

**ZWECKVERBAND FLUGHAFEN HAHN**

**VERBANDSGEMEINDE KIRCHBERG**

**Begründung  
und Umweltbericht  
zur 1. Änderung  
des Bebauungsplanes  
„Am Koblenzer Tor“**

Verkleinerung des Plangebietes,  
aufgrund angestrebter flughafenspezifischer Umnutzung von Teilflächen

## **Inhaltsverzeichnis:**

---

- 1. Vorbemerkungen**
- 2. Anlass zur 1. Änderung**
- 3. Änderungen zum bestehenden Bebauungsplan**
- 4. Umweltbericht**

## 1. Vorbemerkungen

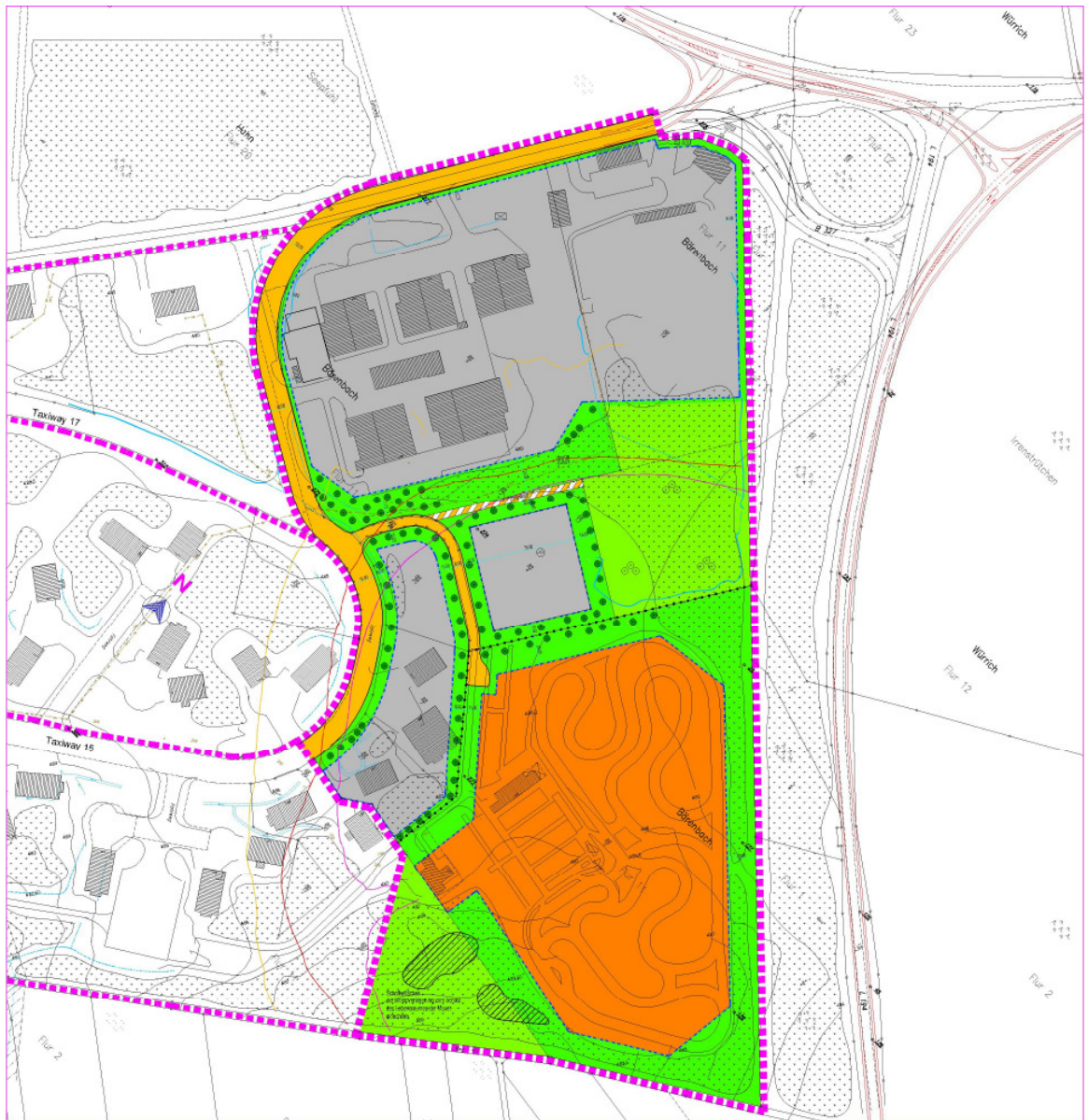
Die wesentlichen Festsetzungen des rechtskräftigen Bebauungsplanes „Am Koblenzer Tor“, erstellt vom Ingenieurbüro Jakoby + Schreiner im Jahre 2001 bleiben erhalten. Die ehemals dargestellten Ziele, Zwecke und Auswirkungen des Bebauungsplanes bleiben die gleichen.

