

15. Änderung des Flächennutzungsplanes „Modellflugplatz“ der Gemeinde Wagenfeld

Urschrift

Schwarz + Winkenbach
Bürogemeinschaft für Raum- und Umweltplanung

Hasberger Dorfstraße 9
27751 Delmenhorst
Telephon 04221 / 444 02
Telefax 04221 / 444 49
Email post@michaelschwarz-planer.de



Impressum

Auftraggeber: Gemeinde Wagenfeld
Pastorenkamp 25
49419 Wagenfeld

Bearbeitung: Michael Schwarz
Raum- und Umweltplaner
Hasberger Dorfstraße 9
27751 Delmenhorst

Projektleiter: Dipl.-Ing. Michael Schwarz

Bearbeitungszeitraum: ab Mai 2006

Delmenhorst, 10. Mai 2007

INHALTSVERZEICHNIS

	Seite
1. Räumlicher Geltungsbereich	4
2. Bestehende Rechtsverhältnisse und Ziel der Planung	6
2.1 Wirksamer Flächennutzungsplan	6
2.2 Landschaftsplanung	7
2.3 Ziel der Planung	8
3. Anpassung an die Ziele der Raumordnung	9
4. Rahmenbedingungen und Begründung der Planung	10
4.1 Rahmenbedingungen	10
4.1.1 Siedlungs- und Nutzungsstruktur	10
4.1.2 Verkehrsanbindung	10
4.1.3 Immissionssituation	11
4.1.4 Natur und Landschaft	11
4.1.5 Sonstige Rahmenbedingungen	12
4.2 Begründung der Planung	12
4.2.1 Beschreibung der vorgesehenen Nutzung	12
4.2.2 Bedarfsproblematik	15
4.2.3 Standortermittlung und Standortalternativen	17
5. Flächendarstellung	28
5.1 Flächendarstellung	28
5.2 Flächenbilanz	29
6. Auswirkungen der Planung	30
7. Verkehr / Ver- und Entsorgung	32
7.1 Verkehrserschließung	32
7.2 Ver- und Entsorgungsanlagen, Abfall, Altlasten	32
8. Eingriffsbeurteilung	33
9. Bodenfunde	34
10. Verfassererklärung	34
Umweltbericht	35
1. Einleitung	35
2. Beschreibung und Bewertung der „Umweltauswirkungen“	37
3. Zusätzliche Angaben	38



1. Räumlicher Geltungsbereich

Der Geltungsbereich dieser 15. Änderung des Flächennutzungsplanes der Gemeinde Wagenfeld liegt südlich der Ortslage Wagenfeld an der Gemeindestraße „Der Hühnenbrink“.

Er umfaßt die Flurstücke 151/1, 151/3 und 151/4 der Flur 20 der Gemarkung Wagenfeld.

Das Plangebiet wird begrenzt:

- im Norden durch die Südgrenze des landwirtschaftlichen Flurstücks 152,
- im Osten durch die Westgrenze des Straßengrundstückes der Straße „Der Hühnenbrink“,
- im Süden durch die Nordgrenze des landwirtschaftlichen Flurstücks 150 und
- im Westen von der Ostgrenze des landwirtschaftlichen Flurstücks

Übersichtsplan o.M.



Gegenstand der 15. Änderung des Flächennutzungsplanes „Modellflugplatz“ der Gemeinde Wagenfeld ist die Darstellung eines Sondergebietes „Modellflugplatz“ anstelle von Fläche für die Landwirtschaft.

Zukünftig unterliegen die Darstellungen der 15. Änderung des Flächennutzungsplanes „Modellflugplatz“ allein folgenden Gesetzgebungen des Bundes zur Bauleitplanung:

Baugesetzbuch (BauGB)	i.d.F.	v. 27.8.1997
Baunutzungsverordnung (BauNVO)	i.d.F.	v. 23.1.1990
Planzeichenverordnung (PlanzVP)	i.d.F.	v. 18.12.1990

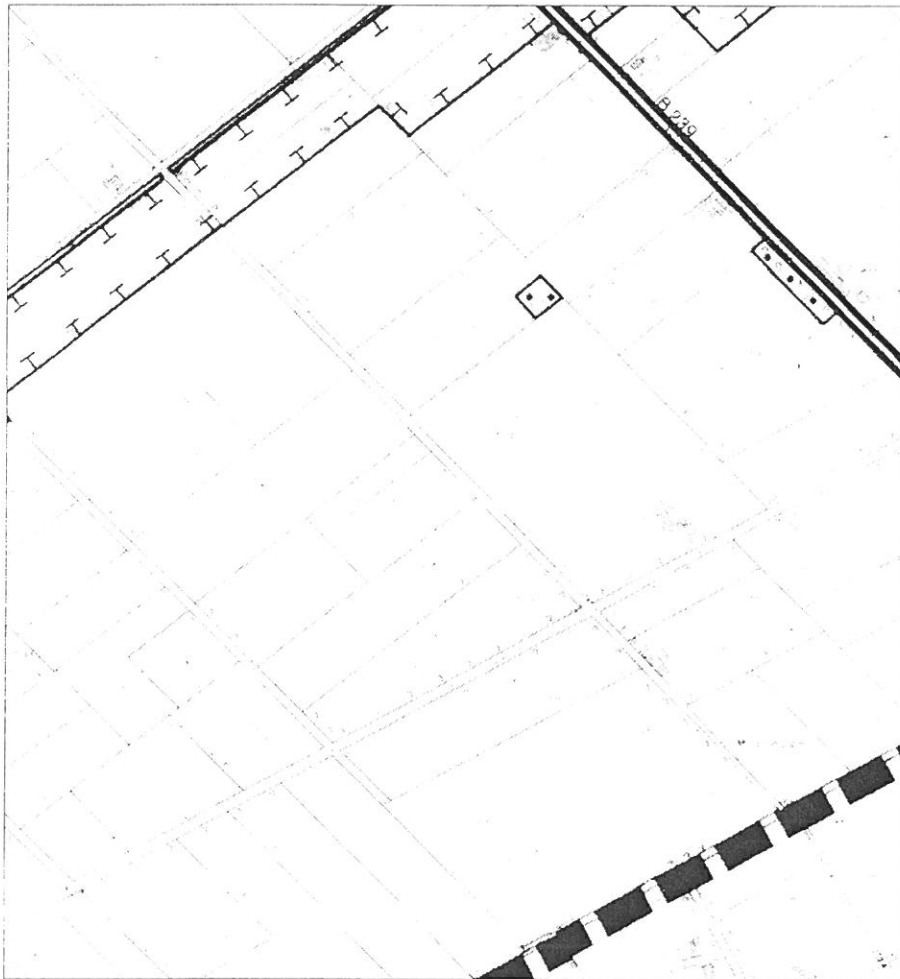


2. Bestehende Rechtsverhältnisse und Ziel der Planung

2.1 Wirksamer Flächennutzungsplan

Der wirksame Flächennutzungsplan für die Gemeinde Wagenfeld wurde im Zeitraum zwischen 1993 und 1997 aufgestellt und von der Bezirksregierung Hannover am 27.2.1998 genehmigt.

Den Geltungsbereich dieser Flächennutzungsplanänderung und seine Umgebung stellt der wirksame Flächennutzungsplan als Fläche für die Landwirtschaft dar.



Ausschnitt aus dem wirksamen Flächennutzungsplan

Der Bereich für die Entwicklung von Natur und Landschaft entlang der Flöthe ist mit mehr als 400 m so weit entfernt, daß die Entwicklung durch Nutzungen im Geltungsbereich dieser Änderung nicht beeinträchtigt wird.

Aus Sicht der bisherigen Flächennutzungsplanung ergeben sich keine besonderen Anforderungen und keine besonderen Bindungen im Geltungsbereich oder zum Inhalt dieser Flächennutzungsplanänderung.

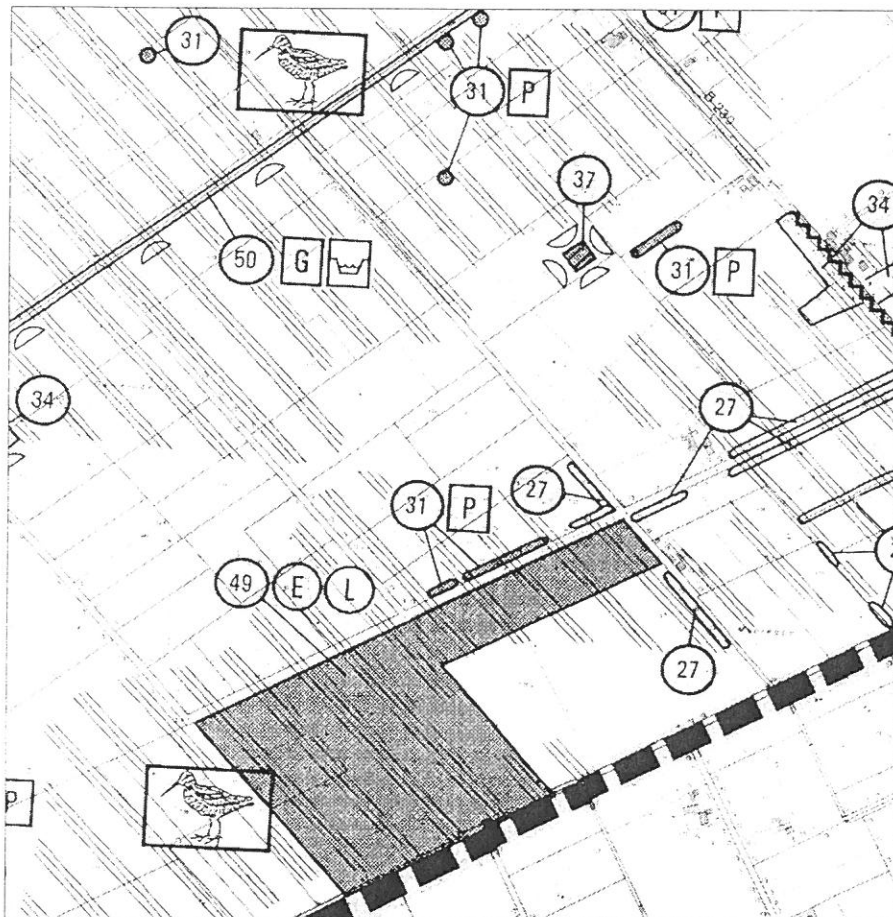
Ein Bebauungsplan liegt im Plangebiet und seiner Umgebung nicht vor.

2.2 Landschaftsplanung

Der Landschaftsplan der Gemeinde Wagenfeld zeigt in der Biotoptypenkartierung das Plangebiet sowie die östlich, südlich und westlich angrenzenden Flurstücke als Intensivgrünland, während im Norden Acker erfaßt ist. Der Graben entlang der Gemeindestraße „Der Hühnkenbrink“ ist als Graben mit typischer Ufer-/Wasservegetation erfaßt.

In der Bewertung der wichtigen Bereiche für Arten und Lebensgemeinschaften werden die Räume nördlich und südlich als „bedeutend für die Avifauna“ eingestuft, während das Plangebiet und seine Umgebung von dieser Einstufung ausgenommen ist.

Die Erfassung und Bewertung erfolgte in den Jahren bis 1996, also in einem Zeitraum, in dem im Plangebiet noch kein Modellflug betrieben wurde, sondern landwirtschaftliche Nutzung in Form sehr intensiver Beweidung.



Der südlich der Gemeindestraße „Das Herrenholz“ beginnende „Bereich mit sehr hoher Bedeutung“ ist ein „Zum Teil weniger intensiv genutzter Grünlandbereich auf grundwassernahem, örtlich anmoorigem Sandboden. Mäßig feuchte Weidelgrasweiden, im östliche Bereich geprägt

von Ruchgras, Rotschwengel, Wiesenschaumkraut und Hahnenfuß, sonst von mehr eutraphen-ten Arten (Löwenzahn, Sauerampfer, Weißklee u.a.).“

Der Bereich wird heute zu großen Teilen als Acker genutzt, der dem Plangebiet am nächsten liegende Teil (ca. 200 m Abstand) ist Maisacker.

