sind Regelungen zum Einsatz wasserdurchlässiger Beläge und zur Versickerung von Niederschlagswasser im Plangebiet getroffen worden.

Als Ausnahme wurde für die Befestigung der als Verkehrsfläche ausgewiesenen Zufahrtstraße am Westrand des Plangebietes keine Festsetzung zur Verwendung wasserdurchlässiger Beläge getroffen. Diese Zufahrt dient neben der Zufahrt zu den Fly-In Community auch der Anfahrt zum Sonderlandeplatz. Es muß deshalb beim Ausbau mit einer höheren Belastung durch Versorgungsfahrzeuge ausgegangen werden. Auf beschränkende Festsetzungen für die Befestigung der Straße wird deshalb verzichtet.

Auch in den bisherigen Erläuterungen zum Bebauungsplan war von einer Vollversiegelung des Zufahrtbereiches ausgegangen worden, ohne daß jedoch die Fläche konkret ausgewiesen war. Auf die Eingriffsbilanz des Plangebietes entstehen nur geringe Auswirkungen, da es sich nach den Festsetzungen des neuen Planentwurfs nur um einen Anteil an den Gesamtverkehrsflächen von ca. 18 % handelt. Durch die Aufnahme zusätzlicher Festsetzungen zur Anpflanzung von Bäumen und Sträuchern im Bereich der Grünflächen wird eine Kompensation zusätzlicher Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes gesichert.

Der Erhalt von Gehölzen ist durch die ausgewiesene Wegeführung nicht gefährdet. Zu den am Südrand des Plangebiets ausgewiesenen Flächen zum Erhalt von Bäumen und Sträuchern besteht ein Abstand der Verkehrsfläche von minimal 1 m. Zur Fahrbahn besteht ein Mindestabstand von 1,5 m. Da die Befestigung dieser Wege ausschließlich mit wasserdurchlässigen Belägen zulässig ist, ist mit einer Beeinträchtigung des noch jungen Gehölzbestandes nicht zu rechnen.

(5) Festsetzungen (nach textlichen und zeichnerischen Darstellungen in der Planzeichnung zum GOP)

(5.1) Pflanzgebot gemäß § 9 (1) Nr. 25 b) BauGB

- *E1: Abpflanzen der Begrenzungsgrenzen mit 24 Bäumen der Pflanzenliste II und 52 Sträuchern der Pflanzenliste IV*
- *E2: Abpflanzen der Begrenzungsgrenzen mit 20 Bäumen der Pflanzenliste I und 80 Sträuchern der Pflanzenliste IV*
- *E3: bis Baubeginn Bauphase II: Abpflanzen der Begrenzungsgrenzen mit 11 Bäumen der Pflanzenliste I und 100 Sträuchern der Pflanzenliste IV; Pflanzen so placieren, daß bei Beginn der Bauphase II der Bestand der gepflanzten Bäume gesichert werden kann und nur Sträucher zu versetzen sind;*
- *P: pro 4 Stellplätze ist ein Baum der Pflanzenliste II zu pflanzen.*

Die Übernahme dieser Maßnahmen des GOP wird an die Bedingungen des geänderten Planentwurfs angepaßt.

Durch Wegfall des Westteils des Plangebietes mit Hangar und Gewerbeflächen entfällt die Maßnahme E2. Die Maßnahmen E1 und E3 wurden gemäß des Entwurfs des Bebauungsplanes vom 10.02.1999 zusammengefaßt und am Ostrand des Plangebietes eine Fläche zum Anpflanzen von Bäumen und Sträuchern festgesetzt. Durch die erneute Reduzierung des Geltungsbereiches liegt diese Fläche nicht mehr innerhalb des Plangebietes. Die Maßnahme entfällt deshalb. Da durch Gemeinde und Vorhabenträger die Absicht besteht, das Projekt über ein weiteres Bauleitplanverfahren nach dem städtebaulichen Entwurf als Ganzes weiterzuführen, ist diese Maßnahme in einen künftigen zweiten Bebauungsplan zu integrieren.

Zur Kompensation der sich daraus ergebenden Reduzierung der festgesetzten Bepflanzungen werden, über die Festsetzungen des GOP hinaus, zusätzliche Bepflanzungen innerhalb des Baugebietes festgesetzt, die einer dauerhaften Durchgrünung und Einbindung der Bepflanzungen in die Landschaft dienen sollen. Dies umfaßt die Festsetzung von Bepflanzungen auf den nicht überbaubaren Grundstücksteilen [Punkt 7 a) der textlichen Festsetzungen des B-Planes] und die Festsetzungen zur Anpflanzung von Bäumen und Sträuchern innerhalb der ausgewiesenen Grünflächen. [Punkt I, 5.2 der textlichen Festsetzungen B-Plan].

Mit den im B-Plan ausgewiesenen Bepflanzungen wird die Anpflanzung von 50 Bäumen und 70 Sträuchern vorgesehen. Die für den Wegfall der Dachbegrünung festgesetzten Anpflanzungen auf den nicht überbaubaren Grundstücksteilen des Baugebietes sind dabei nicht berücksichtigt.

Durch die insgesamt festgesetzte Zahl der anzupflanzenden Bäume werden gegenüber der Festsetzungen des GOP zusätzliche Bepflanzungen vorgenommen, so daß davon ausgegangen werden kann, daß sich die Eingriffs-/Ausgleichsbilanz insgesamt positiv verändert.

Die festgesetzte Anpflanzung von Bäumen auf dem Parkplatz wird durch textliche Festsetzung I, Punkt 7 b) in den Bebauungsplan übernommen.