Im nördlichen Teilbereich wird die Zufahrt „Am Koblenzer Tor“ verlegt, so dass der Flughafen von der L 193 (frühere B 327) her erschlossen sein wird. Das Plangebiet insgesamt wird mit der 1. Änderung wesentlich verkleinert und an die bestehende Flughafenentwicklung angepasst.

Darstellung des rechtskräftigen Bebauungsplanes „Am Koblenzer Tor“:



Darstellung des Bebauungsplanes „Am Koblenzer Tor“, 1. Änderung:



## 2. Anlass zur 1. Änderung

Der Zweckverband Flughafen Hahn möchte den Bebauungsplan „Am Koblenzer Tor“ am Bedarf des Flughafen Frankfurt Hahn ausrichten. Die Teilflächen südöstlich des ehemaligen Taxiway 15 und nordwestlich des Taxiway 17 werden aus dem Bebauungsplan herausgelöst. In diesen Bereichen sollen künftig bedarfsgerecht Bauvorhaben für den Flughafenbetreiber errichtet werden, die innerhalb des derzeitigen Bebauungsplanes nicht möglich wären.

### **3. Änderungen zum bestehenden Bebauungsplan**

Um die Ziele der angestrebten Änderung zu erreichen wurden die angesprochenen Teilflächen in der Planurkunde nicht mehr dargestellt. Es verbleiben nur Flächen in östlicher Richtung zur Erschließungsstraße.

Die Erschließungsstrasse wird nach dem geplanten Bestandsausbau der L 194 in diesem Bereich direkt an die L 193 (frühere B 327) anschließen. Dies ist in der 1. Änderung des Bebauungsplanes auch entsprechend dargestellt. Die Erschließungsstrasse wird im nordwestlichen Bereich mit in das Plangebiet aufgenommen.

Des weiteren werden die bebaubaren Flächen im Bereich des ehemaligen Schießstandes und des dort befindlichen Gewerbebetriebes miteinander verbunden und bis auf 3,0 m an die Erschließungsstraße herangeführt. Dadurch entsteht eine vergrößerte bebaubare Fläche in diesem Bereich, auf welcher sich der bestehende Gewerbebetrieb weiterentwickeln kann.

Die Bruttobaulandfläche verkleinert sich von 27,79 ha auf 19,05 ha.

#### **Lage und Größe des Plangebietes**

Die Baulandflächen liegen in den Gemarkungen Hahn und Bärenbach und umfassen die folgenden Flur und Flurstücke:

Gemarkung Hahn:

Flur 20: Flurstück: 69 (teilweise)

Gemarkung Bärenbach:

Flur 11: Flurstücke: 88/4, 88/5, 88/7, 88/9, 88/12 (Fahrweg), 88/13, 88/14 teilw., 88/24, 88/26, 88/27, 88/35 teilw.



## 4. Umweltbericht

### 4.1. Kurzdarstellung des Vorhabens, Lage und Geltungsbereich

Der rechtskräftige Bebauungsplan „Am Koblenzer Tor“, erstellt vom Ingenieurbüro Jakobý + Schreiner im Jahre 2001 wird wie folgend beschrieben verändert. Im nördlichen Teilbereich wird die Zufahrt „Am Koblenzer Tor“ verlegt, so dass der Flughafen von der L 193 (frühere B 327) her erschlossen sein wird. Das Plangebiet insgesamt wird mit der 1. Änderung wesentlich verkleinert und an die bestehende Flughafenentwicklung angepasst.