Von Bedeutung für Vielfalt, Eigenart und Schönheit ist im Plangebiet nichts, in der Umgebung sind es lediglich die Gehölze auf den kommunalen Straßengrundstücken.

Im Zielkonzept fordert der Landschaftsplan die „Förderung der Grünlandnutzung“ und die „Anlage von Stillgewässern“.

Dieser Forderung sind die wenigsten privaten Grundstückseigentümer gefolgt. Grünlandnutzung ist zugunsten von Ackernutzung aufgegeben worden. Der einzige Bereich, in dem eine Förderung der Grünlandnutzung im Sinne von Extensivierung ersichtlich ist, ist das Plangebiet mit seiner Nutzung durch den Modellflugclub Wagenfeld e.V..

2.3 Ziel der Planung

Mit dieser 15. Flächennutzungsplanänderung sollen die bauplanungsrechtlichen Voraussetzungen für die Genehmigung eines „Modellflugplatzes“ vorbereitet werden.

In der Örtlichkeit soll ein Teil des Plangebietes weiterhin als kurz gemähte Start- und Landebahn für kleine Modellflugzeuge genutzt werden dürfen. Dazu ist eine Baugenehmigung notwendig, da der kurz gemähte Teil des Grünlandes wegen der Nutzung als Modellflugplatz „Zu- und Abgangsverkehr mit Kraftfahrzeugen erwarten läßt“ und deshalb nach Rechtsprechung des Nds. OVG zu den genehmigungspflichtigen baulichen Anlagen zählt.

Der Rest des Plangebietes soll weiterhin als spät und selten gemähtes Grünland genutzt werden und damit weiterhin die Voraussetzungen als Brutgebiet des Großen Brachvogels bieten.

Damit soll der Flug mit kleinen Flugmodellen (für Segelflug sowie mit Elektro- und mit Verbrennungsmotoren und weniger als 5 kg Gesamtgewicht) auf das Plangebiet und seine nächste Umgebung konzentriert werden.

Es besteht dann kein Bedarf mehr, an anderer Stelle solche Flugmodelle aufsteigen zu lassen, was gem. § 16 Abs. 4 und 5 Luftverkehrsverordnung außerhalb von 1,5 km-Radien um Wohngebiete erlaubt ist. Andere Bereiche werden damit tendentiell freigehalten.

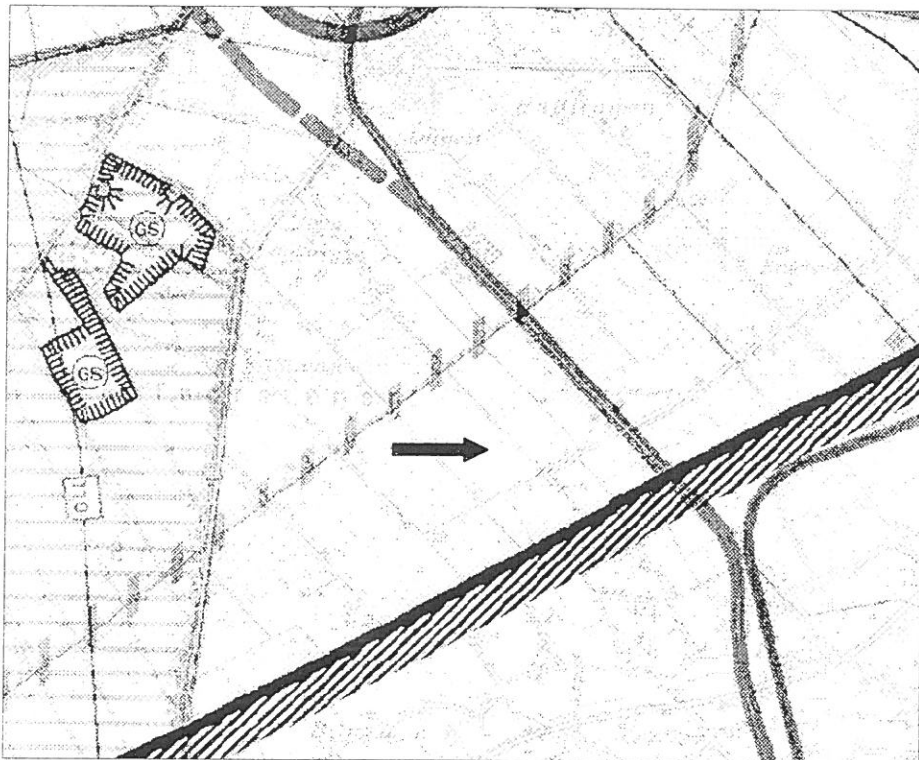
Einer erlaubten und möglichen Entwicklung, daß Mitglieder des Modellflugclubs Wagenfeld künftig verteilt in der Landschaft und der Streusiedlung, ggf. auch nahe an Außenbereichswohnhäusern, ihrer Freizeitgestaltung zulässigerweise nachgehen, soll vorgebeugt werden.

Gleichzeitig soll die bisherige förderliche Situation, in der die Mitglieder des Modellflugclubs die Nutzung des Plangebietes regeln und eine späte, an der Jungenaufzucht der Großen Brachvögel orientierte Mahd des Grünlandes sicherstellen, anerkannt und beibehalten werden.

3. Anpassung an die Ziele der Raumordnung

Das regionale Raumordnungsprogramm (RROP) für den Landkreis Diepholz ist beschlossen und am 1.7.2005 bekanntgemacht worden. Die 15. Änderung des Flächennutzungsplanes Wagenfeld soll mit ihm harmonisieren, sie ist den Zielen der Raumordnung anzupassen.

Auszug aus dem Regionalen Raumordnungsprogramm



Im Regionalen Raumordnungsprogramm ist für den Geltungsbereich dieser 15. Flächennutzungsplanänderung – ebenso wie für den gesamten umliegenden Raum und sehr große Teile des Gemeindegebietes – Vorsorgegebiet für Landwirtschaft aufgrund des Ertragspotentials dargestellt.

Eine besondere Funktionszuweisung ist damit nicht verbunden. Die Vorsorgedarstellung, die im übrigen keine Zielfunktion hat, ist großflächig. Sie wird generalisierend angewandt und überlagert viele kleinräumige, nichtlandwirtschaftliche Nutzungen. Mit ihr ist der der vorgesehene Nutzungszweck „Modellflugplatz“ schon hinsichtlich der Flächengröße vereinbar. Die Vereinbarkeit ergibt sich noch stärker daraus, daß auf der Fläche weiterhin Grünlandnutzung betrieben wird und der abgemähte Aufwuchs verwertet wird.

Die allgemeineren und abstrakteren, textlichen Ziele der Raumordnung zur Siedlungsentwicklung, zu Freiraumstruktur, zum Umweltschutz und zur Erholung werden mit der bauleitplanerischen Sicherung und Konzentration der Modellflieger auf einem Modellflugplatz adäquat umgesetzt. Die vorgesehene Nutzung ist den Zielen der Raumordnung angepaßt.

4. Rahmenbedingungen und Begründung der Planung

4.1 Rahmenbedingungen

4.1.1 Siedlungs- und Nutzungsstruktur

Das Plangebiet liegt weit entfernt von Baugebieten. Zum nächstgelegenen Baugebiet ist mehr als 1,5 km Abstand.

Das Plangebiet und seine Umgebung sind daher ein Bereich, in dem gem. § 16 Luftverkehrsordnung kleine Modellflugzeuge (<5 kg, kein Raketenantrieb) ohne Aufstiegserlaubnis betrieben werden dürfen.

Der Raum gehört zu der flächenhaften Streusiedlung, die das Gemeindegebiet Wagenfeld ebenso wie weite Teile der Diepholzer Moorniederung überzieht. In der Umgebung des Plangebietes, dem „Fünfforstener Bruch“, der sich Richtung des Oppenweher Moores erstreckt, ist die Streusiedlung etwas dünner als in vielen anderen Teilen des Gemeindegebietes. In Preußisch Ströhen, auf nordrhein-westfälischer Seite, ist die Streubesiedlung dagegen wieder besonders dicht.

Das Plangebiet selbst wird als Grünland mit kurzgemähtem Teilbereich als Start- und Landebahn für kleine Modellflugzeuge genutzt.

Auf dem Gelände steht ein offener Weideschuppen. Er dient gelegentlich als Unterstand. An dem Weideschuppen ist eine Windfahne befestigt.

Autos werden über eine grasbewachsene, unbefestigte Zufahrt auf das Gelände gefahren und auf unbefestigten Grasflächen geparkt.

Rundum liegen Ackerflächen. In einigem Abstand nach Südwesten hin geht der Ackerraum in Grünland über. Ansonsten sind in dem Ackerraum einzelne Grünlandflurstücke eingestreut.

4.1.2 Verkehrsanbindung

Das Plangebiet liegt an der Gemeindestraße „Der Hühnkenbrink“. Es handelt sich um eine schmale, asphaltierte Straße, die vorwiegend dem landwirtschaftlichen Verkehr dient. In geringem Umfang sind auch die Erschließungsfunktion für Außenbereichswohnhäuser und die Nutzung für Freizeit-/Erholungsverkehr gegeben.

Die Straße „Der Hühnkenbrink“ ist Teil eines dichten Gemeindestraßennetzes, das den Außenbereich erschließt. Sie hat im Norden Anschluß an den „Bollweg“ (K 26). Über die Gemeindestraßen „Das Herrenholz“ auf der Südseite und den „Flöthweg“ im Norden besteht Anschluß an die Rahdener Straße (B 239).

4.1.3 Immissionssituation

Das Plangebiet wird weder von gewerblichen Emissionen noch von relevanten verkehrlichen Emissionen berührt.

Der Verkehr auf den angrenzenden oder naheliegenden Straßen ist lediglich Anwohnerverkehr und landwirtschaftlicher Verkehr sowie in geringem Maße Erholungsverkehr.

Emittierende Gewerbebetriebe oder Anlagen sind im Plangebiet und seiner Umgebung nicht vorhanden.

Im Plangebiet wird seit Jahren Modellflug betrieben. Durch die Verwendung von Modellen mit Verbrennungsmotoren entstehen Geräuschemissionen. Aufgrund der gem. Angaben des MFC Wagenfeld e.V. verwendeten Motoren mit weniger als 80 dB(A), gemessen in 7 m Abstand, und der Abstände sind die Geräuschemissionen an den umliegenden Außenbereichswohngebäuden zumutbar.

Durch die An- und Abfahrt mit PKW entstehen geringe Verkehrsemissionen, sie sind unproblematisch.

Aktive landwirtschaftliche Betriebe mit relevanter Viehhaltung liegen weit entfernt. Landwirtschaftliche Immissionen stammen allein aus der Nutzung der umliegenden Flächen, sie sind ortsüblich und unproblematisch.

4.1.4 Natur und Landschaft

Das Plangebiet ist zum Teil als kurzgemähte, intensiv gepflegte Wiese und zum Teil als Extensivgrünland im Sinne einer spät und selten gemähten Wiese mit Abtransport des Mähgutes genutzt.

Der Modellflugclub Wagenfeld nutzt das Gelände seit 1997 für Modellflug und hat es seither in der oben beschriebenen Weise ausgeprägt. Vorher wurde es als Weide sehr intensiv genutzt, zeitweise waren bis zu 30 Rinder gleichzeitig auf der Fläche.

Ab 1999 bis 2002 brütete jährlich ein Paar des Großen Brachvogels auf dem Modellflugplatz in dem extensiven Grünlandstreifen zwischen der Start- und Landebahn und der südlichen Grenze des Geländes.

Seit 2003 brüten jährlich zwei Paare des Großen Brachvogels auf dem Modellflugplatz in dem extensiven Grünlandstreifen zwischen der Start- und Landebahn und der südlichen Grenze des Geländes. Regelmäßiger Bruterfolg wurde von den Mitgliedern des Modellflugclubs beobachtet.

Die Vögel können sehr gut bei der Nahrungssuche auf der Start- und Landebahn beobachtet werden. Sie bewegen sich dabei zeitweise in einem Abstand von weniger als 40 m zu den beobachtenden Menschen.