(5.2) Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und Entwicklung von Natur und Landschaft gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 20 BauGB

Es wird im GOP ausgewiesen:

- *Die öffentliche Grünanlage erhält die Zweckbestimmung "Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft" (PlanZV 13.1) gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 20 BauGB*

Aus dem GOP geht hervor, daß innerhalb der Parkanlage eine Frischwiese zu erhalten ist. Dazu werden entsprechende Pflegemaßnahmen ausgewiesen. Die Position der Gemeinde zu dieser Festsetzung des GOP ist bereits in diesem Gliederungspunkt unter Absatz (3) dargelegt worden.

Es wird davon ausgegangen, daß mit der Ausweisung der Grünfläche mit der Zweckbestimmung Parkanlage die künftige Nutzung der Fläche hinreichend bestimmt ist. Angemessen wäre es aus Sicht der Gemeinde Teile der Grünflächen als "Fläche zum Erhalt von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen" auszuweisen, wenn es Anhaltspunkte dafür gibt, daß in Teilbereichen der Grünfläche besonders wertvolle Ausprägungen einer Frischwiese vorhanden sind. Da dies nicht der Fall ist, soll ein weitgehender Gestaltungsspielraum zur Entwicklung der Grünfläche, wie im Absatz (3) erläutert, erhalten bleiben.

- *die Uferbereiche des Regenrückhaltebeckens und des Absetzbeckens sind naturnah unter Verwendung von Gehölzen der Pflanzenliste III zu gestalten*

Die Art und Weise der Übernahme dieser Maßgabe in den Bebauungsplan wurde im Absatz (3) dargelegt.

- *bis zum Baubeginn der Bauphase II ist die dafür vorgesehene Fläche als zweischürige Wiese zu erhalten und zu pflegen*

Diese Regelung ist im Bebauungsplan nicht festsetzungsfähig. Die Möglichkeit von zeitlichen Regelungen im Bebauungsplan sieht das BauGB nicht vor. Insoweit sind auch keine zeitlich befristete Maßnahmen festsetzbar.

Das Anliegen zum etappenweisen Ausbau und der zwischenzeitlichen naturverträglichen Nutzung der künftigen Bauflächen wird von der Gemeinde mitgetragen. Notwendige Regelungen werden dazu in den städtebaulichen Vertrag mit dem Vorhabenträger aufgenommen.

(5.3) Bindungen für die Erhaltung von Bäumen und Sträuchern gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 25 b) BauGB

- *Die Allee und die Feldgehölze an die LIO 80 sind in vollem Umfang zu erhalten und zu entwickeln; dies umfaßt ergänzende Neupflanzungen bei Abgängen und Pflegearbeiten nach der Maßgabe der zuständigen Behörden und geltender Bestimmungen lt. Baumschutzverordnung des Landes Brandenburg bzw. der Baumschutzsatzung der Gemeinde*

Die Allee befindet sich auf dem Grundstück der Landstraße und ist somit Eigentum des Landes Brandenburg. Das Straßengrundstück befindet sich nicht im Geltungsbereich des Bebauungsplanes. Regelungen zum Erhalt der Allee können deshalb im Bebauungsplan nicht getroffen werden. Im Bebauungsplan ist jedoch berücksichtigt, daß Alleebäume durch das Vorhaben nicht gefährdet werden. Die Zufahrt zum Baugebiet wurde in einer bestehenden größeren Lücke in der Allee vorgesehen, um Fällungen zu vermeiden.

Die Feldgehölze an der Landstraße sind durch die Beschränkung des Geltungsbereiches auf den bisher als I. Bauabschnitt ausgewiesenen Bereich nicht mehr Bestandteil des Bebauungsplanes und können deshalb auch nicht Gegenstand von Festsetzungen des Bebauungsplanes sein.

(5.4) Flächen für die Regelung des Wasserabflusses nach § 9 Abs. 1 Nr. 16 BauGB

- *Der Bebauungsplan setzt im Bereich der öffentlichen Grünanlage Flächen für die Regelung des Wasserabflusses (Regenwasserrückhaltebecken mit Absetzbecken) fest; die Uferbereiche dieser Gewässer sind naturnah zu gestalten, unter Verwendung von Gehölzen der Pflanzenliste 3.*

Zur Integration dieser Festsetzung sind die notwendigen Erläuterungen unter Absatz (3) vorgenommen worden.

(6) Ersatzmaßnahmen außerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes

Nach Punkt 9.4 des GOP vom Dezember 1994 ist der Verlust aller Bodenfunktionen auf den überbauten Flächen und der Beeinträchtigung des übergeordneten Biotopverbundes der Dahme-Seenkette im Plangebiet nicht ausgleichbar.

Es muß davon ausgegangen werden, daß mit der Veränderung des Planentwurfs, insbesondere die Reduzierung der Fläche des Plangebiets von 13,8 auf 7,15 ha die sich aus dem Bebauungsplan ergebenden Eingriffe in den Naturhaushalt insgesamt reduziert werden. Hinsichtlich des Verhältnisses zwischen den zu erwartenden Eingriffen und den im Plangebiet festgesetzten Ausgleichsmaßnahmen ergeben sich jedoch keine Veränderungen, da auch der Umfang der Ausgleichsmaßnahmen im gleichen Verhältnis verringert wird.

Es muß deshalb davon ausgegangen werden, daß für die mit dem Bebauungsplan zulässigen Eingriffe in das Boden- und Biotoppotential Ersatzmaßnahmen in dem, der bisher geltenden Eingriffs-/Ausgleichsregelung zugrunde liegenden Verhältnis, erforderlich sind.

Gemäß der Festsetzungen des in seiner Größe nochmals reduzierten Bebauungsplanes sind im Baugebiet insgesamt rund 7.900 m² überbaubare Grundstücksflächen zulässig. Für den damit verbundenen Eingriff in das Bodenpotential sind Ersatzmaßnahmen erforderlich.

