

<b>Vorlage</b> <b>TOP: 4</b>	<b>Vorlage-Nr:</b> V 2003/106 <b>Status:</b> öffentlich <b>AZ:</b> <b>Datum:</b> 18.06.2003
<b>Erneute Aufstellung und Offenlegung des Bebauungsplanentwurfes BU 21 (Heidekamp)</b>	
<b>Beteiligte Fachbereiche:</b>	<b>Stadtentwicklung, Umwelt und Bauen</b>
<b>Verfasser/in:</b>	Herr Vehorn
<b>Beratungsfolge:</b>	Sitzungsdatum Gremium <b>09.07.2003</b> <b>Umwelt-, Planungs-, Bau- und Vergabeausschuss</b>

### Einleitung:

Während der öffentlichen Auslegung des Bebauungsplanes - 16. April bis 15. Mai 2003 - wurden erstmalig vom Luftsportverein Borken e. V. Anregungen zu den Ausweisungen im Bebauungsplan vorgetragen (s. I, Nr. 1 der Vorlage). Hierzu musste die Bezirksregierung als Luftfahrtaufsichtsbehörde beteiligt werden.

Die Bearbeitung hat dazu geführt, dass eine erneute Auslegung des Bebauungsplanes erforderlich wird. Der Rat der Stadt Borken hat in seiner letzten Sitzung die Veränderungssperre für den Bebauungsplan verlängert.

Im Rahmen der Bürgerbeteiligung zum Bebauungsplan hat die Windkraft Branden GbR einen Antrag (ohne Datum, eingegangen am 17.02.2003) auf Änderung des Entwurfes gestellt. Der Antrag wurde vor dem Beginn der UPA-Sitzung am 26.03.2003 zurückgezogen. Wir verweisen hier auf das Protokoll vom 26.03.2003 zu TOP 2 der Sitzung. Im Rahmen der Offenlegung wurde dieser Antrag erneut gestellt. Da der Antrag eine Veränderung des Geltungsbereiches zum BU 21 beinhaltet, ist darüber im Rahmen der erneuten Offenlegung zu entscheiden (s. II).

### **Zu I)**

Der Luftsportverein hat in einem Übersichtsplan die An- und Abflugflächen und die äußere Hindernisfläche dargestellt. Die Luftfahrtbehörde bei der Bezirksregierung Münster wurde um Stellungnahme zu den Anregungen gebeten. Ihrerseits wurden unter Verweis auf den Absatz 5.4 der „Richtlinie für die Anlage und den Betrieb von Flugplätzen für Flugzeuge im Sichtflugbetrieb“ Bedenken erhoben (s. Nr. 2 der Vorlage).

Zu den An- und Abflugflächen heißt es in Nr. 5.4 „*Bauwerke/Objekte **sollen** die An- und/oder Abflugflächen sowie die seitlichen Übergangsflächen nicht durchstoßen.*“

Innerhalb der nordwestlichen An- und Abflugfläche liegt in vollem Umfang die überbaubare Fläche „östlich Heidekamp/südlich Lanwerskamp“. WEA in dieser Fläche durchstoßen die Schutzfläche bis zu 37,5 m. Auf die Ausweisung muss zugunsten des genehmigten Flugbetriebes verzichtet werden. Von der Baufläche „östlich Branden“ ist nur die Südspitze geringfügig betroffen. Auch hier erfolgt eine Durchstoßung der Schutzfläche.

Die überbaubare Fläche ist entsprechend zu verkleinern.

Zur äußeren Hindernisfläche heißt es in der Nr. 5.4 der Richtlinie:

*„In die äußere Hindernisbegrenzungsfläche **sollten** keine Bauwerke oder sonstige Erhebungen hineinragen, die nach den örtlichen Verhältnissen die sichere Durchführung des Flugbetriebs gefährden können.“*

Von dieser äußeren Hindernisfläche sind die südliche Hälfte der Fläche „Branden“, die südliche Hälfte der Fläche „westlich Heidekamp“ und die Fläche „südlich Hoxfelder Esch“ betroffen.

In diese Fläche sollen möglichst keine Hindernisse hineinragen, die den Flugbetrieb gefährden. Die Flugschleifen der Segelflugzeuge befinden sich nördlich der Start- und Landebahn. Da die Segelflugzeuge beim Windschlepp schon im Flugplatzbereich die Höhe von über 300 m erreichen, stellen die zwei nördlichen Bauflächen keine Gefährdung dar.