Auf der Start- und Landebahn suchen auch Kiebitze Nahrung. Diese brüten anscheinend auf den angrenzenden (Mais)Ackerflächen.

Im Plangebiet steht ein offener Weideschuppen. Er wird von Bachstelzen regelmäßig als Brutplatz genutzt.

Entlang der Ostgrenze des Geltungsbereiches verläuft auf dem Straßengrundstück ein Straßenseitengraben, der teilweise typische Ufer- und Wasservegetation aufweist.

Ein weiterer Graben verläuft vom Straßenseitengraben der westlich liegenden Straße „Im Gemeindeholz“ auf die Südwestecke des Plangebietes zu.

Markante Gehölzstrukturen finden sich nur deutlich abgesetzt vom Plangebiet.

Die Umgebungsnutzung ist vor allem durch die intensive Ackerwirtschaft geprägt. Vereinzelt sind Grünlandparzellen eingestreut, der Grünlandanteil steigt nach Südwesten hin an. Locker gegliedert wird der Raum durch Gehölze entlang von Gemeindestraßen und durch die Eingrünung der Streusiedlungshöfe.

4.1.5 Sonstige Rahmenbedingungen

Das Plangebiet liegt im "Erlaubnisfeld Dümmersee-Uchte" der ExxonMobil Production Deutschland GmbH, Hannover, und hierin im "Teilgebiet Dümmersee" der Wintershall AG, Barnstorf. Es handelt sich dabei um eine öffentlich-rechtlich verliehene Berechtigung zur Aufsuchung und Gewinnung von Kohlenwasserstoffen.

Verfüllte Bohrungen sind im Gebiet nicht bekannt.

Das Plangebiet liegt im militärischen Tieffluggebiet der Bundesrepublik Deutschland. Hier kann während der militärischen Tagtiefflugbetriebszeiten Flugbetrieb nach Sichtflugregeln mit militärischen Strahl- und Propellerflugzeugen grundsätzlich in Mindestflughöhen von 1.000 Fuß (300 m) über Grund, mit Ausnahmegenehmigung aber auch in Mindestflughöhen von 500 Fuß (150 m) über Grund, sowie mit militärischen Hubschraubern auch unterhalb der genannten Höhen durchgeführt werden.

Deshalb muß die Aufstiegshöhe der Modellflugzeuge während der militärischen Tagtiefflugbetriebszeiten (Montags bis Freitags von 07:00 bis 17:00 Uhr) auf unter 150 m (500 Fuß) begrenzt werden.

4.2 Begründung der Planung

4.2.1 Beschreibung der vorgesehenen Nutzung

In Wagenfeld hat sich 1995 ein Modellflugclub gegründet. In ihm wurde vor allem Jugendlichen die Möglichkeit geboten, kleine Modellflugzeuge zu bauen und aufsteigen zu lassen. Es handelt sich dabei um **Modellflugzeuge** mit einem Gesamtgewicht von weniger als 5 kg.

Der Aufstieg von Flugmodellen mit mehr als 5 kg Gesamtgewicht bedarf einer Aufstiegserlaubnis gem. § 16 LuftVO. Eine solche Erlaubnis ist bislang weder beantragt noch erteilt worden. Bislang haben der MFC Wagenfeld und seine Mitglieder kein einziges Flugmodell mit mehr als 5 kg Gesamtgewicht.

Ein solches Modell könnte jedoch einmal angeschafft werden, um Segelflugmodelle zu starten. Diese werden bislang entweder von Hand gestartet oder mittels Elektro- oder Verbrennungsmotoren in die Luft gebracht. Kleine, leichte, aber damit auch hochfrequente Verbrennungsmotoren, waren bislang häufige Hilfsmotoren auf Segelflugmodellen. Wenn man größere Flugmodelle (bis 25 kg) einsetzt, um die Segelflugmodelle in die Luft bringen können, so wirkt dies im-

missionsmindernd. Die Gemeinde will diese Immissionsminderung zulassen. Sie will aber nicht dem allgemeinen Flugbetrieb mit größeren Modellen Tür und Tor öffnen.

Künftig sollen im Plangebiet Modellflugzeuge mit einem Gesamtgewicht von weniger als 5 kg betrieben werden. Ausnahmsweise sollen auch schwerere Modellflugzeuge bis max. 25 kg Gesamtmasse betrieben werden können (z.B. zum Starten von Segelflugmodellen), wenn ihr Anteil am Gesamtflugbetrieb weniger als 20%, gemessen an der Zahl der Starts pro Tag, beträgt und die von ihnen ausgehenden Schallemissionen nicht stärker sind als diejenigen der Kleinmodelle.

Ein Teil der Modellflugzeuge verfügt über Verbrennungsmotoren. Nach den Vereinsvorgaben dürfen die Modellflugzeuge nicht lauter sein als 80 dB(A), gemessen in 7 m Entfernung. Das lauteste Modellflugzeug ist 79 dB(A) laut, gemessen in 7 m Entfernung. Dies entspricht 68 dB(A) in 25 m Entfernung.

Die empfundene Störung hängt nicht allein von der Lautstärke ab. Die Frequenz spielt eine wesentliche Rolle. Sie ist zwar bei der (A)-Bewertung des Schallpegels bereits berücksichtigt, wird aber in der Praxis bei gleicher Geräuschenergie trotzdem unterschiedlich wahrgenommen. Beim MFC Wagenfeld hat sich ein Modellflugzeug aufgrund einer sehr hohen Drehzahl und der damit verbundenen, als besonders lästig empfundenen Frequenz als besonders störend erwiesen. Dieser Motor ist inzwischen ersetzt worden.

Der Trend beim Modellflugbau und -betrieb geht weg von hochdrehenden Kurzhub-Motoren hin zu Langhubern mit geringerer Drehzahl und weniger störender Geräuschentwicklung.

Neben den Verbrennungsmotoren kommen auch Elektromotoren in den Modellflugzeugen zum Einsatz. Die von ihnen ausgehenden Geräusche sind viel geringer und bereits auf kurze Distanz kaum noch wahrnehmbar.

Der Anteil der Elektromodelle steigt, da die Antriebe und Akkumulatoren inzwischen leicht und leistungsfähig sind. Mittlerweile soll ihr Anteil bei mehr als der Hälfte der Neumodelle liegen.

Schließlich werden auch Segelfliegermodelle verwendet. Modelle von Segelflugzeugen werden teilweise mit der Hand gestartet, die Geräuschentwicklung ist äußerst gering. Teilweise haben die Segelflugmodelle Hilfsmotoren, mit denen Start und Aufstieg bewerkstelligt werden. Ältere Modelle haben dabei kleine, schnelldrehende Kurzhub-Kolbenmotoren, die während der Aufstiegsphase wegen der Schallfrequenz trotz Einhaltung des Schalldruckpegel deutlich stören, dieser Schall trägt auffällig weit. Die neuen Segelflugmodelle mit Hilfsmotor sind alle elektrisch angetrieben und haben sehr geringe Geräuschentwicklung.

Modellflugzeuge mit Raketenantrieb (Strahltriebwerken) sind beim Modellflugclub Wagenfeld nicht vorhanden und nicht gestattet.

Im Plangebiet sollen Modellflugzeuge mit Kolbenmotoren nur mit einem maximalen Emissionspegel L_{Aeq} von 69 dB(A), gemessen in 25 m Entfernung gem. Ziffer 2.2.6 der „Grundsätze des Bundes und der Länder für die Erteilung der Erlaubnis zum Aufstieg von Flugmodellen gemäß § 16 LuftVO“ (Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwick-

lung; Bonn, 13.2.2006 und 2.3.2006) betrieben werden können. Außerdem sollen Modellflugzeuge mit Elektromotoren sowie Segelflugmodelle betrieben werden können.

Die Modellflugzeuge werden von einer **Start- und Landebahn** von rd. 120 m Länge und rd. 40 m Breite aus betrieben. Es handelt sich um eine ebene, ständig kurzgemähte Wiese.

Neben der Start- und Landebahn steht ein nach Süden hin offener Weideschuppen aus Holz. Er dient gelegentlich als Unterstand. An diesem Weideschuppen ist eine Windfahne angebracht.

Im Plangebiet sollen eine Start- und Landebahn in Form einer kurz gemähten Wiese mit bis zu 140 x 40 m sowie ein Unterstand aus Holz mit bis zu 5 x 8 m Grundfläche, eine Windfahne und eine bewachsene Bodenfläche als Stellplatzfläche genutzt werden dürfen.

Der **Flugbereich** liegt eng um die Start- und Landebahn. Die Modellflugzeuge werden im Betrieb zwangsläufig ununterbrochen beobachtet. Bei der geringen Größe der Modelle ist die Entfernung gering, in der der Betrieb wegen notwendigen Sichtkontaktes noch stattfinden kann. Überdies werden im wesentlichen Kunstflugfiguren etc. geflogen, Streckenflug widerspricht dem Wesen des Modellflugs. Schon von daher ist guter Sichtkontakt entscheidend und der Flugbereich eng begrenzt. Er erstreckt sich bis etwa 50 m nördlich, 150 m östlich, 100 m südlich und 200 m westlich des Grundstücks.

Die Motorflugmodelle werden üblicherweise in einer Höhe 50 - 100 m betrieben, die Maximalhöhe beträgt ca. 200 m. Segelflugmodelle können im Ausnahmefall bis max. ca. 400 m steigen.

Es soll ein Flugbereich mit Radius 300 m um die Mitte der Start- und Landebahn (Fluggeländebezugspunkt) genutzt werden dürfen.

Die Aufstiegshöhe darf während der militärischen Tagtiefflugbetriebszeiten (Montag bis Freitag jeweils 7.00 bis 17.00 Uhr) 150 m über Grund nicht überschreiten.

Die **Nutzungszeiten** sind vom Wetter abhängig. Die vorhandenen kleinen Modelle sind stark wetterabhängig und können bei „schlechtem Wetter“ mit z.B. böigem Wind oder Schauern nicht sinnvoll oder gar nicht betrieben werden.

Üblicherweise findet Flugbetrieb ca. zweimal pro Woche statt, meist in den Nachmittagsstunden von 17.00 – 19.00 Uhr.

Die Flugdauer beträgt bei Modellen mit Verbrennungsmotoren maximal 10-12 min, bei solchen mit Elektromotoren 6-7 min.

Während der Nutzungszeiten können bis zu drei Flugmodelle gleichzeitig betrieben werden. Eine solche Nutzungsintensität ist allerdings die Ausnahme, i.d.R. fliegen 1-2 Modelle.

Tags soll außerhalb der Ruhezeiten, also an Werktagen zwischen 8.00 und 20.00 Uhr sowie an Sonn- und Feiertagen zwischen 9.00 und 13.00 Uhr sowie 15.00 und 20.00 Uhr jeweils an bis zu 6 Stunden Flugbetrieb mit jeweils bis zu 3 Flugmodellen stattfinden dürfen.

Auf eine weitergehende Beschränkung der Nutzungszeiten, daß z.B. nur von 17.00 – 19.00 Uhr oder am Wochenende nur mit Elektromodellen geflogen werden dürfe, wird verzich-

tet.

Ein Verbot des Fliegens am Wochenende würde die Besitzer von Modellen mit Kolbenmotoren ohne Rechtsgrundlage erheblich benachteiligen.

Auch eine Verkürzung des Zeitfensters wäre unangemessen. Zu Schul- und Arbeitszeiten wird per se kaum geflogen. An vielen Tagen wird wegen der Witterungsverhältnisse gar nicht geflogen. Wenn dann die Witterung und die Freizeit Flugbetrieb zulassen, dann reicht der gesetzte Rahmen für den sicheren Immissionsschutz aus und braucht nicht durch weitere Einschränkungen massiv unterschritten werden. Würde der übliche Betrieb z.B. mit 17.00 – 19.00 Uhr festgeschrieben, dann wäre die Möglichkeit genommen, bei guten Flugwetter z.B. schon um 16.30 Uhr zu fliegen. Solche – für den Immissionsschutz unnötigen und konfliktträchtigen – Vorgaben würden schlichtweg das gesetzlich zulässige „wilde“ Fliegen provozieren.

Auch auf andere Beschränkungen der Nutzungsintensität, z.B. nur ein oder zwei Modelle zuzulassen, wird verzichtet.