Grundlage dafür bilden die Inhalte des Planes der Ersatzmaßnahmen vom Mai 1995. Hier wurden Ersatzmaßnahmen für eine überbaubare Fläche von ca. 18.200 m² vorgesehen. Somit kann auf die Umsetzung eines Teiles der Maßnahmen verzichtet werden.

Gemäß des im Punkt 6 des Planes der Ersatzmaßnahmen zugrundegelegten Ersatzverhältnisses von 1 : 1 müssen zur vollständigen Kompensation des Verlustes der Bodenfunktionen Maßnahmen mit einem Flächenäquivalent von 7.900 m² (vgl. Flächenbilanz Punkt 8) realisiert werden.

Vorgesehen werden gemäß der Vorgaben des Planes der Ersatzmaßnahmen drei Typen von Bepflanzungen:

- a) Feldhecke (FH)
- b) grabenbegleitende Hecken (GH)
- c) Obstbaumallee (OA)

Für die Hecken werden zwei unterschiedliche Typen ausgewiesen:

Typ A: durchgängig bepflanzte Hecke

Typ B: unterbrochene Hecke

Im Plan der Ersatzmaßnahmen werden die unterschiedlichen Anforderungen der beiden Heckentypen im einzelnen dargelegt und die entsprechenden Hinweise für die Ausführung der Arbeiten erteilt.

Nachfolgend werden die für den reduzierten Geltungsbereich des Bebauungsplanes vorgesehenen Ersatzmaßnahmen als Übersicht dargestellt.

Hecken-Nr. (Hecken-Typ)	Länge (m)	Breite (m)	Fläche (m ²)	kumulierte Fläche (m ²)
FH 1 (A)	460	5	2.300	2.300
FH 2 (A)	240	5	1.200	3.500
FH 3 (B)	380	5	1.900	5.400
GH 1.1 (A)	300	5	1.500	6.900
GH 2.1 (B)	240	5	1.200	8.100

Die vorgesehenen Flächen sind in einer Übersichtskarte (Auszug aus dem Plan der Ersatzmaßnahmen) dargestellt. Die für den reduzierten Geltungsbereich vorgesehenen Ersatzmaßnahmen sind farbig gekennzeichnet.

Für die erforderlichen 7.900 m² Eingriffsfläche ist mit den festgesetzten Ersatzmaßnahmen die Kompensation gemäß der getroffenen Eingriffsregelung gesichert.

Die Festsetzung von Ersatzmaßnahmen außerhalb des Geltungsbereiches ist in der Satzung zum Bebauungsplan nicht zulässig. Zur Bewältigung der Erfordernisse der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung erfolgt die Regelung zur Umsetzung der Ersatzmaßnahmen im Rahmen des städtebaulichen Vertrages mit dem Vorhabenträger.

Da sich der Umfang der erforderlichen Ersatzmaßnahmen unmittelbar an der überbauten Grundfläche orientiert, soll auch die Realisierung der Ersatzmaßnahmen entsprechend des Baufortschrittes im Baugebiet vorgenommen werden.