Durch das Änderungsverfahren wird die Gesamtfläche des 27,79 ha großen Industrie- und Sondergebietes auf 19,05 ha verkleinert. Erweitert wird die bebaubare Fläche im Bereich der ehemaligen Schießanlage. Die Verkleinerung des Plangebietes dient zur städtebaulichen Ordnung und zur Arrondierung der gesamten räumlichen Situation. Dabei werden die vorhandenen Landschaftsstrukturen berücksichtigt und verbessert.

Im nachfolgenden Umweltbericht sind die Ergebnisse der Umweltprüfung für das geplante Baugebiet dargestellt. Der zum Bebauungsplan bereits erarbeitete integrierte Fachplan Naturschutz (landespflegerischer Planungsbeitrag) bleibt weiterhin bestehen. Die notwendigen Kompensationsmaßnahmen zum Ausgleich des Eingriffes in Natur und Landschaft wurden bereits dargestellt und die bereits getroffenen landespflegerischen Festsetzungen der Ursprungsplanung bleiben weiterhin erhalten und sind zur Kompensation ausreichend.

### 4.2. Rechtliche Grundlagen

Die Rechtsgrundlage der Umweltprüfung für Bebauungspläne ist in § 2 und § 2a des Baugesetzbuches geregelt. Demgemäß ist für die Belange des Umweltschutzes eine Umweltprüfung durchzuführen, in der die voraussichtlichen erheblichen Umweltauswirkungen ermittelt und in einem Umweltbericht beschrieben und bewertet werden.

Im Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) wird im § 17 ebenfalls dargelegt, dass eine Vorprüfung des Einzelfalles entfallen kann, wenn für den aufzustellenden Bebauungsplan eine Umweltprüfung nach den Vorschriften des BauGB durchgeführt wird, die den Anforderungen einer Umweltverträglichkeitsprüfung entspricht. Das Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) sieht in § 21 vor, dass bei Eingriffen durch ein Bauleitplanverfahren nach den Vorschriften des BauGB zu entscheiden ist.

Nach dem § 8 des Landesnaturschutzgesetzes in Rheinland-Pfalz hat die Landschaftsplanung die Aufgabe, die örtlichen Erfordernisse und Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege für den jeweiligen Planungsraum und Planungsstadium darzustellen und zu begründen. Sie dient der Verwirklichung der Ziele und Grundsätze des Naturschutzes und der Landschaftspflege auch in den Planungen und Verwaltungsverfahren, deren Entscheidungen sich auf Natur und Landschaft im Planungsraum auswirken können. Der naturschutzrechtliche fachliche Teil

des Bebauungsplanes basiert auf den Festsetzungen und Aussagen der Landschaftsplanung im Rahmen der Flächennutzungsplanung unter Berücksichtigung der bestehenden grünordnerischen Festsetzungen.

Durch die Ausweisung von Baugebieten und durch Änderungsverfahren bestehender Bebauungspläne werden die planungsrechtlichen Voraussetzungen für Eingriffe in Natur und Landschaft im Sinne des § 9 Landesnaturschutzgesetz (LNatSchG) geschaffen. Baugebiete stellen eine Veränderung der Gestalt und der Nutzung von Grundflächen dar, wodurch die Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes und das Landschaftsbild nachhaltig tangiert werden kann.

Nach § 10 des Landesnaturschutzgesetzes ist es zur Konfliktminderung notwendig, vermeidbare Beeinträchtigungen zu unterlassen und unvermeidbare Beeinträchtigungen auszugleichen.

Die örtlichen Erfordernisse und Maßnahmen zur Verwirklichung der Ziele des Naturschutzes sind gemäß § 14 Landesnaturschutzgesetz im Fachbeitrag Naturschutz (landespflegerischer Begleitplan) darzustellen. Der zum Planverfahren gehörende Bebauungsplan bereitet Eingriffe in den Naturhaushalt und das Landschaftsbild vor. Entsprechend dem Bundesnaturschutzgesetz und dem rheinland-pfälzischen Naturschutzgesetz ist die Eingriffs-/Ausgleichsregelung fester Bestandteil des Umweltberichtes.