Die Gemeinde richtet sich nach den *Grundsätzen des Bundes und der Länder für die Erteilung der Erlaubnis zum Aufstieg von Flugmodellen gemäß § 16 LuftVO*“ (Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung; Bonn, 13.2.2006 und 2.3.2006). In dem Gutachten, das den „Grundsätzen“ zugrunde liegt, wird bereits „das ungünstigste Flugmodell mit Kolbenmotor(en)“ berücksichtigt. In der Planung der Gemeinde wird der Emissionswert auf maximal 69 dB(A) beschränkt, woraus sich bei dauernder gleichzeitiger Verwendung von drei Flugzeugen mit Kolbenmotoren der eingehaltene Abstand von 400 m ergibt. Gelegentlich ist diese Nutzungsintensität vorhanden, sie ist auch der Abstandsfindung zugrunde gelegt. Zusätzlich wird in der Planung der Gemeinde die Betriebsdauer auf 6 h gem. der ungünstigsten Annahme des Basisgutachtens beschränkt. Außerdem wird gem. dem Grundziel der Gemeinde festgelegt, daß weit überwiegend Kleinmodelle bis 5 kg benutzt werden dürfen. Diese Regelungen bilden angesichts des eingehaltenen Abstandes einen sicheren Rahmen, um den Immissionsschutz in vollem Umfang zu gewährleisten.

Der Verzicht auf weiterreichende Nutzungsbeschränkungen hindert die Anwohner und den MFC jedoch nicht daran, freiwillig einen Verzicht auf die Nutzung von Kolbenmotoren zu bestimmten Zeiten oder an bestimmten Wochentagen zu vereinbaren, wie es dem Vernehmen nach bereits mehrfach vom Vorsitzenden des MFC angeboten worden war.

Auf dem Gelände brüten regelmäßig Große Brachvögel in dem spät gemähten Randbereich und suchen Nahrung auf der kurzgemähten Start- und Landebahn.

Der Randbereich soll weiterhin erst dann und anschließend selten gemäht werden, wenn die jungen Großen Brachvögel flügge geworden sind. Die Start- und Landebahn soll weiterhin häufig und kurz gemäht werden. Auf andere regelmäßige Aktivitäten als den Modellflugbetrieb und die damit verbundene o.g. Bewirtschaftung soll auf dem Gelände verzichtet werden.

4.2.2 Bedarfsproblematik

Die 15. Flächennutzungsplanänderung dient der Standortdarstellung eines Modellflugplatzes. Der Bedarf an Infrastruktur für solche Freizeit- und Erholungsaktivitäten ist nicht abstrakt bere-

chenbar. Hier geht es vielmehr um eine städtebauliche Angebotspolitik der Gemeinde im Hinblick auf bestehende und absehbare Nachfrage sowie Nutzungs- und Vereinsstrukturen.

In Wagenfeld wird Modellflug betrieben. Es besteht seit rd. 10 Jahren ein eingetragener Verein. Die Mitgliedszahlen steigen weiter. Nach Vereinsangaben sind weitere Jugendliche an einem Betritt interessiert, zur Zeit wird eine Aufnahme jedoch verzögert, da Klarheit über diese Flächennutzungsplanänderung abgewartet werden soll. Es besteht deutlicher und dauerhafter Bedarf an einem Modellflugplatz.

Dies steht vor dem Hintergrund, daß die in Wagenfeld verwendeten Flugmodelle ohne Erlaubnis nicht nur vom Plangebiet aus, sondern auch von den Nachbargrundstücken oder vielen anderen Flächen in der Gemeinde Wagenfeld aus betrieben werden dürfen. Dieser Betrieb darf allerdings nicht in geordneter, organisierter Weise von einer „Anlage“ aus erfolgen, da eine solche wegen des verursachten Zu- und Abgangsverkehrs genehmigungspflichtig wäre. Ungeordnetes Aufsteigenlassen 'kleiner Flugmodelle' ist dagegen erlaubt.

„Wildes Modellfliegen“ soll vermieden werden. Die Gemeinde will die Nutzung „Modellflug“ genauso wie andere Freizeitnutzungen in das gesamte Nutzungsgefüge einordnen und Konflikte, die sich aus dem ungeordneten Betrieb ergeben können, vermeiden.

Dies kann nicht mit einem Nutzungsausschluß geschehen. Zum einen wären auch bei Darstellung entgegenstehender Nutzungen im Gemeindegebiet immer noch reichlich Flächen vorhanden, von denen ein Modellflugaufstieg nach wie vor erlaubt wäre. Da diese Möglichkeit genutzt wird, erwies sich während der Planaufstellung im Sommer 2006, als Modellflug am Hühnkenbrink untersagt war und prompt Modellflugbetrieb an anderer Stelle im Gemeindegebiet in der Nähe zum Naturschutzgebiet beobachtet wurde. Zum anderen widerspräche eine solche Vorgehensweise dem städtebaulichen Ziel der Gemeinde, eine von einer relevanten Anzahl von Bürgern betriebene Freizeitnutzung im verträglichen Maße zuzulassen und ihre Wohlfahrtswirkungen zur Entfaltung kommen zu lassen.

Dies kann also nur mit einem Angebot für diese Nutzungsart erreicht werden, damit dem zulässigen „wilde“ Fliegen eine attraktive Alternative gegenübersteht. Diese Alternative besteht in einem Verein mit einem Modellflugplatz.

Dabei soll der Flächenbedarf in der Gemeinde Wagenfeld selbst gedeckt und nicht auf den Modellflugplatz in der Nachbargemeinde Barver verschoben werden. Die Probleme in der Organisationsstruktur unterschiedlicher selbständiger Vereine, die sich den Platz eines Vereins teilen sollen, sind bekannt. Ebenfalls bekannt sind die Probleme bei der Betriebsstruktur, wenn z.B. Besitzer von Großmodellen mit hohem Aufwand und teilweise weitem Anfahrweg warten oder auf Flüge ganz verzichten müssen, weil Kleinmodelle fliegen, die nach der geltenden Rechtslage überall fliegen dürfen.

Dem Verein soll ein geeigneter, fester Standort zugewiesen und die Konfliktsituation mit anderen Belangen entschieden, die Nutzung also städtebaulich geordnet werden. Mit der Flächennutzungsplandarstellung schafft die Gemeinde die Voraussetzungen für ein Genehmigungsverfahren und bereitet einen Rahmen für die zulässigen Auswirkungen vor. Dadurch wird der Modellflug gebündelt und der Tendenz zum „wildem Betrieb“ entgegengewirkt. Außerdem wird die Einhaltung des Rahmens für den Modellflugbetrieb am Hühnkenbrink künftig überprüf- und sanktionierbar.

4.2.3 Standortermittlung und Standortalternativen

4.2.3.1 Ermittlung der Standorte

In Wagenfeld wird seit Jahren Modellflug betrieben. Der Modellflugclub hatte sich ein Gelände gesucht, das nach Meinung von Modellfliegern geeignet ist. Die Standorteigenschaften belegen, daß die Eignung der Fläche an der Straße „Der Hühnenbrink“ auch städtebaulich gegeben ist.

Allerdings ist damit nicht geklärt, ob es nicht andere, städtebaulich geeignetere Flächen im Gemeindegebiet gibt, auf denen ein Modellflugplatz besser untergebracht würde als am Hühnenbrink. Deshalb wird die gesamte Gemeinde zur Ermittlung von Standortalternativen nach einem einheitlichen Kriterienkatalog geprüft.

Abstand zu Wohngebäuden und Wohngebieten

Grundlage für die Ermittlung eines geeigneten Standortes für einen Modellflugplatz in Wagenfeld sind im Hinblick auf den Immissionsschutz die „Grundsätze des Bundes und der Länder für die Erteilung der Erlaubnis zum Aufstieg von Flugmodellen gemäß § 16 LuftVO“ (Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung; Bonn, 13.2.2006 und 2.3.2006). In diesen Grundsätzen sind Abstandstabellen für eine vereinfachte schallimmissionsschutztechnische Beurteilung für Modellfluggelände enthalten.

Diese Grundsätze betreffen die Erteilung der Erlaubnis zum Aufstieg von Flugmodellen bis max. 25 kg Gesamtmasse. Die Abstandstabellen geben Abstände zwischen dem Mittelpunkt der Start- und Landebahn eines Modellflugplatzes für Flugmodelle unterschiedlicher Emissionspegel und unterschiedlichen Nutzungskategorien in der Umgebung an.

Sie gehen von einem Fluggelände als einer Flächenschallquelle mit Höhe 75 m und Radius 300 m um den Fluggeländebezugspunkt aus.

Als Nutzungszeit werden tags 6 Stunden außerhalb der Ruhezeiten bzw. zwei Stunden innerhalb der Ruhezeit angesetzt. In dem zugrundeliegenden Gutachten (Ingenieurbüro für Bauphysik GmbH Prof. Dr. Wolfgang Sorge: Bericht 7618.1; Nürnberg, 28.5.2004) werden 6 Stunden für Strahltriebwerk-Modell, für Kolbenmotor- Flugmodell sogar 8 Stunden angesetzt.

Für Kolbenmotoren wird außerdem ein Tonhaltigkeitszuschlag von 6 dB angesetzt.

Bei einem Flugmodell mit Kolbenmotor mit einem maximalen zulässigen Emissionspegel von 80 dB(A) gemessen in 7 m Entfernung, entspricht 69 dB(A) gemessen in 25 m Entfernung, soll bei einem Betrieb an 6 Stunden tags außerhalb der Ruhezeit ein Abstand von 300 m zwischen der Mitte der Start- und Landebahn und Mischgebieten eingehalten werden. Werden drei Modelle mit Kolbenmotoren gleichzeitig betrieben, so ergibt sich ein Zuschlag um 5 dB, damit erhöht sich der Abstand auf 400 m.

Für die in Wagenfeld vorgesehene Nutzung in der oben genannten Maximalausprägung liegt der erforderliche **Abstand gegenüber Außenbereichswohngebäuden, Dorf- und Mischgebieten** damit bei **400 m**.

Gegenüber **allgemeinen Wohngebieten** sollen **525 m** eingehalten werden, gegenüber **Kurgebieten, Krankenhäusern und Pflegeanstalten 925 m**.

Sondergebiete für Erholung sollen auf der einen Seite vor Immissionen geschützt werden, um

die Erholungsfunktion nicht ungebührlich zu beeinträchtigen. Auf der anderen Seite emittieren die in der Gemeinde vorhandenen bzw. geplanten Sondergebiete aufgrund der vorhandenen bzw. geplanten hohen Nutzungsfrequenz selbst. Sie werden deshalb bei der Abstandsbestimmung den allgemeinen Wohngebieten gleichgesetzt, da dort ebenfalls auf der einen Seite die Wohnruhe zu berücksichtigen ist, auf der anderen Seite aber auch Immissionen zulässig sind, die z.B. aus dem Betrieb von Schank- und Speisewirtschaften etc. resultieren können.

Die tatsächliche Nutzung, wie sie in Wagenfeld bisher aufgetreten und wie sie künftig zu erwarten ist, bleibt deutlich unterhalb der Schallintensität, die dieser Abstandsvorgabe des Bundesministeriums zugrunde liegt. In Wagenfeld werden weder heute noch künftig über 6 Stunden pro Tag hinweg jeweils drei Flugmodelle, alle mit Kolbenmotoren mit $80 \text{ dB(A)}_{7\text{m}}$, gleichzeitig betrieben. Das lauteste Modell hat $79 \text{ dB(A)}_{7\text{m}}$, es werden auch Elektromotoren und Segelflugmodelle betrieben und die Nutzungsdauer beträgt nur einen Bruchteil des Ansatzes. Schließlich ist auch der genutzte Bereich wesentlich kleiner als $R=300\text{m}$. Mit der Berücksichtigung der oben genannten Abstände liegt die Gemeinde damit 'auf der sicheren Seite' und gibt dem Immissionsschutz das zugebilligte hohe Gewicht, ohne jedoch die Belange des Modellfluges ungebührlich zu vernachlässigen.