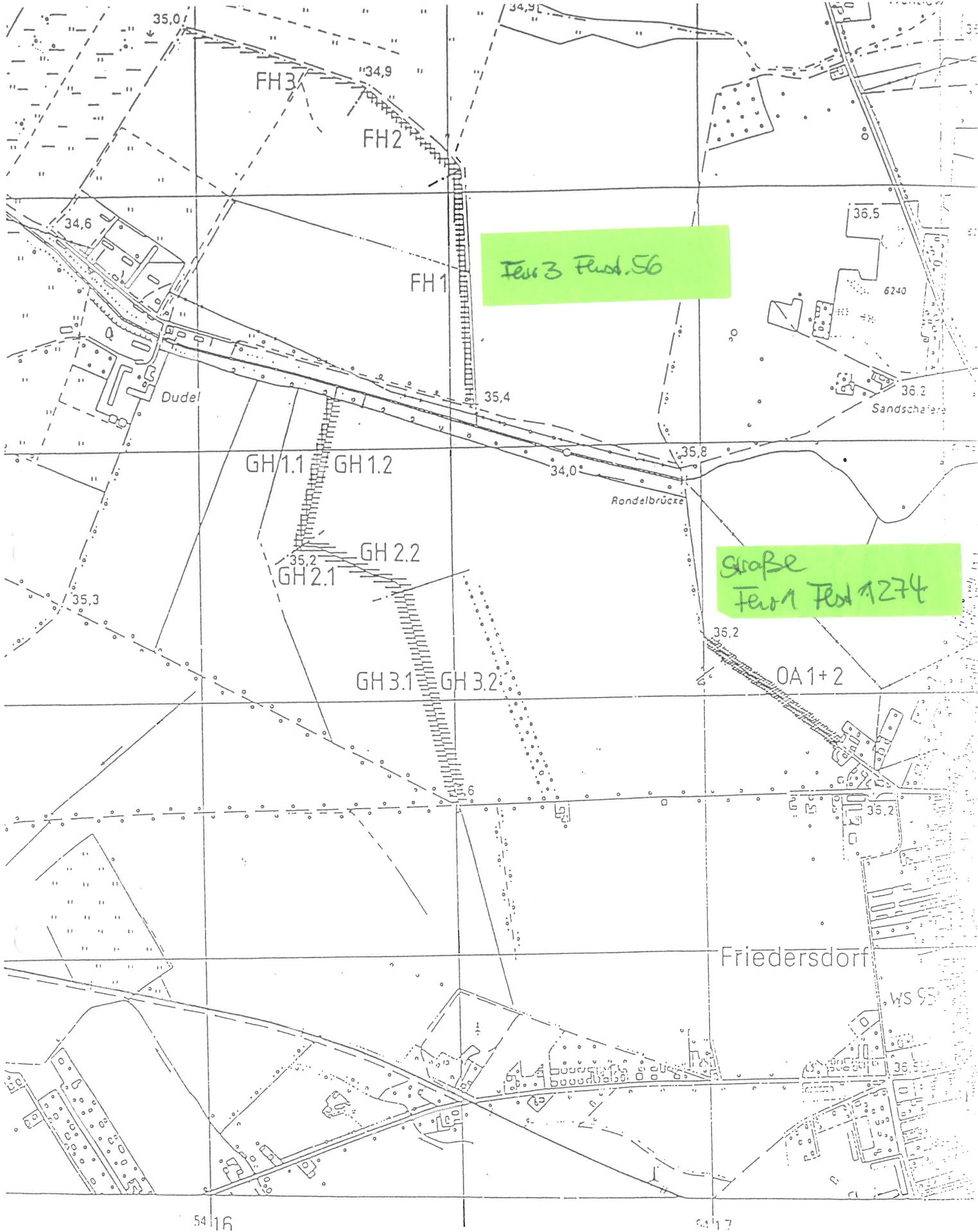


Abb. 4 : Lage der Ersatzmaßnahmen

4.2.8 Bauordnungsrechtliche Festsetzungen

Aufgrund des § 9 Abs. 4 BauGB in Verbindung mit der BbgBO werden folgende Festsetzungen in den Bebauungsplan aufgenommen:

- 1 Als Dachform sind nur Satteldächer mit einer Dachneigung von 30 bis 45° zulässig. Ausgenommen von dieser Festsetzung sind untergeordnete Dachbauteile (z.B. Glasdach einer Veranda)
- 2 Einfriedungen innerhalb des Baugebietes sind nur als Schnitthecken oder freiwachsende Hecken mit Sträuchern der Gehölzliste 4 zulässig. Die Höhe darf 1,20 m nicht überschreiten.

(1) Mit den getroffenen Festsetzungen wird das städtebauliche Ziel verfolgt eine den örtlichen Bedingungen gemäße Gestaltung des Baugebietes zu sichern. Dafür sind besonders Dachform und Dachneigung von Bedeutung. Die getroffene Regelung entspricht der örtlich üblichen Form.

(2) Mit der Regelung zu den Einfriedungen soll gesichert werden, daß innerhalb des Baugebietes die Einfriedungen auf ein Minimum beschränkt bleiben. Es soll ein möglichst offener Charakter des Baugebietes erhalten bleiben.

4.2.9 Pflanzenlisten

In die textlichen Festsetzungen des Bebauungsplanes werden die Pflanzenlisten 1 bis 4 des Grünordnungsplanes übernommen. Zusätzlich wird eine Pflanzenliste 5 mit Gehölzen zur Gestaltung der Grünflächen und der privaten nicht überbaubaren Grundstücksflächen ergänzt. Damit soll bei der Gestaltung dieser Flächen eine größere Vielfalt ermöglicht werden. Bei der Auswahl der Arten wurde berücksichtigt, daß ausschließlich ökologisch wertvolle Arten festgesetzt werden.

Folgende Pflanzenlisten werden im Bebauungsplan vermerkt:

Pflanzenliste 1: großkronige Bäume

Bergahorn	<i>Acer pseudoplatanus</i>
Spitzahorn	<i>Acer platanoides</i>
Hainbuche	<i>Carpinus betulus</i>
Rotbuche	<i>Fagus sylvatica</i>
Vogelkirsche	<i>Prunus avium</i>
Stieleiche	<i>Quercus robur</i>
Flatterulme	<i>Ulmus glabra</i>
Sandbirke	<i>Betula pendula</i>
Kiefer	<i>Pinus sylvestris</i>

Pflanzenliste 2: mittel - kleinkronige oder säulenförmige Bäume

Feldahorn	<i>Acer campestre</i>
Spitzahorn	<i>Acer platanoides</i> 'globosum'
Apfel	<i>Malus domestica</i>
Zitterpappel	<i>Populus tremula</i>
Hauspflaume	<i>Prunus domestica</i>
Auen-Traubenkirsche	<i>Prunus padus</i>
Birne	<i>Pyrus communis</i>
Säuleneiche	<i>Quercus robur</i> 'fastigiata'
Eberesche	<i>Sorbus aucuparia</i>

Pflanzenliste 3: Gehölze für Uferbereich

Schwarzerle	<i>Alnus glutinosa</i>
Esche	<i>Fraxinus excelsior</i>
Silberweide	<i>Salix alba</i>
Bruchweide	<i>Salix fragilis</i>
Grauweide	<i>Salix cinerea</i>
Schwarzweide	<i>Salix myrsinifolia</i>
Lorbeerweide	<i>Salix pentandra</i>
Kriechweide	<i>Salix repens</i>
Mandelweide	<i>Salix triandra</i>
Korbweide	<i>Salix viminalis</i>
Gewöhnlicher Schneeb.	<i>Viburnum opulus</i>