Mit den im Bebauungsplan geänderten festgesetzten Minimierungs- und Kompensationsmaßnahmen wird das Ziel der nachhaltigen Sicherung von Natur und Landschaft erreicht und der Eingriff ausgeglichen.

Mit dem 1. Änderungsverfahren für den Bebauungsplan kommt der Zweckverband Flughafen Hahn der planungsrechtlichen Verpflichtung des § 1 Abs. 5 BauGB nach, wonach die Bauleitpläne eine nachhaltige städtebauliche Entwicklung gewährleisten sollen, welche die sozialen, wirtschaftlichen und umweltschützenden Anforderungen miteinander in Einklang bringt.

### **4.3. Merkmale des Vorhabens**

Das 1. Änderungsverfahren des Bebauungsplanes zur städtebaulichen Ordnung und zur Arrondierung der gesamten räumlichen Situation wurde von der Versammlung des Zweckverbandes Flughafen Hahn beschlossen. Der bereits zum Bebauungsplan erstellte integrierte Fachplan Naturschutz (landespflegerischer Planungsbeitrag) umfasst, entsprechend der räumlichen Situation und zur besseren Übersicht, neben dem Erläuterungsbericht eine integrierte Plandarstellung und eine Bestandsbeschreibung und zeigt die notwendigen Kompensationsmaßnahmen auf.

## 4.3.1 Größe des Vorhabens

### Flächenermittlung nach Planung für den Bereich der 1. Änderung:

Bruttobaulandfläche (alt):	27,79 ha
Bruttobaulandfläche (neu):	19,05 ha
Nettobaulandfläche (alt):	23,00 ha
Nettobaulandfläche (neu):	15,60 ha
davon SO-Gebiet:	6,53 ha
Bebaubare Fläche (NBF GE x 0,80) alt:	13,18 ha
Bebaubare Fläche (NBF SO x 0,40) alt:	2,61 ha
Bebaubare Fläche (NBF GE x 0,80) neu:	7,26 ha
Bebaubare Fläche (NBF SO x 0,40) neu:	2,61 ha
Verkehrsfläche (alt, Bestand):	2,19 ha
Verkehrsfläche (neu, Bestand):	1,16 ha
Grünflächen (alt)	2,60 ha
Grünflächen (neu)	2,29 ha
Versiegelte Fläche nach Planung (alt):	17,98 ha
davon bestehende Versiegelung:	8,27 ha
Neuversiegelung zulässig:	9,71 ha
Versiegelte Fläche nach Planung (neu):	11,03 ha
davon bestehende Versiegelung:	5,54 ha
Neuversiegelung zulässig:	5,49 ha

## 4.3.2 Nutzung und Gestaltung von Wasser, Boden, Natur und Landschaft

### Städtebauliches Konzept

Die Fläche des vorliegenden Bebauungsplans liegt im nordöstlichen Bereich des Rahmenplanes und stellt einen ehemaligen Staffelbereich mit Flugzeug-Sheltern des Flughafens dar. Die Erschließung des geplanten Gebietes erfolgt über die vorhandenen Erschließungsstraßen.

Der im Planungsgebiet Flughafen Hahn bestehende Bedarf an Sonder- und Industrieflächen kann auch mit der reduzierten Plangebietsfläche gedeckt werden. Dieser Bedarf wird unter anderem durch die zivile Nutzung des ehemaligen militärischen Flugplatzes als Frachtflughafen und die verkehrsgünstige Straßenanbindungen (B 50 und B 327) an das Fernstraßennetz begünstigt. Diese ermöglichen ein schnelles Erreichen der Ballungszentren Köln/Bonn, Rhein/Ruhrgebiet, Rhein/Main und Rhein/Neckar. Die Lage des Baugebietes wurde aus dem Generalausbauplan des Flughafen Frankfurt-Hahn entwickelt. Ziel des geplanten Bebauungsplanes ist die Ausweisung eines ca. 19,05 ha großen Industrie- und Sondergebietes zur städte-



baulichen Ordnung und zur Arrondierung der gesamten räumlichen Situation. Das geplante Baugebiet fügt sich in die umgebende Bebauung des Flughafens ein.