Abstand zu naturschutzrechtlichen Schutzgebieten

In der Gemeinde Wagenfeld sind umfangreiche Natur- und damit einhergehende EU-Vogelschutzgebiete ausgewiesen. Hier gelten strenge Schutzbestimmungen, die auch über die Grenze des Gebietes hinauswirken, denn auch von außerhalb darf der Schutzzweck nicht beeinträchtigt werden.

Wie die Situation im Plangebiet am Hühnkenbrink zeigt, können Vogelschutz und Modellflug – entgegen der landläufigen Meinung und entgegen der Aussagen von Fachleuten – vereinbar sein. Auch wenn Fachleute überrascht sind, so findet doch nachweislich erfolgreiche Brut des Großen Brachvogels auf dem Modellflugplatz statt, und zwar erst nach Beginn des Flugbetriebs und mit steigender Tendenz. Der Modellflugplatz, auf dem mit der Bewirtschaftung ausdrücklich Rücksicht auf die Vögel genommen wird, hat sich als besser geeignet für den Großen Brachvogel erwiesen als die landwirtschaftlichen Flächen in der Nachbarschaft.

Trotz dieses Nachweises der Vereinbarkeit soll Modellflug nicht künftig in oder an Natur- oder Vogelschutzgebieten betrieben werden. In diesen Gebieten können und sollen die Voraussetzungen für erfolgreiche Brut seltener Vogelarten etc. durch andere Maßnahmen geschaffen bzw. erhalten werden. In das Schutzregime dieser Gebietes paßt Modellflugbetrieb regelmäßig nicht hinein, dort sollen neben dem speziellen Artenschutz auch allgemeine Ziele des Naturschutzes erreicht werden.

Dazu zählt regelmäßig die weitestmögliche Freiheit von Störungen. Deshalb werden die **Natur- und EU-Vogelschutzgebiete** den Kurgeländen gleichgestellt. Geeignete Flächen für einen Modellflugplatz sollen daher mindestens **925 m** Abstand zu den Schutzgebieten einhalten.

Landschaftsschutzgebiete sind weniger empfindlich, das Schutzregime ist weniger streng. In ihnen finden auch durchaus störende menschliche Aktivitäten statt. Jedoch spielen auch in diesen Gebieten die Ruhe und der Landschaftsgenuß eine regelmäßig bedeutende Rolle, sie sind Teil des Schutzzweckes.

Deshalb werden auch die Landschaftsschutzgebiete als Flächenpotential für Modellflugplätze ausgeschlossen. Im Hinblick auf den Schutzzweck soll ebenfalls ein Abstand eingehalten werden. Dieser soll im Hinblick auf die angestrebte Ruhe größer sein als in der sonstigen Landschaft und wird deshalb einem Streusiedlungswohnhaus gleichgesetzt. Gegenüber **Landschaftsschutzgebieten** sollen deshalb **400 m** Abstand eingehalten werden.

Naturdenkmale und **geschützte Landschaftsbestandteile** sind i.d.R. kleinflächig. Sie sind grundsätzlich als Standort ausgeschlossen. Liegt ein solches, kleinflächiges Schutzobjekt in einer ansonsten geeigneten Fläche für Modellflug, dann ist jeweils eine Einzelfallbetrachtung notwendig, da ggf. eine Vereinbarkeit gegeben sein kann. So könnte ein kleiner, trockener Magerrasen mit wertgebender Vegetation durchaus von einer Nutzung der Nachbarfläche profitieren, welche ebenfalls extensiv ist und die Gehölzaufwuchs ebenfalls nicht toleriert. Pauschalabstände sind deshalb kein geeignetes Instrument, um die Belange von Naturdenkmälern und geschützten Landschaftsbestandteilen angemessen zu berücksichtigen.

Abstand zu Maßnahmenflächen und Wald sowie zu Gewässern

Im wirksamen Flächennutzungsplan sind umfangreiche **Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft** dargestellt. Teilweise haben diese Flächen bereits eine erhöhte Bedeutung für Natur und Landschaft, teilweise sollen Maßnahmen zu einer solchen Bedeutung führen.

Diese bedeutenden oder für Entwicklungsmaßnahmen vorgesehenen Bereiche sollen weiterhin – neben der bestandsgeschützten Nutzung – dieser wirksam dargestellten Nutzungsart vorbehalten bleiben. Die Flächen sollen deshalb nicht als Potentialfläche gelten. Dazu wird ein Abstand von 20 m eingerechnet, dies entspricht dem Mindestabstand zwischen dem Flugplatzbezugspunkt und dem Rand der Start- und Landebahn.

Für **Wald** gilt ebenfalls, daß die vorhandene bzw. wirksam dargestellte Waldnutzung beibehalten werden soll. Deshalb gilt auch Waldfläche als Ausschlußfläche. Hier wird nicht nur der 20 m-Mindestabstand der Nutzungsgrenze zum Flugplatzbezugspunkt eingehalten, sondern zusätzlich ein 30 m „Waldabstand“ wegen des Aufstiegs der Modelle und wegen der Baumfalllänge.

Gewässer kommen per se als Standort für die in Wagenfeld betriebenen Modellflugzeuge nicht in Frage. Schon deshalb werden sie zusammen mit dem 20 m-Mindestabstand ausgeschlossen.

Abstand zu Infrastruktureinrichtungen

Modellflugzeuge bewegen sich nach den o.g. „Grundsätzen des Bundes und der Länder ...“ in einem Radius von 300 m um den Flugplatzbezugspunkt. Deshalb sollen sie Abstände zu technischen Infrastruktureinrichtungen einhalten, damit Konflikte und Unfälle ausgeschlossen werden.

Als Vorsorgemaßnahme soll der Abstand eingehalten werden zu klassifizierten **Straßen** und anderen Straßen, die stark befahren sind. Damit wird ausgeschlossen, daß Autofahrer auf stark befahrenen oder bedeutenden Straßen evtl. durch Modellflugzeuge irritiert werden könnten.

Auch gegenüber **Hochspannungsleitungen** soll der Abstand eingehalten werden, damit Unfälle an diesen Hauptversorgungsleitungen ausgeschlossen werden können.

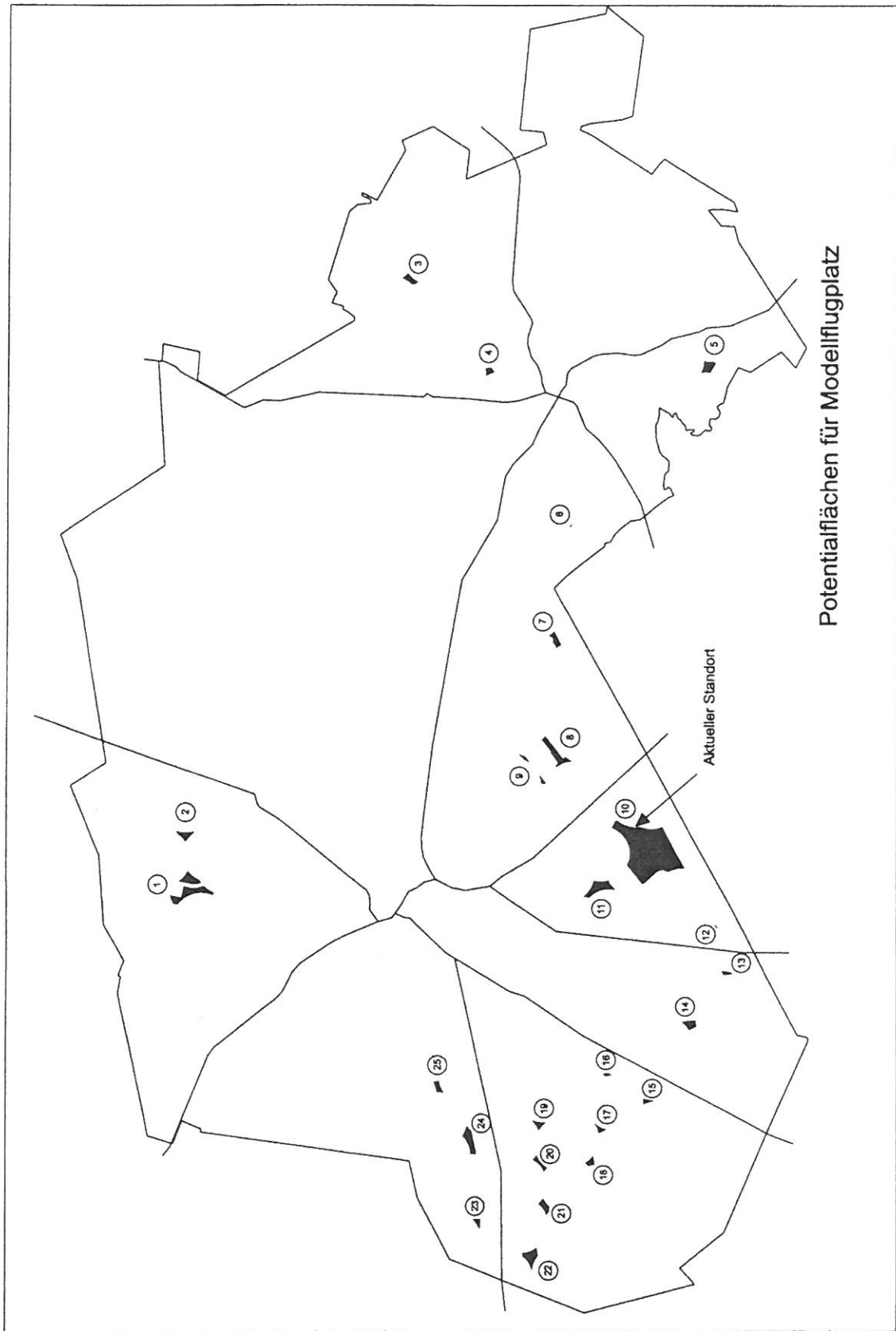
Gegenüber **Windenergieanlagen** sollen 600 m Abstand eingehalten werden. Flugmodelle der geringen, in Wagenfeld betriebenen Größe können in der Wirbelschlepp einer Windenergieanlage beschädigt werden oder abstürzen.

Abstand zur Gemeindegrenze

Die oben genannten Abstände werden auch gegenüber Nutzungen auf dem Gebiet der Nachbargemeinden eingehalten. Für die Ermittlung der Potentialflächen spielt es keine Rolle, ob ein entgegenstehender Belang auf der einen oder der anderen Seite einer Gemeindegrenze liegt.

Zusätzlich wird jedoch auch die Planungshoheit der Nachbargemeinden eigenständig berücksichtigt. Mit einem 300 m-Abstand zur Gemeindegrenze wird sichergestellt, daß die Flugmodelle das Gebiet einer Nachbargemeinde nicht tangieren, auch nicht überfliegen. Damit wird deren Belangen hohes Gewicht eingeräumt.

Nach Prüfung des gesamten Gemeindegebietes anhand der o.g. Kriterien und Abstände ergeben sich 25 Potentialflächen für einen Modellflugplatz.



4.2.3.2 Bewertung der Standorte

Nach der LuftVO gilt, daß außerhalb eines Umkreises von **1,5 km zu Wohngebieten** kleine Modellflugzeuge (weniger als 5 kg Gesamtgewicht) erlaubnisfrei aufsteigen dürfen. Innerhalb des 1,5 km-Radius brauchte deshalb bislang nicht mit Starts und Landungen von Flugmodellen gerechnet werden.

Diese Bestandssituation verringert die Eignung der 'wohngebietsnahen' Bereiche, der Standorte Nrn. 1-4, 6, 9, 16 und 25 sowie die größten Teile der Standorte 8 und 11.

Der **Naturpark Dümmer** reicht in den Südwesten Wagenfelds hinein. Er beinhaltet unterschiedlichste anthropogene Nutzungen, die z.T. der Freizeit und Erholung dienen. Modellflug ist in einem solchen Naturpark, der auch in erheblichem Umfang Straßen und Bebauung umfaßt, grundsätzlich möglich. Eine vorhandene Freizeiteinrichtung in herausgehobener Position ist der Golfplatz. Er hat geringes Störpotential und ist ein Beispiel für die angestrebte, ruhige Freizeitnutzung in diesem Raum. Modellflug soll nicht in diesem Raum konzentriert werden. Deshalb werden die Standorte 13-22 als weniger geeignet gewertet.