Pflanzenliste 4: Sträucher

Roter Hartriegel	<i>Cornus sanguinea</i>
Haselnuß	<i>Coryllus avellana</i>
Eingrifflicher Weißd.	<i>Crataegus monogyna</i>
Pfaffenhütchen	<i>Euonymus europaea</i>
Rote Heckenkirsche	<i>Lonicera xylosteum</i>
Vogelkirsche	<i>Prunus avium</i>
Hauspflaume	<i>Prunus domestica</i>
Auen-Traubenkirsche	<i>Prunus padus</i>
Faulbaum	<i>Rhamnus frangula</i>
Rote Johannisbeere	<i>Ribes rubrum</i>
Stachelbeere	<i>Ribes uva-crispa</i>
Hundsrose	<i>Rosa canina</i>
Kratzbeere	<i>Rubus caesius</i>
Brombeere	<i>Rubus fruticosus</i>
Himbeere	<i>Rubus idaeus</i>
Schwarzer Holunder	<i>Sambucus nigra</i>
Gew. Schneeball	<i>Viburnum opulus</i>

Pflanzenliste 5:

Gehölze zur Gestaltung der Parkanlage und der nicht überbauten Grundstücksflächen

Sommerflieder	<i>Buddleja davidii</i>	Zwergmispel	<i>Cotoneaster spec.</i>
Pfeifenstrauch	<i>Philadelphus coronarius</i>	Weißer Hartriegel	<i>Cornus alba</i>
Steinweisel	<i>Prunus mahaleb</i>	Goldjohannisbeere	<i>Ribes aureum</i>
Gemeiner Flieder	<i>Syringia vulgaris</i>	Blutjohannisbeere	<i>Ribes sanguineum</i>
Berberitze	<i>Berberis vulgaris</i>	Feuerdorn	<i>Pyracantha spec.</i>
Felsenbirne	<i>Amelanchier spec.</i>	Bergkiefer	<i>Pinus mugo</i>
Spierstrauch	<i>Spiraea arguta</i>		

Mit den in den Pflanzenlisten vorgegebenen Gehölzarten wird das Ziel verfolgt, zu sichern, das eine der Lage des Baugebietes im Freiraum angepaßte Bepflanzung und Gestaltung erfolgt.

Durch die Beschränkung der zulässigen Gehölzarten auf standortgerechte, heimische Arten und sonstige ökologisch wertvolle Arten, wird das städtebauliche Ziel verfolgt, die Einbindung des Baugebietes in die Landschaft zu gewährleisten.

5 Ver- und Entsorgung

Energieversorgung

Die Stromversorgung des Baugebietes wird durch die MEVAG gesichert. Eine Leitungstrasse verläuft unmittelbar bis zum Objekt des Flugsportgemeinschaft südöstlich des Plangebietes.

Für die Heizung ist der Anschluß des Baugebietes an die Erdgasversorgung der EWE AG vorgesehen. Der Anschluß ist problemlos zu sichern, da entlang der L40 eine Erdgas-Mitteldruckleitung der EWEAG verläuft. Nach den im Beteiligungsverfahren durch die EWE übergebenen Unterlagen verläuft die Gasleitung im Straßenrandstreifen und damit außerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes.

Die konkrete Planung des Ausbaus, einschließlich der Prüfung des Erfordernisses einer zusätzlichen Trafostation für die Stromversorgung ist nicht Gegenstand der Bauleitplanung.

Gegebenenfalls werden dazu Flächen im Baugebiet erforderlich. Mit den Festsetzungen des Bebauungsplanes wird die Zulässigkeit von Nebenanlagen für die Versorgung mit Energie, Wasser und für die Abwasserentsorgung bestimmt. Damit ist gesichert, daß bei Erfordernis die notwendigen Anlagen errichtet werden können.

Wasser/Abwasser

Es ist vorgesehen, das Plangebiet an die zentrale Trinkwasserver- und Abwasserentsorgung der Gemeinde Heidesee OT Friedersdorf anzuschließen.

Eine Trinkwasserleitung besteht derzeit bis zum südlichen Ortsrand von Friedersdorf. Bis zum Plangebiet ist eine Leitungstrasse von ca. 1.300 m erforderlich.

Zum Anschluss des Baugebietes wurde zwischen der Vorhabensträgerin und dem Wasser- und Abwasserverband Gräbendorf-Gussow ein Erschließungsvertrag abgeschlossen.

Abfallentsorgung

Die Gemeinde gehört zum Entsorgungsgebiet des SBAZV. Die öffentliche Abfallentsorgung erfolgt durch die AWU Wildau.

Innerhalb des Baugebietes wird eine dezentrale Sammlung des Abfalls vorgesehen. Erforderlichenfalls sind im Rahmen der Erschließungsplanung Sammelplätze für die Abholung der Abfallbehälter vorzusehen. Dazu ist eine Abstimmung mit dem SBAZV vorzunehmen.

6 Immissionsschutz

Die unmittelbare Verbindung des Baugebietes mit dem Sonderlandeplatz Friedersdorf bedingt, daß v.a. Fragen des Lärmschutzes besonders zu berücksichtigen sind.

Im Rahmen des Genehmigungsverfahrens nach § 6 Abs. 1 Luftverkehrsgesetz i.V. mit §§ 49 ff Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung für den Sonderlandeplatz Friedersdorf wurde für den Landeplatz ein Untersuchungsbericht des Landesumweltamtes zu Fluglärmimmissionen im Umfeld des Landeplatzes erstellt.

Der Untersuchungsbericht vom 20.10.1997 bewertet die zu erwartenden Lärmbelastungen durch die Nutzung des Sonderlandeplatzes für die benachbarten Wohngebiete von Friedersdorf und Wolzig.

Es wurde die Lärmprognose für die Jahre 1998 und 2008 berechnet und die Fluglärmkonturen (Isophonen) ermittelt. Als Bezugszeitraum wurden alle Samstage innerhalb der sechs verkehrsreichsten Monate des Jahres zugrunde gelegt. Der Samstag wurde gewählt, weil die meisten Flugbewegungen an den Wochenenden stattfinden und somit die Störwirkungen durch Fluglärmimmissionen besonders groß sind. Weiterhin wurde die sogenannte 100% Regelung in Anwendung gebracht, d.h. es wird die volle Anzahl Flugzeugbewegungen in Ost- bzw. Westrichtung angenommen.