## **Wasserwirtschaftliches Konzept**

Die Maßnahmen für die Wasserversorgung, für die Entwässerung, die Ableitung des Regen- und Oberflächenwassers sowie des Schmutzwassers sind detailliert im ursprünglichen Bebauungsplan geregelt. Eine Erweiterung dieser Regelungen die in der Begründung dargestellt sind ist nicht erforderlich.

## **Landespflegerisches Konzept / Klimaschutz**

Das landespflegerische Konzept zielt darauf ab, den Eingriff in Natur und Landschaft auszugleichen und Maßnahmen zur Verbesserung des Landschaftsbildes und des Naturhaushaltes durchzuführen.

Weitere Festsetzungen zum Klimaschutz enthält der ursprüngliche Bebauungsplan. Die Details zu dem landespflegerischen Konzept sind dem landespflegerischen Planungsbeitrag zum Bebauungsplan zu entnehmen.

## **Abfallerzeugung / Umweltverschmutzung und Belästigungen**

Es ist davon auszugehen, dass durch die Veränderung des Baugebietes keine erheblich umweltbelastenden Abfallerzeugnisse anfallen. Die üblichen Abfallerzeugnisse (Papier, Kunststoffe, Biomüll, Restmüll und sonstige Wertstoffe) können im Rahmen der allgemeinen Abfallentsorgung behandelt werden.

Da im Plangebiet kein lärmintensives produzierendes Gewerbe angesiedelt wird, ist nicht mit erheblichen Lärm- und Luftschadstoffemissionen zu rechnen. Zum Schutz vor dem Lärm der im Sondergebiet angesiedelten Kartbahn sind im Bebauungsplan die entsprechenden Festsetzungen bereits getroffen worden.

Weitere umwelterhebliche Verschmutzungen und Belästigungen sind bei Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen des Umweltbereiches mit hoher Wahrscheinlichkeit nicht zu erwarten.

## **Unfallrisiko**

Das Risiko umweltbeeinträchtigender Unfälle kann aufgrund der vorhandenen bzw. geplanten Nutzungen ebenfalls ausgeschlossen werden.

## **4.4 Bestandsaufnahme und Bewertung**

### **Lage, naturräumliche Gliederung, Topographie**

Das ca. 19 ha große geplante Industriegebiet liegt im nordöstlichen Bereich des Flugplatzes. Begrenzt wird das geplante Baugebiet im Südwesten durch die vorhandene Bebauung des Flugplatzes. Im südöstlichen Bereich durch angrenzende landwirtschaftliche Nutzflächen. Im nordöstlichen Bereich liegt zwischen der L 194 und dem geplanten Industriegebiet ein ca. 30 m breiter Waldstreifen. Zur Hunsrückhöhenstraße hin, also in nordwestlicher Richtung, liegt ebenfalls ein Waldgebiet und weitere Bereiche des Flugplatzgeländes. Visuell betrachtet handelt es sich um eine

plateauartige Fläche ohne größere Höhenunterschiede. Das für die Planung vorgesehene Gebiet ist zur Zeit als ehemals genutztes Flugplatzgelände zu bezeichnen. Neben den vorhandenen Gebäuden sind innerhalb des Planungsgebietes Ruderalflächen und waldartige, teilweise geschlossene, teilweise inselartige Gehölzbestände vorhanden.

## **Geologie und Boden – Schutzgut Boden**

Der geologische Untergrund sind devonische Schiefer. Es handelt sich um Ton-schiefer mit unterschiedlichem Sandgehalt in denen vereinzelt quarzitisches Sandsteine eingelagert sind. Die Bodenausbildung führte zu Rankern und Braunerden.

Bewertung: Der Boden hat generell eine hohe Bedeutung als Pflanzenstandort, als Lebensraum für Bodenorganismen, als Wasserleiter und -speicher und als Puffer für Schadstoffe. Beeinträchtigt wird der Bodenhaushalt durch die Versiegelung.