Auf der nachfolgenden Übersichtskarte sind neben dem Naturpark und den erlaubnispflichtigen Bereichen auch die Naturschutz- und EU-Vogelschutzgebiete einschließlich ihrer Pufferzonen dargestellt. Letztere nehmen einen sehr großen Anteil am Gemeindegebiet ein und sind mitentscheidend für das Flächenpotential und den Gesamteindruck.

Es verbleiben die Potentialflächen Nrn. 5, 7, 10, 12, 23 und 24 sowie Teile der Flächen 8 und 11.

Der verbleibende Teil der Fläche 8 umfaßt 0,50 ha und ist fast vollständig von „Maßnahmenfläche“ für die Entwicklung entlang der Flöthe und für die Aufwertung des anschließenden Raumes umgeben. Eine Start- und Landebahn für Modellflugzeuge mit den vorgesehenen Abmessungen ragt entweder in die Maßnahmenfläche oder in den erlaubnispflichtigen Raum hinein. Daher ist diese Restfläche weniger geeignet als andere Standorte.

Gleiches gilt für den Restzipfel der Fläche 11. Er umfaßt nur 0,06 ha, eine Start- und Landebahn ragt auch hier immer entweder in Maßnahmenfläche oder in den erlaubnispflichtigen Raum oder in beide hinein. Diese Restfläche ist ebenfalls weniger geeignet als andere Standorte.

Die verbleibenden Flächen Nrn. 5, 7, 10, 12, 23 und 24 liegen am Südrand und am Westrand des Gemeindegebietes. Die Mikro-Standorteigenschaften dieser Flächen entscheiden über die Reihenfolge der Eignung.

Dabei spielt eine wesentliche Rolle, wieviele Wohngebäude in der Umgebung eines solchen Standortes vorhanden sind, wieviele Wohngebäude also von zumutbaren Immissionen des Modellflugbetriebs berührt werden. Als Maß für die Betroffenheit wird geprüft, wieviele Außenbereichswohngebäude im Abstand von 750 m um den Schwerpunkt der Potentialfläche stehen. Dies entspricht dem halben erlaubnispflichtigen Abstand zu Wohngebieten.

Eine weitere wesentliche Rolle spielt, ob die vorgesehene Nutzung Modellflug gut ausgeübt werden kann oder ob es Faktoren gibt, die die Anlage und den Betrieb einer Start- und Landebahn und den Modellflug erschweren.

- Fläche 5 liegt südlich Ströhen im Bereich „Kattelingert“. Sie umfaßt 2 ha. Im Umkreis von 750 liegen 18 Wohngebäude. Am Rand der Potentialfläche und in ihrer näheren Umgebung stehen in erheblichem Umfang Gehölze, in rd. 300 m Abstand verläuft eine 20 kV-Freileitung. Während letztere keinen relevanten Einfluß auf die Eignung mehr haben wird, schränken die Gehölze die Nutzbarkeit in geringem Umfang ein.
- Fläche 7 liegt südöstlich Wagenfeld im Bereich „Im Hohen Moore“. Sie umfaßt 1,5 ha. Im Umkreis liegen 17 Wohngebäude, auch dieser Raum ist also relativ dicht streubesiedelt. Die Gehölze im und am Gebiet schränken die Nutzbarkeit für Modellflug deutlich ein.
- Fläche 10 liegt südlich Wagenfeld im Bereich „Gemeindeholz“. Sie ist mit 44,5 ha die bei weitem größte Potentialfläche. Die Streusiedlung ist gering, im Umfeld liegen nur 3 Wohngebäude. Trotz des Flurnamens „Gemeindeholz“ sind sehr wenige Gehölze im und am Gebiet, so daß die Nutzbarkeit gut ist.
- Fläche 12 liegt ebenfalls südlich Wagenfeld. Es handelt sich mit 0,03 ha um eine sehr kleine Fläche. Die wenigen Gehölze schränken die Nutzbarkeit deutlich ein, da sie nahe der Fläche liegen und keine Standortalternativen in der Fläche bestehen. Die Streubesiedlung des Raumes ist mit 11 Wohngebäuden im 750 m-Umkreis bereits wieder dichter.
- Fläche 23 liegt westlich von Wagenfeld im Bereich „Birkenschold“. Sie ist mit 0,6 ha klein und wird durch eine Gehölzreihe und einen Weg zerschnitten, so daß die Nutzbarkeit eingeschränkt ist. Die Streubesiedlung ist in diesem Raum mit 6 Wohngebäuden im 750 m-Umkreis relativ locker.
- Fläche 24 liegt ebenfalls westlich Wagenfeld, näher zur Ortslage hin als Fläche 23. Die Streubesiedlung wird hier mit 11 Wohngebäuden im 750 m-Radius bereits wieder dichter. Gehölze im und am Gebiet schränken die Nutzbarkeit ein.

Im Vergleich der verbliebenen Potentialflächen erweist sich die Fläche 10 als am besten geeignet. Es handelt sich um einen dünn streubesiedelten Raum, in dem überdies wenige störende Elemente vorhanden sind. Hier treffen gute Nutzbarkeit und geringes Störpotential zusammen, während bei den anderen Flächen eine oder beide Eigenschaften schlechter ausgeprägt sind.

Am Ostrand dieser Potentialfläche liegt der vorhandene Flugplatz des Modellflugclubs Wagenfeld. Die Fläche ist für die Nutzung weiterhin verfügbar, sie ist auch für diesen Zweck hergerichtet. Hier wird die Nutzung Modellflug bereits seit vielen Jahren ausgeübt. Wie die alljährliche Brachvogelbrut deutlich und beeindruckend nachweist, sind Modellflug und Artenschutz eine gelungene Symbiose eingegangen.

Über einen langen Zeitraum gab es auch keine Immissionskonflikte. Erst mit dem Ableben eines Nachbarn und dem Eigentümerwechsel des rd. 600 m entfernten Außenbereichswohnhauses ist ein Konflikt entstanden. Beschwerden über Immissionen kommen von den Nutzer der Außenbereichswohngebäude Flöthweg 55 und Der Hühnenbrink 84. Legt man die „Grundsätze des Bundes und der Länder für die Erteilung der Erlaubnis zum Aufstieg von Flugmodellen gemäß § 16 LuftVO“ zugrunde, dann sind die Beschwerden bei der gegebenen Nutzungsintensität unberechtigt. Die Nutzungsintensität könnte vervielfacht werden, ohne diese beiden Immissionsorte ungebührlich zu belasten.

Vor diesem Hintergrund erscheint der vorhandene Standort als der geeignetste. Es ist jedoch zu prüfen, ob eine Verlagerung innerhalb der Potentialfläche trotz der bisherigen augenfälligen Standortvorteile Verbesserungen gegenüber dem bisherigen Standort erzielen könnte.

Verbesserungen könnten sich im Hinblick auf den Immissionsschutz ergeben, wenn durch eine Verlagerung der Abstand zu Wohngebäuden steigt. Gegenüber den Außenbereichswohnhäusern der Beschwerdeführer steigt der Abstand. Gegenüber dem Gebäude Hühnenbrink 84 steigt er um gut 200 m auf etwa 650 m. Gegenüber dem Gebäude Flöthweg 55 steigt er von rd. 600 m auf 700 m.

Angesichts der bisherigen massiven Beschwerden bei dem gegebenen 600 m-Abstand und den tatsächlichen Schallimmissionen ist dadurch keine entscheidende Entschärfung der auf die Einstellung des Modellflugbetriebes gerichteten Konflikte zu erwarten. Ggf. entstehen durch eine Verschiebung und damit das Näherücken an andere Wohnhäuser neue Konflikte.

Im Hinblick auf den Arten- und Biotopschutz sind keine Verbesserungen zu erwarten. Die derzeitige Nutzung des Modellflugplatzes hat die Voraussetzungen für die alljährliche und erfolgreiche Brachvogelbrut geschaffen und garantiert sie weiterhin.

Aufgrund der Standorttreue des Großen Brachvogel sind dagegen bei einer Verlagerung des Modellflugplatzes und Umnutzung des Geländes Probleme wahrscheinlich, die den Reproduktionserfolg der beiden Paare dieser bedrohten Art (Rote Liste Nds. Kategorie 2, Tiefland West Kategorie 2) für eine Weile oder sogar dauerhaft gefährden.

Auch im Hinblick auf die Nutzbarkeit sind keine Verbesserungen zu erwarten.

Bei einer Verschiebung in den Süden der Potentialfläche ergeben sich ebenso wie bei einer Verschiebung an den Westrand Nachteile im Hinblick auf die dortigen Gehölze.

Ein weiterer, wesentlicher Nachteil ist, daß die vorhandene Start- und Landebahn nicht mehr genutzt werden könnte und neu angelegt werden müßte.

Verbesserungen sind auch hinsichtlich der Verfügbarkeit nicht zu erwarten. Bislang ist keine andere verfügbare Fläche im zentralen Bereich der Potentialfläche bekannt, obwohl bereits seit längerem aufgrund der o.a. Beschwerden Standortalternativen gesucht wurden. Hier ist ein entscheidende Verschlechterung absehbar, da weiterhin von der Unverfügbarkeit anderer Flächen ausgangen werden muß.

Entscheidende Verbesserungen sind also auch bei einer Verlagerung des Modellflugplatzes innerhalb der Potentialfläche 10 nicht zu erwarten.

Eine Verlagerung ins Zentrum der Fläche könnte eine Minderung der zumutbaren Schallimmissionen an den Außenbereichswohngebäuden der Beschwerdeführer und weitere Außenbereichswohngebäude östlich des Gebietes führen, sie brächte jedoch eine Vergrößerung der zumutbaren Schallimmissionen an den Außenbereichswohngebäuden westlich des Gebietes.

Die Symbiose von Modellflug und Vogelschutz würde bei einer Verlagerung gestört, ggf. auch auf Dauer zerstört.

Die bisherige Einrichtung müßte aufgegeben werden, es wäre eine neue Start- und Landebahn anzulegen.

Die Verfügbarkeit einer neuen Fläche ist bislang nicht gegeben.

Die Gemeinde kann über Flächen außerhalb ihres Gemeindegebietes nicht planerisch verfügen. Gleichwohl prüft sie, ob nicht auch eine Mitnutzung des grenznah gelegenen Modellflugplatzes Barver eine „Standortalternative“ ist, welche eine Ausweisung im Gemeindegebiet von Wagenfeld überflüssig machen könnte.

Der Modellflugplatz Barver liegt nördlich ca. 1,5 km außerhalb des Gemeindegebietes. Er ist vom vorgesehenen Standort am Hühnkenbrink rd. 10 km entfernt. Eine Mitnutzung dieses Platzes durch den Wagenfelder Verein ist schon hinsichtlich der Organisationsstruktur, aber noch mehr hinsichtlich der Betriebsstruktur (in Barver fliegen Großmodelle mit bis zu 70 kg sowie Modelle mit Turbinentriebwerken etc.) ungeeignet. Am Rande sei darauf hingewiesen, daß auch die Erfahrungen der Vergangenheit deutlich lehrten, daß der Platz in Barver keine geeignete Alternative für den Betrieb der Kleinmodelle (bis 5 kg) der Wagenfelder darstellt.

Daher erweist sich der vorhandene Standort als geeignet und soll im Flächennutzungsplan für die Nutzung Modellflugplatz dargestellt werden.

5. Flächendarstellung

5.1 Flächendarstellung

Das Plangebiet soll gemäß seiner Eignung und Nutzung in zwei Teilen dargestellt werden. Der zentrale Teil dient dem Modellflug mit Start- und Landebahn. Der Randbereich dient dem Artenschutz mit den Brutplätzen der Großen Brachvögel.

Der Teil des Plangebietes, der für die Sondernutzung Modellflugplatz vorgesehen ist, wird gem. § 5 Abs. 2 Nr. 1 BauGB nach der besonderen Art der baulichen Nutzung als Sondergebiet dargestellt. Er umfaßt die Start- und Landebahn einschließlich einer Entwicklungsoption sowie den Bereich, der für den Weideschuppen als gelegentlicher Unterstand und Träger der Windfahne sowie für unbefestigte Stellplätze vorgesehen ist. Die Nutzung soll gem. den Ausführungen in Kap. 4.2.1 dieser Begründung erfolgen.