Grundlage für die Beurteilung der Immissionssituation im Plangebiet bildet der Vergleich der in der Berechnung ermittelten äquivalenten Dauerschallpegel und der schalltechnischen Orientierungswerte gemäß Beiblatt zur DIN 18005 Teil 1.

Das Plangebiet ist als "Sonstiges Sondergebiet" ausgewiesen. Gemäß Beiblatt 1 zur DIN 18005 Teil 1 wird für sonstige Sondergebiete folgende Orientierungswerte ausgewiesen:

"bei sonstigen Sondergebieten, soweit sie schutzbedürftig sind, je nach Nutzungsart:

tags	45 dB bis 65 dB
nachts	35 dB bis 65 dB "

Mit der vorgesehenen Nutzung zur Unterbringung von Flugzeugen und ihrer Nutzer in einem Objekt ist das Baugebiet an den Standort des Sonderlandeplatzes gebunden. Für die spezifische Nutzung des Baugebietes wird deshalb von einer eingeschränkten Schutzbedürftigkeit ausgegangen.

Hinsichtlich der Orientierungswerte für die zulässige Lärmbelastung wird deshalb die Anwendung der Orientierungswerte für "Besondere Wohngebiete" als angemessen für den Nutzungszweck des Gebietes bewertet. Eine Anwendung des Orientierungswertes für Ferienhausgebiete ist hier nicht gerechtfertigt, auch wenn für das Obergeschoß die Zulässigkeit von Ferienwohnungen ausgewiesen ist. Zur Beurteilung der Zuordnung des Baugebietes muß das Gesamtkonzept berücksichtigt werden und dies wird im konkreten Fall durch die Verbindung des Freizeitwohnens mit dem Flugsport bestimmt. Deshalb werden zur Beurteilung der Immissionssituation folgende Orientierungswerte zugrunde gelegt:

tags	60 dB (A)
nachts	45 dB (A)

Für die Beurteilung der zu erwartenden Fluglärmbelastungen im geplanten Sondergebiet Fly-In Community wird die Prognose für das Jahr 2008 zugrunde gelegt. Entsprechend der Darstellung der Isophonen gehört das Plangebiet zu einer Zone mit dem Beurteilungspegel von ≤ 50 dB (A).

Flugbetrieb ist auf dem Sonderlandeplatz nur am Tage zugelassen. Die Lärmbelastungen aus dem Flugbetrieb stellen somit für das geplante Sondergebiet keine Beeinträchtigung dar.

Als weitere Lärmquelle ist für das Baugebiet der Verkehr auf der Landstraße L40 zu berücksichtigen. Gemäß der Hinweise des Amtes für Immissionsschutz Waldstadt in der Stellungnahme vom 01.04.1999 ist die Notwendigkeit passiver Schallschutzmaßnahmen zur Gewährleistung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse wie folgt zu beurteilen:

1. Der bauliche Schallschutz regelt sich über die DIN 4109 (Schallschutz im Hochbau, Nov. 1989) bzw. VDI 2719 (Schalldämmung von Fenstern und deren Zusatzeinrichtungen, Aug. 1987).
2. Die Berechnungen nach DIN 18005, Teil 1 hat mit prognostischen Zahlen zu erfolgen. Entsprechend der sich eingebürgerten Norm sind dies gegenwärtig 12 Jahre. Das Straßennetzmodell 2012 (BLVS, Stand 01.01.98) weist für den betreffenden Abschnitt der L40 einen DTV-Wert von 5.000 bis 7.500 Kfz/d aus. Dieser liegt erheblich über dem im B-Plan verwendeten DTV-Wert für den gegenwärtigen Zeitpunkt von 3.000 Kfz./d.

3. Gemäß VDI 4109, Punkt 5.5 –Ermittlung des maßgeblichen Außenlärmpegels, ist für den errechneten Beurteilungspegel ein Zuschlag von 3 dB zu vergeben.
4. Ermittelt man überschlägig den 25 m Beurteilungspegel, so ergeben sich folgende Werte für Tag/Nacht: 71,0 / 61,0 dB (A). Diese überschreiten die Orientierungswerte der DIN 18005/1 für besondere Wohngebiete erheblich [60 / 45 dB (A) – tags/nachts].

Diese Überschreitung des Orientierungswertes wird hingenommen, da eine Veränderung der Ausweisungen, z.B. durch die Vergrößerung des Abstandes zur Landstraße mit anderen zu berücksichtigenden Belangen nicht in Einklang zu bringen ist. Dies betrifft die Erfordernisse des Abstandes zur Landebahn gemäß der luftverkehrsrechtlichen Bestimmungen sowie die Anforderungen aus der Lage des Plangebietes im "Freiraum mit großflächigem Ressourcenschutz".

Entgegen der Beurteilung im Planentwurf vom 10.02.1999, wo von der derzeitigen Verkehrsdichte ausgegangen wurde, aus der sich eine nur geringfügige Überschreitung der Orientierungswerte ergibt, müssen nach der Prognose des Amtes für Immissionsschutz Maßnahmen zum Lärmschutz getroffen werden. Der Lärmschutz soll durch Maßnahmen des passiven Schallschutzes an den zu Wohnzwecken bestimmten Gebäuden erfolgen, wobei die oben ermittelten Werte gemäß der Prognose der zu erwartenden Entwicklung der Verkehrsdichte zugrunde zulegen sind.