Die Motorflugzeuge fliegen ihre Schleifen südlich der Start- und Landebahn. Diese Flugschleifen sind durch den Flugplan festgelegt und berühren nicht die südliche Baufläche.

Des Weiteren ist bei der Abwägung zu berücksichtigen, dass die Flüge nur bei ausreichenden Sicherheitsverhältnissen stattfinden und die Piloten mit den örtlichen Gegebenheiten vertraut sind.

Aufgrund der Reduzierung der überbaubaren Flächen ist eine erneute öffentliche Auslegung erforderlich.

#### 1. Schreiben des Luftsportverein Borken e.V. vom 08.05.2003

hiermit melden wir Bedenken gegen den Bebauungsplanentwurf BU 21 an.

Begründung:

Der Bebauungsplanentwurf berücksichtigt nicht die äußere Hindernisbeschränkungsfläche des Sonderlandeplatzes Borken-Hoxfeld, sondern die Luftraumbeschränkungsfläche des Flächennutzungsplanes der Stadt Borken. Die Richtlinien für die Anlage und den Betrieb von Flugplätzen haben sich gegenüber unserem Schreiben vom 01.07.2000 – an die Bauaufsichtbehörde der Stadt Borken – geändert. Gültig sind die Richtlinien für die Anlage und den Betrieb von Flugplätzen für Flugzeuge im Sichtflugbetrieb vom 06.11.2001, herausgegeben vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen. Danach wird die äußere Hindernisbegrenzungsfläche von zwei Halbkreisen mit einem Radius von 2.000 m und deren Verbindungstangenten begrenzt. Die Begrenzungsfläche reicht bis zu einer Höhe von 100 m, bezogen auf den Flugplatzbezugspunkt (47,50 m ü. NN).

Nach den v. g. Richtlinien sollen keine Bauwerke und sonstige Erhebungen in die äußere Hindernisbegrenzungsfläche hineinragen, die nach den örtlichen Verhältnissen die sichere Durchführung des Flugbetriebs gefährden können. Das Gleiche gilt ebenfalls für die An- und Abflugflächen.

Wir weisen ferner darauf hin, dass nach dem Gebietsentwicklungsplan – Teilabschnitt Münsterland – im planerischen Abwägungsprozess festgelegt worden ist, dass die notwendigen Schutzabstände zu den im GEP dargestellten Flugplätzen eingehalten werden. Der Sonderlandeplatz Borken-Hoxfeld ist im GEP enthalten.

Unsere Bedenken werden außerdem unterstützt durch den Erlass des MURL – Az: VI B I – 60.80.02 (Teil 4 Anlage 3 des GEP – Teilabschnitt Münsterland). Danach sind Beeinträchtigungen durch Windenergieanlagen in der Nähe von Verkehrslandeplätzen und Segelfluggeländen auszuschließen. An dieser Stelle ist auch der nach § 6 LuftVG genehmigte Sonderlandeplatz Borken-Hoxfeld (BOR 21) aufgeführt.

Im Sinne der Verkehrssicherheit bitten wir um Berücksichtigung unserer Bedenken. Ein Übersichtsplan i. M. 1 : 25.000 mit eingetragener äußerer Hindernisbegrenzungsfläche sowie der An- und Abflugflächen ist als Anlage beigefügt.

## 2. Stellungnahme des Luftfahrtdezernats Münster vom 24. Juni 2003

Als zuständige Luftfahrtbehörde mache ich grundsätzliche Bedenken geltend. Für den Fall der Errichtung von Windkraftanlagen mit einer Höhe von 100 m über Grund im Plangebiet BU 21 würde die Grundlage für den Betrieb des Sonderlandeplatzes Borken-Hoxfeld entfallen.

Zunächst ist festzustellen, dass die Annahme der freizuhaltenden Flächen im FNP nicht zutrifft. Die Beschlussniederschrift vom 15.12.1977 bezieht sich auf die korrekt anzuwendende Richtlinie des Bundesministeriums für Verkehr und hatte zum Ergebnis, die Freiflächen darzustellen. Die zeichnerische Darstellung im FNP enthält offensichtlich nur Teile des Hindernisfreiflächensystems und ist damit nicht vollständig übernommen worden.

Wie aus dem beigefügten Richtlinienentwurf erkennbar, hat der Luftsportverein Borken e.V. Ihnen mit seinem Schreiben vom 08.05.2003 die einschlägig anzuwendenden Dimensionen der Hindernisfreiflächen genannt. Ich könnte meine Bedenken zurückstellen, wenn durch entsprechende geänderter Planungen sichergestellt würde, dass das Hindernisfreiflächensystem unbeeinträchtigt bleibt.