Üblicherweise stellt die Gemeinde Wagenfeld in ihrem Flächennutzungsplan lediglich die allgemeine Art der baulichen Nutzung in Bauflächen dar. Damit ermöglicht sie, daß die genaue Nutzungsart in der nachfolgenden Bebauungsplanung zeitnah bestimmt werden kann. Als Einheitsgemeinde hat sie dabei nicht einmal den „Entscheidungssprung“ von flächennutzungsplanender Samtgemeinde zur bebauungsplanenden Mitgliedsgemeinde zu bewältigen, so daß i.d.R. weit überwiegendes für dieses regelmäßige Vorgehen spricht.

Von dieser Vorgehensweise wird in diesem Falle abgewichen. Die angestrebte Nutzung „Modellflugplatz“ ist im Detail bekannt und Planungsgegenstand. Außerdem wird im Hinblick auf die Belange des Großen Brachvogels eine detaillierte zeichnerische Unterscheidung auf der kleinen Plangebietsfläche getroffen. Es kann und soll dementsprechend eine präzise auf den Nutzungszweck abgestellte Sondergebietsbezeichnung dargestellt werden.

Der Randbereich wird als Maßnahmenfläche dargestellt. Er soll weiterhin als spät und selten gemähte Wiese nach dem Brutverlauf des Großen Brachvogels genutzt werden.

Die Untergliederung des Plangebietes in zwei deutlich unterschiedlich dargestellte Bereiche wirkt zeichnerisch strikter, als sie geplant und in der Wirklichkeit gegeben ist. Die Modellflugzeuge fliegen per se auch über der Maßnahmenfläche, außerdem muß die Maßnahmenfläche auf der Straßenseite auch durch eine Zufahrt und Zuwegung unterbrochen werden. 'Im Gegenzug' ist die Start- und Landebahn für den Großen Brachvogel ebenso wie den Kiebitz ein regelmäßig aufgesuchter und intensiv 'beernteter' Nahrungsraum. Die Nutzung der beiden Teilflächen ist also eine zusammengehörige, sie soll nicht auf der nachfolgenden Planungs- und der Nutzungsebene künstlich und unzutreffend als Konflikt definiert und aufgespalten, sondern als sich ergänzende Teile eines funktionierenden Systems verstanden und beibehalten werden.

5.2 Flächenbilanz

Bisherige Darstellung	Darstellung in der Änderung	Größe in ha (ca.)
Fläche für die Landwirtschaft	Sondergebiet „Modellflugplatz“	1,5 ha
Fläche für die Landwirtschaft	Fläche für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft	0,9 ha
		Summe 2,4 ha



6. Auswirkungen der Planung

Mit der 15. Flächennutzungsplanänderung wird die Möglichkeit vorbereitet, im Plangebiet einen Modellflugplatz zu nutzen, der gleichzeitig dem Großen Brachvogel als Brutplatz und ihm sowie anderer Offenlandavifauna zur Nahrungssuche dient.

Damit kann eine in Wagenfeld etablierte Freizeitbetätigung geordnet weiterbetrieben werden. Dem Modellflugclub Wagenfeld wird eine 'Heimstatt' gegeben. Damit wird eine Grundvoraussetzung geschaffen, die Vereinsarbeit, insbesondere die Jugendarbeit weiter zu betreiben.

Der Modellflug wird konzentriert. Wildes Modellfliegen wird entbehrlich. Die Intensität des Modellflugbetriebs wird auf ein zumutbares Maß begrenzt. Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft durch ungeordnetes Fliegen werden vermieden.

Die Immissionen durch den Modellflugbetrieb sind zumutbar. Bei dem zu erwartenden Betrieb bleiben sie sehr deutlich unter dem Maß, das nach den „Grundsätzen der Bundes und der Länder ...“ (s.o.) erlaubt bzw. erlaubnisfähig ist.

Der vom Plangebiet induzierte Verkehr ist gering. Angesichts der Verteilungsmöglichkeiten auf unterschiedliche Zuwegungen bis zum klassifizierten Straßennetz ist die Verkehrsbelastung benachbarten Außenbereichswohnhäuser marginal.

Das Plangebiet bleibt in seiner Ausprägung als Grünland mit besonderer Bewirtschaftungsweise erhalten. Die Voraussetzungen für die Brachvogelbrut bleiben weiterhin gesichert.

Relevante Beeinträchtigungen wildlebender Tiere, z.B. das Auslösen starken Fluchtverhaltens, welches von Jägern in den letzten 3 – 4 Jahren beobachtet worden ist, oder gar das Provozieren von Wildunfällen auf der B 239 sind nicht durch Modellflug zu erwarten.

Auf dem Modellflugplatz brütet seit Jahren erfolgreich der Große Brachvogel. Mit dem Kiebitz hält sich eine weitere empfindliche Art auf dem Gelände auf, außerdem auch „Allerweltsarten“ wie Bachstelzen. Vor dem Hintergrund dieser nachgewiesenen Bestände ist die pauschale Aussage von „starkem Fluchtverhalten von wildlebenden Tieren“ im Zusammenhang mit dem Modellflug schwer verständlich.

Ebenfalls schwer verständlich ist, weshalb nur „in den letzten drei bis vier Jahren“ starkes Fluchtverhalten beobachtet wurde. Der Modellflug wird am Hühnenbrink bereits sehr viel länger – und in den Jahren bis 2003 intensiver betrieben, während in den letzten beiden Jahren nur noch wenig bzw. kein Modellflug stattfand.

Das Wild kann viele Gefahren einschätzen, auch solche, die vom Menschen ausgehen. Gerade das Rehwild, das sich durch hohe Anpassungsfähigkeit auszeichnet, stellt sich in kurzer Zeit auf neue Rahmenbedingungen ein. Von daher sind Berichte über das Verhalten äsender Rehe im Bereich Hühnenbrink sehr glaubhaft. Sie besagen, daß die Rehe beim Aufstieg von Flugmodellen aufmerkten. Bei Annäherung eines Flugmodells erfolgte in einem Teil der Fälle eine kurze Flucht, dann ein Sichern und schließlich das Weiteräsen. Andere Rehe merkten nur kurz auf und ästen weiter.

Eine lange Flucht wegen eines Flugmodells bis über die – mehr als 500 m entfernte – Bundes-

straße hinweg ist nicht bekannt.

Ebenfalls nicht bekannt ist, ob ein Fluchtverhalten vielleicht von den beobachtenden Jägern ausgelöst wurde. Objektiv und (am Verhaltensunterschied zwischen Jagd- und Schonzeit deutlich erkennbar) auch nach den Erfahrungen der Rehe geht von den Jägern eine tatsächliche Gefahr aus. Der Zeitraum der Bockjagd von Mai bis Oktober deckt sich gut mit den Angaben zu beobachtetem Fluchtverhalten von Mai bis November.

Naheliegend ist diese Überlegung zum Fluchtauslöser auch vor dem Hintergrund, daß einzelne Jäger immer wieder mit dem Kfz von Westen her über eine wichtige Äsungsfläche hin zum Hegebusch fahren. Da liegt ein Fluchtverhalten Richtung Osten zur Bundesstraße (ca. 250 m entfernt) nahe.

Gem. tel. Auskunft sind der Polizeiinspektion Diepholz Wildunfälle auf der B 239 während der Dämmerung und der Nachtzeit bekannt, nicht jedoch tags während der üblichen Modellflugzeiten.

Relevante Beeinträchtigungen der Jagd sind vor diesem Hintergrund nicht erkennbar. Die Behauptung, in 1,5 km Umkreis um den Modellflugplatz die Jagdausübung beeinträchtigt, ist nicht nachvollziehbar.

Die Jagdzeiten und die Modellflugzeiten decken sich üblicherweise in nur wenigen Fällen. Modellflug wird nur im engen Umfeld um die Start- und Landewiese betrieben. Modellflug findet weit überwiegend mit Modellen statt, die erlaubnisfrei aufsteigen dürfen. Es sind keine städtebaulich relevante Belange des Jagdwesens ersichtlich, die überwiegen würden.

7. Verkehr / Ver- und Entsorgung

7.1 Verkehrserschließung

Die direkte Verkehrsanbindung des Gebietes ist durch die Gemeindestraße „Der Hühnenbrink“ gegeben. Über diese Straße besteht Anschluß an die K 26 „Bollweg“ oder über die Gemeindestraßen „Flöthweg“ oder „Das Herrenholz“ Anschluß an die Bundesstraße B 239.

Die Gemeindestraßen sind hinreichend ausgebaut. Die Einmündungen der Straßen in die K 26 bzw. in die B 239 sind verkehrsgerecht ausgebaut.

Vom Plangebiet geht ein geringes Verkehrsaufkommen aus. Dieser geringe Verkehr kann ohne Belastung empfindlicher Bereiche auf das regionale und überregionale Straßennetz geführt werden.

7.2 Ver- und Entsorgungsanlagen, Abfall, Altlasten

Für die vorgesehene Nutzung ist keine Ver- und Entsorgung erforderlich.

Als bauliche Anlagen befinden sich ein alter Weidezaun und ein alter Weideschuppen mit einer Windfahne im Plangebiet. Es sind weder Wasser- noch Elektro- noch sonstige Ver- und Entsorgungsanschlüsse erforderlich.

Es fallen keine Abfälle an.

Das Plangebiet liegt innerhalb des Erlaubnisfeldes Dümmersee-Uchte der ExxonMobil Production Deutschland GmbH, Hannover, und hier im Teilgebiet Dümmersee der Wintershall AG Erdölwerke, Barnstorf. Hierbei handelt es sich um öffentlich-rechtlich verliehene Berechtigungen zur Aufsuchung und Gewinnung von Erdöl, Erdgas und anderen bituminösen Stoffen.

Altlasten sind im Plangebiet bislang nicht bekannt geworden. Zu Altstandorten oder Verdachtsflächen liegen der Unteren Abfall- und Bodenschutzbehörde derzeit keine flächendeckenden Informationen vor.

Sollten sich im Zuge von Erdarbeiten oder anderen Planungen oder Maßnahmen Hinweise auf schädliche Bodenveränderungen, Altablagerungen oder Altstandorte ergeben, sind diese zu prüfen und unverzüglich der Unteren Abfall- und Bodenschutzbehörde beim Landkreis Diepholz anzuzeigen.

8. Eingriffsbeurteilung

In dieser 15. Flächennutzungsplanänderung werden Sondergebiet und Maßnahmenfläche anstelle von Fläche für die Landwirtschaft dargestellt. Damit sollen der Modellflugbetrieb auf die Fläche konzentriert und die Voraussetzungen für die Brachvogelbrut gesichert werden.

Das Plangebiet wird im zentralen Bereich als kurzrasige Wiese für Starts und Landungen von Modellflugzeugen genutzt. Der übrige Bereich wird erst im Sommer, nach Flüggewerden der jungen Großen Brachvögel gemäht und während der Brutzeit nicht betreten oder bewirtschaftet.

Vorher war das Plangebiet als Weide sehr intensiv genutzt. Ohne Planung ist eine ebenso intensive Nutzung oder andere landwirtschaftliche Bewirtschaftung auf der „Fläche für die Landwirtschaft“ wiederum zulässig.

Ohne Planung ist auch „wildes Modellfliegen“ im Gebiet zulässig.

Die durch die Flächennutzungsplandarstellung vorbereitete Nutzung entspricht dem Bestand. Die Plandarstellung bewirkt eine planerische Verbesserung gegenüber der bisherigen Darstellung. Daher liegt keine Eingriffsvorbereitung vor.