Gemäß der Bewertung der zu erwartenden Schallimmissionen aus dem Verkehrslärm von der L40 durch das Amt für Immissionsschutz ist für den 25 m Beurteilungspegel am Tag mit einer Überschreitung des maßgeblichen Außenlärmpegels um 11 dB (A), nachts um 16 dB (A) zu rechnen.

Als maßgeblicher Außenlärmpegel ist dementsprechend der ermittelte Wert für die Nachtzeit von 61 dB (A) für die Bemessung des Dämmmaßes der Umfassungsbauteile der zu Wohnzwecken genutzten Räume zu berücksichtigen. Durch die unterschiedliche Entfernung und Lage der Gebäude zur Landstraße sowie die Lage der Baukörper zueinander ergeben sich für die einzelnen Gebäude und auch für einzelne Räume in den Ferienwohnungen unterschiedliche Erfordernisse für die Schalldämmung. Ein einheitliches Dämmmaß für das Baugebiet kann deshalb nicht festgesetzt werden, um keine über das erforderliche Maß hinausgehenden Festsetzungen zu treffen.

Es wird deshalb gemäß dem Beschluß der Gemeindevertreterversammlung vom 09.03.2000 als textliche Festsetzung in den Bebauungsplan aufgenommen:

"Vorkehrungen zum Immissionsschutz (§ 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB)

Die Bemessung des Schalldämmwertes von Umfassungsbauteilen der zu Wohnzwecken genutzten Räume (Ferienwohnungen) ist so vorzunehmen, daß folgende Innenlärmpegel eingehalten werden:

tags von 35 dB (A)
nachts von 25 dB (A)"

Die maßgeblichen Innenlärmpegel wird auf der Grundlage der in der 6. Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum BImSchG (TA Lärm) vom 26.08.1998 festgesetzten Immissionsrichtwerte bestimmt.

In den Baugenehmigungsverfahren ist für die einzelnen Vorhaben nach dieser Maßgabe das erforderlich Schalldämmmaß unter Berücksichtigung der Lage des Gebäudes zu ermitteln und zu berücksichtigen.

7 Auswirkungen der Planung

7.1 Auswirkungen auf die Siedlungsstruktur

Bedingt durch die spezifische Zweckbestimmung, der Unterbringung von Flugzeugen und ihrer Nutzer in einem Gebäude ist der Standort für den Bebauungsplan unmittelbar an den genehmigten Sonderlandeplatz gebunden. Das Baugebiet liegt deshalb außerhalb des eigentlichen Siedlungsgebietes von Friedersdorf.

Es wird sich zu einem eigenständigen Siedlungsteil entwickeln, welches jedoch an die Ver- und Entsorgung des Siedlungsgebietes von Friedersdorf angebunden wird.

Die Bestimmung des Baugebiets für eine touristische Nutzung bedingt, daß mit der Lage im Außenbereich keine infrastrukturellen Probleme entstehen.

Auf die Struktur des eigentlichen Siedlungsgebietes des Ortsteil Friedersdorf sind deshalb keine Auswirkungen zu erwarten. Der zusätzlich entstehende Verkehr durch die Nutzer wird insgesamt eine untergeordnete Rolle spielen. Das Baugebiet befindet sich unmittelbar an der Landstraße L40 Friedersdorf in Richtung Wolzig - Storkow.

In der Endausbaustufe können maximal 54 Einheiten an Fly-In Community entstehen. Die Zahl der dadurch zu erwartenden zusätzlichen Fahrzeugbewegungen innerhalb des Siedlungsgebiets von Friedersdorf bleibt relativ gering.

Hinsichtlich der möglichen Belastungen des Siedlungsgebietes durch den von den Gästen der Fly-In Community verursachten Fluglärm, ist auf die luftverkehrsrechtliche Genehmigung zu verweisen. Durch ein vom Landesumweltamt für den Sondelandeplatz erstelltes Fluglärmgutachten wurde ermittelt, daß für den im Zusammenhang mit der Nutzung des Sonderlandeplatzes zu erwartenden Fluglärm keine unzumutbaren Belastungen für benachbarte Siedlungsgebiete zu erwarten sind. Die von der Nutzung der Fly-In Community ausgehenden Flugbewegungen sind dabei berücksichtigt.

7.2 Auswirkungen auf die Umwelt

Die Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt wurden in einem eigenständigen Grünordnungsplan (Dezember 1994) untersucht.

Im Ergebnis der Bewertung wurde im Grünordnungsplan festgestellt, daß alle mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffe in die Schutzgüter Landschaftsbild, Wasser sowie Klima und Immissionsschutz entweder vermieden oder vollständig innerhalb des Plangebietes ausgeglichen werden können.

Für die Schutzgüter Boden und Biotoppotential wurde ein Defizit ermittelt und festgestellt, daß Ersatzmaßnahmen außerhalb des Plangebietes erforderlich werden. Es wurde deshalb zusätzlich ein Plan der Ersatzmaßnahmen (Mai 1995) aufgestellt.

Der im Grünordnungsplan in Verbindung mit dem Plan der Ersatzmaßnahmen vorgeschlagenen naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung wurde durch das Landesumweltamt mit Schreiben vom 23.06.1995 zugestimmt.

Die Vorgaben des Grünordnungsplanes wurden deshalb auch bei der Überarbeitung des Planentwurfs für den Bebauungsplan berücksichtigt und bilden die Grundlage für die Festsetzung von Maßnahmen, die dem Ausgleich bzw. Ersatz von unvermeidbaren, aber zulässigen Eingriffen in den Naturhaushalt dienen.

Die Umsetzung der sich aus dem Grünordnungsplan ergebenden Maßnahmen durch Festsetzungen im Bebauungsplan wird unter Punkt 4.2.7 ausführlich dargestellt.