Die in Ihrem Schreiben weiterhin dargestellten Fragen können folgendermaßen beantwortet werden:

**1.** Bei der Genehmigung eines Landesplatzes gemäß § 6 LuftVG (Anlage) ist die Übereinstimmung der Anlage mit den Anforderungen der Richtlinien des BMVBW als Voraussetzung zu prüfen. Während des Betriebes müssen diese Voraussetzungen durchgehend bestehen. Ist dies nicht der Fall, kann die Genehmigung widerrufen werden. Für den hier zu betrachtenden Fall könnte auch ein Teilwiderruf der Genehmigung in betracht kommen, mit der Folge, dass nur noch der weiterhin hindernisfreie östliche An- und Abflugsektor in Richtung Stadt genutzt werden könnte. Hierdurch würde sich beispielsweise die Fluglärmsituation verändern, d.h. Fluglärmwirkungen verschieben sich in Richtung Stadt.

**2. und 3.** In sinngemäßer Anwendung der Richtlinie ist unter Punkt 5.4 bestimmt, dass An- und Abflugsektoren sowie die seitlichen Übergangflächen von allen Hindernissen freizuhalten sind. Für die Horizontalfläche und die obere Übergangfläche ist zu prüfen, ob bei Hindernisdurchdringungen zur sicheren Durchführung des Flugbetriebs evtl. Bauhöhenbeschränkungen oder Kennzeichnungsverpflichtungen entstehen. Dies kann auch bei Anlagen unter 100 m Gesamthöhe der Fall sein. Flugbetriebsbeschränkungen bei Flugzeugschleppstarts in Richtung Nordwesten wären zu prüfen.

### **Erläuterung:**

Während des Aufstellungsverfahrens für den FNP wurde von der Bezirksplanungsbehörde ( 18.08.1977) bzgl. der Luftraumbeschränkungen darauf hingewiesen, dass für den Sonderlandeplatz Borken-Hoxfeld ein beschränkter Bauschutzbereich gem. § 17 Luftverkehrsgesetz **nicht festgelegt** wurde. Es wurde jedoch die Empfehlung ausgesprochen, eine Hindernisbegrenzungsfläche im FNP nachrichtlich kenntlich zu machen. Dieser Anregung wurde entsprochen (Radius 1.000 m, max. Bauhöhe lt. Richtlinie 45 m über Grund)

1992 wurde dem Luftsportverein Borken eine neugefasste Genehmigung erteilt. Die Bekanntmachung erfolgte im Amtsblatt für den Regierungsbezirk Münster Nr. 41 vom 10.10.1992

In Nr. 8 der Bekanntmachung heißt es: *Die Festlegung eines Bauschutzbereiches ist zur Zeit nicht vorgesehen.*

Im GEP wird der Windeignungsbereich bis auf 500 m an den Sonderlandeplatz herangeführt.

Zu den Darstellungen der drei Konzentrationszonen im FNP wurde die landesplanerische Zustimmung mit Verfügung vom 15.02.2002 erteilt. Abweichend vom GEP wurde jedoch zum Sonderlandeplatz ein Abstand von 1.000 m berücksichtigt.

Zum Bebauungsplan BU 21 – in der vorliegenden Fassung – wurde die uneingeschränkte landesplanerische Zustimmung mit Verfügung vom 14.05.2003 erteilt.

Die Sicherheit des Flugbetriebes ist in die gemeindliche Abwägung der privaten Belange einzustellen und untereinander gerecht abzuwägen.

Hierbei sind die innere Hindernisfläche und äußere Hindernisfläche zu berücksichtigen.

Die innere Hindernisfläche besteht aus den An- und Abflugflächen und seitlichen Übergangsflächen. Im genannten Abschnitt 5.4 heißt es:

*„Bauwerke/Objekte **sollen** die An- und/oder Abflugflächen nicht durchstoßen.“*

Bezogen auf den Sonderlandeplatz Hoxfeld beträgt die Neigung der An- und Abflugflächen 1 : 20 und die Neigung der seitlichen Übergangsflächen 1 : 5, jeweils bis zu einer Endhöhe von 100 m.

Innerhalb dieser Fläche liegt vollständig die ausgewiesene Baufläche „östlich Heidekamp / südlich Lanwerskamp“. Die WEA überschreiten hier die Hindernisfläche um rd. 37,5 m.

Des Weiteren wird die südl. Spitze der ausgewiesenen Baufläche „östlich Branden“ von der An- und Abflugfläche berührt. Die WEA überschreiten hier die Hindernisfläche um rd. 7,5 m.