## **Oberflächenwasser und Grundwasser – Schutzgut Wasser**

Auf Grund der geologischen Besonderheiten wiesen die Böden kein nennenswertes Porenvolumen auf. Der klüftige Untergrund sorgt für eine rasche Versickerung.

Bewertung: Für das Oberflächenwasser besitzt das Plangebiet keine und für das Grundwasser eine geringe Bedeutung. Entsprechend ist die Empfindlichkeit des Wasserpotentials zu bewerten.

## **Klima – Schutzgut Klima/Luft**

Aufgrund der Lage und den umliegenden Waldbereichen ist das Plangebiet gut mit Frisch- und Kaltluft versorgt, so dass Auswirkungen auf das Kleinklima nicht zu erwarten sind. Die versiegelten und bebauten Flächen führen zur Bildung von Wärmeinseln. Die gute Durchlüftung des Gebietes sorgt jedoch für einen ausreichenden Luftaustausch.

Bewertung: Im Plangebiet erlangt das Klimapotenzial eine geringe Bedeutung.

## **Schutzgut Pflanzen und Tiere / Schutzgebiete**

Im vorliegenden Bereich bildet der Eichen- Hainsimsen-Buchenwald die heutige potenzielle natürliche Vegetation.

Nach den Angaben der Biotopkartierung sind keine kartierten Biotopflächen innerhalb des Plangebietes vorhanden, ebenso sind keine Flächen vorhanden, die gemäß § 28 des Landesnaturschutzgesetzes gesetzlich geschützt sind.

Die im Plangebiet vorhandenen waldartigen Gehölzflächen sind relativ einheitlich strukturiert. Es handelt sich um Bestände aus: Fichten, Weiden, Pappeln, Birken, Douglasien, Ebereschen, Kiefern, Eichen, Ahorn, Linden, Lärchen und Buchen. Die strauchartigen Gehölzflächen sind geprägt von Holunder, Schwarzdorn, Strauchweiden, Faulbaum, Hainbuche und Hartriegel. Die übrigen Flächen sind extensiv genutzte Wiesenflächen, die teilweise eine hohe Artenvielfalt aufweisen.

Im Bereich der Parzelle 88/1 wurden in den Schotterflächen, der ehemaligen Antennenanlagen, ein Vorkommen an Mauereidechsen (*Podarcis muralis*) festgestellt. Im

Rahmen des landespflegerischen Planungsbeitrages wurden hierfür die entsprechenden Kompensationsmaßnahmen beschrieben und festgesetzt.

Eigene tierökologische Untersuchungen wurden für das Plangebiet nicht durchgeführt. Zu erwarten sind Arten der Siedlungsbereiche wie Haussperling, Feldstar, Star und Grünling sowie Vertreter von Biotoptypen wie Baumhecke, Gärten, Parks und Offenland, usw. Es sind keine seltenen oder gefährdeten Arten zu erwarten.

Bewertung: Das Plangebiet erlangt für den Arten- und Biotopschutz auf Grund der vorhandenen biotopkartierten Fläche mittlere bis hohe Bedeutung.

## **Landschaftsbild und Erholung – Schutzgüter Mensch und Landschaft**

Das geplante Gebiet stellt eine plateauartige Fläche dar. Die vorhandenen Gehölzbestände werden in den Randbereichen soweit wie möglich erhalten, so dass durch die Erhaltungs- und Ersatzmaßnahmen der Eingriff in das Landschaftsbild minimiert wird. Erholungsbereiche sind in Umfeld nicht vorhanden.

Bewertung: Das Erholungspotenzial und die Bedeutung für das Landschaftsbild sind als gering einzustufen.

## **Kulturgüter – Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter**

Nach der oben beschriebenen Struktur und Lage des Plangebietes sind keine Kulturgüter und auch keine sonstigen Sachgüter betroffen.

## **Immissionen – Schutzgut Mensch**

Auf das Plangebiet wirken nur Immissionen von dem angrenzenden Flugplatzgelände ein. Vom Plangebiet gehen keine erheblichen Immissionen aus.