Es werden alle vorgeschlagenen Maßnahmen direkt oder durch eine den geänderten Planinhalten angepaßten Art und Weise im Bebauungsplan festgesetzt. Für die nicht mehr ausgewiesene Dachbegrünung werden alternative Maßnahmen festgesetzt, die einen adäquaten Ausgleich gewährleisten.

Da in der Satzung zum Bebauungsplan Ersatzmaßnahmen außerhalb des Plangebietes nicht festgesetzt werden können, erfolgt die rechtliche Sicherung der Realisierung der im Punkt 4.2.7 dargelegten Ersatzmaßnahmen im städtebaulichen Vertrag zwischen Gemeinde und Vorhabenträger.

Bei Realisierung der festgesetzten Maßnahmen kann davon ausgegangen werden, daß keine negativen Auswirkungen auf den Naturhaushalt entstehen werden.

8 Flächen und grobe Kostenschätzung

Aus den Festsetzungen des Entwurfs des Bebauungsplanes ergibt sich folgende Flächenbilanz:

	<u>Plangebiet gesamt</u>
Gesamtfläche	37.500 m ²
davon entfallen auf:	
Grünflächen (Parkanlagen)	5.500 m ²
Verkehrsflächen (Zufahrt)	2.200 m ²
Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung	
a) Erschließungsstraßen (Verkehrsberuhigter Bereich)	3.130 m ²
b) Rollwege für Flugzeuge	1.470 m ²
c) Parkflächen für Pkw	1.400 m ²
d) Rad-/Gehweg	1.200 m ²
Verkehrsflächen gesamt:	9.400 m ²
Sondergebiet Fly-In Community	22.600 m ²
Überbaubare Grundflächen: GRZ 0,35	7.910 m ²
zulässige Geschoßfläche: GFZ 0,6	13.560 m ²

Als vollversiegelte Flächen sind die überbaubaren Grundstücksflächen und die als Verkehrsfläche ausgewiesene Zufahrtstraße zu bewerten.

Alle weiteren Flächen sind gemäß der Festsetzungen des Bebauungsplanes mit wasserdurchlässigen Befestigungen zu versehen.

Grobe Kostenschätzung

Erschließungskosten (einschließlich Anbindung an zentrales Trinkwasser und Abwasser)	ca. 1,25 Mio. €
Erstellen der Grünanlagen und Ersatzmaßnahmen	ca. 0,10 Mio. €
Kosten der Fly-In Community	<u>ca. 9,50 Mio. €</u>
Investitionen gesamt	ca. 10,85 Mio. €

Nicht berücksichtigt werden dabei Kosten für den Flächenerwerb und der Ausbau des Sonderlandeplatzes mit Landebahn für Motorflugzeuge

Der Ausbau des Landeplatzes ist jedoch Voraussetzung für die Umsetzung des Projektes Fly-In Community. Zum Ausbau der Landebahn für Motorflugzeuge sowie der Rollwege auf dem Landeplatz ist mit Erschließungskosten von ca. 1,25 bis 1,50 Mio. € zu rechnen.

9 Maßnahmen zur Planverwirklichung

Die Realisierung des Planvorhabens ist in einem städtebaulichen Vertrag der Gemeinde mit dem Vorhabenträger, der Fly-up GmbH geregelt.

Die Fly-up GmbH ist Besitzer der planbetroffenen Flächen.

Die Bodenneuordnung wird ausschließlich auf privatrechtlicher Grundlage durch den Vorhabenträger durchgeführt.

Die Erschließung des Plangebietes erfolgt durch den Vorhabenträger. Es ist vorgesehen, daß sämtliche Erschließungsanlagen innerhalb des Plangebietes Eigentum des Vorhabenträgers bleiben. Eine öffentliche Widmung der ausgewiesenen Verkehrsflächen wird mit Ausnahme des ausgewiesenen Rad-/Gehweges an der L40 nicht vorgesehen. Der Radwegbau selbst ist nicht Gegenstand des Planvorhabens.

Im städtebaulichen Vertrag verpflichtet sich der Vorhabenträger die Erschließung durchzuführen und dazu erforderliche Vereinbarungen für die Trinkwasserver- und Abwasserentsorgung mit dem Wasser- und Abwasserverband Gräbendorf / Gussow zu treffen.

Das städtebauliche Konzept zur Errichtung der Fly-In Community sieht den Ausbau von insgesamt 54 Einheiten in zwei Bauabschnitten vor.

Im Interesse einer sparsamen Flächeninanspruchnahme wird des Projekt Fly-In Community in zwei Bauabschnitten umgesetzt.

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes umfaßt zunächst nur den ersten Abschnitt mit einer Anbindung an den Landeplatz. Für den zweiten Abschnitt wird eine eigenständiges Bauleitplanverfahren erforderlich. Inhaltlich soll das bestehende Konzept gemäß des Bebauungsplanes in der Fassung von Oktober 1999 weitergeführt werden.

Der Aufstellungsbeschluss zu dem für den zweiten Bauabschnitt erforderlichen eigenständigen Bebauungsplan wurde in der Gemeindevertretersitzung am 27.04.2000 gefaßt.

Um eine bestimmungsgemäße Nutzung der Anlagen zu sichern, muß in jedem Fall gleichzeitig mit der Fertigstellung der ersten Fly-In Community die Inbetriebnahme der Landebahn für Motorflugzeuge gesichert werden, da die im Bebauungsplan festgesetzten zulässigen Nutzungen unmittelbar an den Sonderlandeplatz gebunden sind. Die Nutzbarkeit der Landebahn ist bereits gesichert. Der Sonderlandeplatz kann bereits heute von Motorflugzeugen genutzt werden.