Für den Bereich der An- und Abflugflächen wird der Sicherheit des genehmigten Flugbetriebes der Vorrang vor einer privatwirtschaftlichen Nutzung der Windenergie der Vorrang eingeräumt.

Auf die Bauflächen innerhalb der An- und Abflugflächen wird verzichtet.

Die äußere Hindernisfläche besteht aus der Horizontalfläche und der oberen Übergangsfläche. Die Horizontalfläche umgibt die innere Hindernisbegrenzungsfläche in 45 m Höhe über dem Flugplatzbezugspunkt und wird von zwei Halbkreisen und deren Verbindungstangente begrenzt. (hier: Radius 1.000 m lt. Richtlinie 1968 als Grundlage der luftaufsichtlichen Genehmigung) Im Abschnitt 5.4 heißt es:

*„In die äußere Hindernisbegrenzungsfläche **sollten** keine Bauwerke und sonstigen Erhebungen hineinragen, die nach den örtlichen Verhältnissen die sichere Durchführung des Flugbetriebes gefährden können“*

Unter Berücksichtigung der Geländehöhe können mögliche WEA die

nachstehenden NN – Höhen erreichen und zu folgenden Überschreitungen führen.

Fläche östl. Branden: 155,0 m, Überschreitung max. 12,0 m.

Fläche westl. Heidekamp: 155,0 m, Überschreitung max. 9,0 m.

Fläche südl. Hoxfelder Esch: 151,0 m, Überschreitung max. 44,5 m

Segelflugzeuge erreichen bei Windenstarts schon im unmittelbaren Flugplatzbereich Höhen über 300 m.

Für Motorflugzeuge ist zunächst die An- und Abflugfläche einzuhalten. Die sich nach Erreichen der Flughöhe von 100,0 m über Grund anschließenden Flugbahnen weisen, wie aus dem derzeitigen Betrieb erkennbar, erheblich größere Radien auf. Des Weiteren findet der Flugbetrieb nur bei einwandfreien Sichtverhältnissen statt.

Eine unmittelbare Gefährdung des Flugbetriebs durch die WEA außerhalb der An- und Abflugflächen ist nicht erkennbar.

Für die drei vorgenannten Bauflächen sollte daher der Windenergienutzung der Vorrang eingeräumt werden.

Ob für die WEA im näheren Umraum des Sonderlandeplatzes eine Tageslichtkennzeichnung erforderlich wird, ist im Baugenehmigungsverfahren zu prüfen.

Der sogenannte Schutzbereich der An- und Abflugflächen für den Sonderlandeplatz ist in Anlage 6 und 7 nach entsprechender Berechnung zeichnerisch festgelegt worden.

## **Zu II)**

### Antrag der Windkraft Branden GbR

von dem Entwurf des Bebauungsplanes BU Heidekamp haben wir (Windkraft Branden GbR) durch die Sitzung im Planungsausschuss und die vorgezogene Bürgerbeteiligung Kenntnis erlangt.

Wir beantragen für den Planbereich Nord eine Änderung des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes.

Sowohl der Plan, der der beschlossenen Veränderungssperre für den Bebauungsplan BU 21 beigelegt war, als auch der Entwurf des Flächennutzungsplanes sehen im Bereich des Wirtschaftswegs Branden eine Grenze des Geltungsbereichs vor, die von Norden nach Süden breiter, somit nicht, wie es der jetzige Bebauungsplanentwurf vorsieht, parallel zum Wirtschaftsweg Branden verläuft.

Wenn man den Plan der Veränderungssperre etc. mit einem Maßstab abgreift, stellt man fest, dass wenn der Abstand im Norden 70,0 m vom Wirtschaftsweg Branden ist, er sich im Süden auf mindestens 120-150 m Abstand bemisst.

Der von der Windkraft Branden GbR schon seit mehreren Jahren geplante Standort für eine Windkraftanlage, wie er sich auch aus den Ihnen vorliegenden Bauanträgen ergibt, war somit nach der Vorplanung (Veränderungssperre etc.) in vollem Umfang im Geltungsbereich des Bebauungsbereiches gelegen. Die Windkraft Branden GbR durfte somit davon ausgehen, dass ihr Standort auch in den Bestand des aufzustellenden Bebauungsplanes einbezogen würde. Nunmehr mussten wir feststellen, dass die Grenze des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes parallel zum Wirtschaftsweg Branden geführt wird mit der Konsequenz, dass der Standort, auf den wir vertrauen konnten, außerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes liegen würde.