Bewertung: Für das Schutzgut Mensch und für den Immissionsschutz hat das Plangebiet keine Auswirkungen.

## **4.5. Wirkungsgefüge**

Die Art der Nutzung und die Nutzungsänderung hat Auswirkungen auf den Arten- und Biotopschutz und bedingt das Landschaftsbild. Die Entwicklungspotenziale der einzelnen Schutzgüter werden jedoch nicht eingeschränkt, so dass die Planung in der Gesamtheit betrachtet umweltverträglich erfolgt.

## 4.6 Merkmale der möglichen Auswirkungen

### Böden

- Gefahr durch Verunreinigung von Böden durch Schadstoffe.
- Verlust von Böden durch Abgrabung und Versiegelung.
- Beeinträchtigung durch Verdichtung und Aufschüttungen.

Die genannten Beeinträchtigungen treten beim Baubetrieb auf und lassen sich durch entsprechende Regelungen vermeiden und minimieren. Dies ist nach den allgemeinen technischen Vorschriften durch die Bauleitung sicherzustellen.

### Wasserhaushalt

- Eintrag von Schadstoffen in das Grundwasser.
- Beeinträchtigung des natürlichen Wasserkreislaufes.
- Verlust der Grundwasserneubildung durch Versiegelung.
- Verschärfung der Abflusssituation.

Die genannten Beeinträchtigungen lassen sich minimieren durch die im Bebauungsplan vorgesehenen Maßnahmen zur Oberflächenentwässerung, wie z. B. den Erhalt und die Pflege von Versickerungsflächen, sowie durch Verwendung von versickerungsfähigen Pflaster.

### Klima

- Aufheizung der Luft über versiegelten Flächen mit Bildung anthropogener Wärmeinseln.
- lufthygienische Belastung durch betriebsbedingte Emissionen und erhöhtes Kfz-Aufkommen.

Die genannten Beeinträchtigungen lassen sich minimieren durch die vorgesehenen Festsetzungen von Gehölzpflanzungen die der Frischluftproduktion im eingeschränkten Maß dienen.

### Arten und Biotope

- dauerhafter Verlust von besiedelbaren Lebensraum durch Flächeninanspruchnahme.

Die genannten Beeinträchtigungen lassen sich minimieren durch die vorgesehene Festsetzung von Gehölzpflanzungen und durch die vorgesehenen landespflegerischen Maßnahmen des landespflegerischen Begleitplanes

## Landschaftsbild/Erholung/Umfeld

- Störung des Landschaftscharakters und der gesamträumlichen Wirkung durch Änderung der Gestalt und der Nutzung von Flächen.

Die genannten Beeinträchtigungen lassen sich minimieren durch die vorgesehenen festgesetzten landespflegerischen Maßnahmen. Die Erholungs- und Freizeitnutzung wird durch das geplante Projekt nicht beeinflusst.

## 4.7. Nullvariante

Mit der Nullvariante bleibt der derzeitige Zustand wahrscheinlich unverändert. Es ist jedoch auch möglich, dass die extensiven Nutzungsformen entfallen und die Freiflächen mit der Zeit verbuschen. Mit der Nullvariante sind auch keine Eingriffe in Natur und Landschaft verbunden, die anderweitig zu kompensieren sind.

## 4.8. Zusammenfassung

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass die 1. Änderung des Bebauungsplanes insgesamt städtebaulich und ökologisch verträglich am Standort erfolgt, die zu erwartenden Auswirkungen und die Wechselbeziehungen in der Summe einen geringen Umfang erreichen und ausgeglichen werden können. Die bisherigen Feststellungen des Zustandes von Natur und Landschaft sowie die dementsprechend getroffenen Festsetzungen des Bebauungsplanes zur Kompensation des Eingriffatbestandes sind ausreichend.



INGENIEURBÜRO FÜR BAUWESEN  
JAKOBY + SCHREINER

Kirchberg, den 08.07.2010

.....  
Unterschrift

Zweckverband Flughafen Hahn

Kirchberg, den .....

.....  
Harald Rosenbaum  
Verbandsvorsteher