9. Bodenfunde

Sollten bei Erdarbeiten ur- oder frühgeschichtliche Bodenfunde gemacht werden, wird darauf hingewiesen, daß diese Funde meldepflichtig sind (Nieders. Denkmalschutzgesetz vom 30.05.1978). Diese Funde (neben den 'bekanntem' Fundarten wie Scherben können dies z.B. auch Steineansammlungen, Aschen, Schlacken, Bodenverfärbungen u.a.m. sein) sind unverzüglich der zuständigen unteren Denkmalschutzbehörde bei der Kreisverwaltung (Tel. 05441 / 976-4496 oder 976-0) und Nds. Landesamt für Denkmalpflege, Referat Archäologie (Tel. 0511 / 925-5369 oder 925-0) zu melden. Meldepflichtig sind der Finder, der Leiter der Arbeiten und der Unternehmer. Der Beginn der Erdarbeiten ist rechtzeitig vorher dem Landkreis Diepholz anzuzeigen.

Zutage tretende archäologische Funde und Fundstellen sind bis zum Ablauf von 4 Werktagen nach der Anzeige unverändert zu lassen, für ihren Schutz ist Sorge zu tragen (§ 14 (2) Nds. Denkmalschutzgesetz), wenn nicht die Denkmalschutzbehörde vorher die Fortsetzung der Arbeiten gestattet.

10. Verfassererklärung

Der Entwurf der 15. Änderung des Flächennutzungsplanes wurde ausgearbeitet von Michael Schwarz, Raum- und Umweltplaner, Delmenhorst.

Delmenhorst, 10. Mai 2007

Verfahrensablauf

Der Rat der Gemeinde Wagenfeld hat am 19.7.2006 die Aufstellung der 15. Änderung des Flächennutzungsplanes beschlossen. Die öffentliche Auslegung wurde am 10.10.2006 beschlossen. Der Entwurf hat vom 24.10.2006 bis 24.11.2006 öffentlich ausgelegen. Am 25.1.2007 hat der Rat der Gemeinde Wagenfeld die vorgebrachten Anregungen abgewogen und die 15. Flächennutzungsplanänderung festgestellt.

Diese Begründung hat dem Rat der Gemeinde Wagenfeld in seiner Sitzung am 25.1.2007 zusammen mit der Planzeichnung zur Beschlußfassung vorgelegen.

Wagenfeld, den 30. OKT. 2007



Bürgermeister

Umweltbericht

1. Einleitung

1.1 Kurzdarstellung

Die Änderung des Flächennutzungsplanes betrifft die Darstellung der Nutzungsart auf rd. 2,4 ha bisheriger landwirtschaftlicher Fläche. Sie wird in „Sondergebiet Modellflugplatz“ und in Fläche für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft geändert.

Dadurch soll die bauordnungsrechtlich notwendige Erlaubnis des in diesem Raum zulässigen Modellflugs im Plangebiet planerisch vorbereitet werden. Eine Eingriffsvorbereitung liegt nicht vor.

Der Standort liegt südlich der Ortslage Wagenfeld, zwischen Flöthe und Landesgrenze westlich der Gemeindestraße „Der Hühnenbring“.

Das Plangebiet ist als Modellflugplatz mit kurzgemähter Start- und Landebahn und Extensivgrünland im Randbereich genutzt. Hier brüten alljährlich Große Brachvögel mit Erfolg, sie und weitere Wiesenvögel suchen auf dem kurzrasigen Bereich Nahrung.

Durch die Planung wird vorbereitet, daß die aktuelle Situation beibehalten werden kann und daß die Flugmodelle nicht „wild“ von der Fläche, von Nachbarflächen, Wegen usw. betrieben werden.

Grund und Boden werden nicht für bauliche Anlagen in Anspruch genommen. Es ist keine zusätzliche Versiegelung vorgesehen.

Mit den Nutzungsdarstellung des Standortes wird keine wesentliche und nachhaltige Beeinträchtigung der Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes planerisch vorbereitet. Es liegt keine Eingriffsvorbereitung vor.

1.2 Ziele des Umweltschutzes

Für die Planung sind grundsätzlich insbesondere die Ziele der folgenden Gesetze und Verordnungen zu berücksichtigen:

Planungs- und Bauordnungsrecht:

BauGB Baugesetzbuch in der Fassung der Bekanntmachung vom 27.08.1997

BauNVO Baunutzungsverordnung in der Fassung vom 23. Januar 1990

NBauO Niedersächsische Bauordnung in der Fassung vom 10. Februar 2003

Boden:

BBodSchG Bundesbodenschutzgesetz

NBodSchG Niedersächsisches Bodenschutzgesetz

Wasser:

WHG Wasserhaushaltsgesetz

NWG Niedersächsisches Wassergesetz

Luft / Schall:

BImSchG Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge

TA-Lärm Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm (Sechste Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz)

Naturschutz:

BNatSchG Bundesnaturschutzgesetz

NNatG Niedersächsisches Naturschutzgesetz

UVPG Gesetz über die Umweltverträglichkeit

Für die Planung sind grundsätzlich insbesondere die Ziele der folgenden Fachpläne zu berücksichtigen:

Regionales Raumordnungsprogramm für den Landkreis Diepholz

Landschaftsrahmenplan des Landkreises Diepholz

Flächennutzungsplan der Gemeinde Wagenfeld

Landschaftsplan der Gemeinde Wagenfeld

Die Ziele und „Umweltbelange“ wurden in der Planung dadurch berücksichtigt, dass die Sondernutzung an einem gut geeigneten Standort als Fortsetzung der vorhandenen Nutzung dargestellt und mit der Darstellung von Maßnahmenfläche gekoppelt wurde, damit den Belangen der Brachvogelbrut auch planerisch Rechnung getragen wird.

2. Beschreibung und Bewertung der „Umweltauswirkungen“

2.1 Bestandsaufnahme

Das geplante Gebiet ist Modellflugplatz aus kurzrasigem und langrasigem Grünland mit hoher Bedeutung für Arten und Lebensgemeinschaften.

Das Plangebiet ist zum Teil als kurzgemähte, intensiv gepflegte Wiese und zum Teil als Extensivgrünland im Sinne einer spät und selten gemähten Wiese mit Abtransport des Mähgutes genutzt. Der Modellflugclub Wagenfeld nutzt das Gelände seit 1997 für Modellflug und hat es seither in dieser Weise ausgeprägt. Vorher wurde es als Weide sehr intensiv genutzt, zeitweise waren bis zu 30 Rinder gleichzeitig auf der Fläche.

Ab 1999 bis 2002 brütete jährlich ein Paar des Großen Brachvogels auf dem Modellflugplatz in dem extensiven Grünlandstreifen zwischen der Start- und Landebahn und der südlichen Grenze des Geländes.

Seit 2003 brüten jährlich zwei Paare des Großen Brachvogels auf dem Modellflugplatz in dem extensiven Grünlandstreifen zwischen der Start- und Landebahn und der südlichen Grenze des Geländes. Regelmäßiger Bruterfolg wurde von den Mitgliedern des Modellflugclubs beobachtet.

Die Vögel können sehr gut bei der Nahrungssuche auf der Start- und Landebahn beobachtet werden. Sie bewegen sich dabei zeitweise in einem Abstand von weniger als 40 m zu den beobachtenden Menschen.

Auf der Start- und Landebahn suchen auch Kiebitze Nahrung. Diese brüten anscheinend auf den angrenzenden (Mais)Ackerflächen.

Im Plangebiet steht ein offener Weideschuppen. Er wird von Bachstelzen regelmäßig als Brutplatz genutzt.

In der Nachbarschaft des Plangebietes liegen

- Acker mit geringer Bedeutung,
- Graben mit geringer Bedeutung,
- Gemeindestraße mit geringer Bedeutung.

Das Landschaftsbild wird durch die intensive Landwirtschaft im offenen Gelände geprägt.

2.2 Prognose

Bei Durchführung der Planung wird ein Modellflugplatz betrieben und der derzeitige Zustand einschließlich der guten Voraussetzungen für die Brachvogelbrut beibehalten.

Bei Verzicht wird die Nutzung aufgegeben. Eine landwirtschaftliche Intensivnutzung und ein geringerer Reproduktionserfolg des Großen Brachvogels sind wahrscheinlich. Auf dem vorhandenen Weg fände geringfügig weniger Verkehr statt. Modellflug würde ungeordnet an irgendwelchen Stellen im Gemeindegebiet betrieben, die mindestens 1,5 km von Wohngebieten ent-

fernt sind, u.a. auch im Bereich des Plangebietes. Alternativ wäre an anderer, weniger geeigneter Stelle ein Modellflugplatz auszuweisen.

2.3 Vermeidung und Kompensation

Zur Vermeidung von Eingriffen dient die Darstellung der vorhandenen Situation in Form des Modellflugplatzes als kurzrasigem Bereich mit Bedeutung als Nahrungsplatz und Maßnahmenfläche als spätgemähter Bereich mit Bedeutung als Brutplatz des Großen Brachvogels.

Die Untergliederung des Plangebietes in zwei deutlich unterschiedlich dargestellte Bereiche wirkt zeichnerisch strikter, als sie geplant und in der Wirklichkeit gegeben ist. Die Modellflugzeuge fliegen per se auch über der Maßnahmenfläche, außerdem muß die Maßnahmenfläche auf der Straßenseite auch durch eine Zufahrt und Zuwegung unterbrochen werden. 'Im Gegenzug' ist die Start- und Landebahn für den Großen Brachvogel ebenso wie für den Kiebitz ein regelmäßig aufgesuchter und intensiv 'beernteter' Nahrungsraum. Die Nutzung der beiden Teilflächen ist also eine zusammengehörige, sie soll nicht auf der nachfolgenden Planungs- und der Nutzungsebene künstlich und unzutreffend als Konflikt definiert und aufgespalten, sondern als sich ergänzende Teile eines funktionierenden Systems verstanden und beibehalten werden.

Kompensation ist mangels Eingriff nicht erforderlich.

2.4 Standortalternativen

In Kap. 4.2.3 der Begründung zur Flächennutzungsplanänderung ist die Standortermittlung und Bewertung ausführlich beschrieben. Auf diese Ausführungen wird verwiesen.

3. Zusätzliche Angaben

3.1 Technische Verfahren bei der Umweltprüfung / Hinweise auf Erkenntnisschwierigkeiten

Geprüft wurde die Flächennutzungsplandarstellung von Sondergebiet „Modellflugplatz“ und Fläche für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft auf bisheriger „Fläche für die Landwirtschaft“.

Es wurden keine technischen Verfahren bei der Umweltprüfung verwendet.

Es traten keine Schwierigkeiten bei der Zusammenstellung der Angaben auf.

3.2 Geplante Überwachungsmaßnahmen

Maßnahmen zur Überwachung der Umweltauswirkungen sind auf der Flächennutzungsplansebene nicht erforderlich und nicht geplant. Für Ornithologen besteht wie für jeden interessierten Bürger die Möglichkeit, ohne wesentliche Störwirkung vom Weg „Hühnenbrink“ aus die Brachvögel zu beobachten und die Population zu erfassen.

3.3 Allgemeinverständliche Zusammenfassung

An der Straße „Der Hühnenbrink“ wird ein Modellflugplatz betrieben, auf dem auch Große Brachvögel alljährlich und erfolgreich brüten.

Der Modellflugplatz muß aus bauordnungsrechtlichen Gründen genehmigt werden. Modellflug in der dort betriebenen Intensität darf allerdings auch ohne Erlaubnis und Genehmigung auf dem Gelände, auf den Nachbarflächen etc. betrieben werden, es darf nur kein offizieller Modellflugplatz sein.

Der Flächennutzungsplan stellt „Modellflugplatz“ und „Maßnahmenfläche“ dar.

Bei der Planung werden die gesetzlichen Vorgaben und die in Plänen und Programmen zum Bodenschutz, zur Eingriffskompensation, zum Immissionschutz und zur Luftreinhaltung sowie zum Gewässerschutz eingehalten.

Mit der Planung wird vorbereitet, daß weiterhin Modellflug geordnet stattfinden kann und daß die Voraussetzungen für die Brachvogelbrut weiterhin gewährleistet werden. Ansonsten ist eine Landwirtschaftliche Intensivnutzung wahrscheinlich, die ja auch schon vor dem Modellflug bestand.

Es liegt keine Eingriff in Natur und Landschaft vor.

Ein besserer als der gewählte Standort ist auch nach Prüfung des gesamten Gemeindegebietes nicht ersichtlich.