Wir beantragen daher, die Grenzen des Bebauungsplanes wie auch ursprünglich beabsichtigt nicht parallel zum Wirtschaftsweg Branden, sondern im nördlichen Bereich ab 70,0 m hin zum südlichen Bereich mit 120,0 m vom Wirtschaftsweg Branden entfernt verlaufen zu lassen. Damit ergäbe sich wieder eine überbaubare Fläche, die dem Standort der von uns beantragten Windkraftanlage, von dem wir

nach wie vor ausgehen konnten, entspricht.

Wir verweisen auf die anliegende Skizze; wir möchten darauf hinweisen, dass wir die Radien bzgl. des Lärmschutzes mit 300 m nach dem Bebauungsplan weiter geführt haben, ferner haben wir mit der von uns überbaubaren Fläche auch den Abstand wegen Eiswurfs von 83,0 m parallel vom Wirtschaftsweg Branden eingehalten.

Wir dürfen darum bitten, dass der Entwurf des Bebauungsplanes entsprechend unserem Antrag geändert wird.

### **Erläuterung:**

Die den Beschlüssen (04.07.2001) zur 18. Änderung des FNP, zur Bebauungsplanaufstellung und der Veränderungssperre zugrunde liegenden Planskizzen, weisen, wie richtig dargelegt, eine trapezförmige Fläche auf. Die zeichnerische Darstellung erfolgte an der Nordgrenze des Flurstücks 151 mit 50 m und an der Südgrenze des Flurstücks 54 mit 90 m.

In der UPA-Sitzung am 04.12.2001 wurde über die landesplanerische Vorabstimmung berichtet und ein konkretisierter FNP-Entwurf vorgestellt. Diesem Entwurf, der nunmehr einen Parallelabstand von 70 m zum Wirtschaftsweg Branden vorsieht, wurde die Zustimmung erteilt. Auf dieser Grundlage wurde sowohl das FNP- als auch das B-Planverfahren durchgeführt.

Zum Zeitpunkt der Beschlussfassung am 04.07.2001 lag von der Windkraft Branden GbR ein Bauantrag vor. Der Standort der WEA sah einen Abstand von ca. 45 m zum Wirtschaftsweg vor. Zu einem späteren Zeitpunkt wurde eine Verlegung des Standortes um 26,0 m nach Norden und um 14,0 m nach Westen angezeigt.

Dieser hielt einen Abstand von ca. 65 m zum Wirtschaftsweg ein.

Beide Standorte liegen innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplanentwurfes BU 21. Der Vertrauensschutz ist gewahrt. Aufgrund des Sicherheitsabstandes „Eiswurf“ sind diese jedoch **nicht** genehmigungsfähig.

Dem Antrag zur Erweiterung des Geltungsbereiches stehen jedoch keine grundsätzlichen städtebaulichen Belange entgegen. Der Abstand zwischen den zu berücksichtigenden Wohnhäusern beträgt ca. 670 m. Aus dem vorliegenden WWK-Gutachten ist ersichtlich, dass der Bereich keinen Restriktionen unterliegt. Somit bestehen verwaltungsseitig keine Bedenken, den Planbereich um 30 m nach Westen zu erweitern und eine ca. 20 x 70 m große überbaubare Fläche im Bereich der Flurstücke 129 und 163 auszuweisen.

Der südliche Teilbereich (Flurstücksgrenze 54/53 bis zur Nutzungsgrenze des Flurstückes 164) wird in das Sondergebiet einbezogen.

Sollte der Ausschuss der Planerweiterung folgen wollen, ist diese unter Beschluss a) und b) einzubeziehen und wird dann Gegenstand der Planauslegung.

### **Beschlussempfehlungen:**

- a) Der Anregung zur Planerweiterung kann entsprochen werden.
- b) Der Entwurf des Bebauungsplanes BU 21 ( Heidekamp ) – in der Fassung 09.07.2003 – mit Begründung wird nach § 2 Abs. 1 BauGB aufgestellt.
- c) Es wird beschlossen, den Bebauungsplan und die Begründung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB öffentlich auszulegen.

### **Anlagen:**

begründung+ anlage 10 und 11, 14 seiten

plan\_anlage 1, 1 seite

plan\_anlage 2, 1 seite

plan\_anlage 3, 1 seite

plan\_anlage 4, 1 seite

plan\_anlage 5, 1 seite

plan\_anlage 6, 1 seite

plan\_anlage 7, 1 seite