

# Bekanntmachung der Gemeinde Hohenlockstedt

## Bekanntmachung der Erteilung der Genehmigung der 2. Änderung des Flächennutzungsplanes der Gemeinde Hohenlockstedt für den Bereich des Flugplatzes Hungriger Wolf

Das Innenministerium des Landes Schleswig-Holstein hat mit Bescheid vom 02. November 2006, Az.: IV 642-512.111 – 61.62 (2.Ä.), die von der Gemeindevertretung in der Sitzung am 06. Juli 2006 beschlossene 2. Änderung des Flächennutzungsplan der Gemeinde Hohenlockstedt für den Bereich des Flugplatzes Hungriger Wolf nach § 6 Abs. 1 BauGB genehmigt.

Die Erteilung der Genehmigung wird hiermit bekanntgemacht.

Alle Interessierte können die 2. Änderung des Flächennutzungsplanes und die Begründung in der Gemeindeverwaltung Hohenlockstedt, Kieler Straße 49, 25551 Hohenlockstedt, Zimmer K 1, während der Sprechstunden einsehen und über den Inhalt Auskunft erhalten.

Beachtliche Verletzungen der in § 214 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 bis 3 des Baugesetzbuchs (BauGB) bezeichneten Verfahrens- und Formvorschriften werden unbeachtlich, wenn sie nicht innerhalb eines Jahres seit dieser Bekanntmachung schriftlich gegenüber der Gemeinde geltend gemacht worden sind. Dasselbe gilt für die nach § 214 Abs. 3 Satz 2 BauGB beachtlichen Mängel des Abwägungsvorgangs. Dabei ist der Sachverhalt, der die Verletzung oder den Mangel begründen soll, darzulegen (§ 215 Abs. 1 BauGB).

Hohenlockstedt, den 30. August 2007

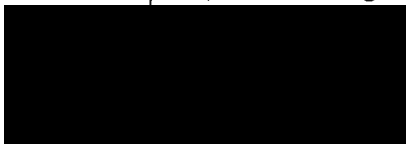
Gemeinde Hohenlockstedt  
Der Bürgermeister

  
Dörnte

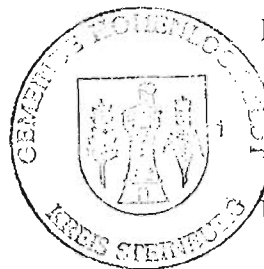
Ausgehängt am 30. August 2007  
Abzunehmen am 07. September 2007

Abgenommen am 07.09.2007

Hohenlockstedt, den 30. August 2007



Unterschrift



Hohenlockstedt, den 07.09.2007




Unterschrift

Die Übereinstimmung der vorstehenden Ablichtung mit dem Original wird hiermit amtlich beglaubigt.

Die Beglaubigung dient der Vorlage bei der Anzeige- und Genehmigungsbehörde

Hohenlockstedt, 10.09.2007



Gemeinde Hohenlockstedt  
Der Bürgermeister  
  
Ka

# GEMEINDE HOHENLOCKSTEDT

## 2. ÄNDERUNG DES FLÄCHENNUTZUNGSPLANS

Für das Gebiet:

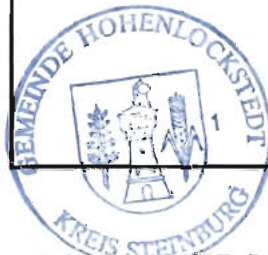
Flugplatz Hungriger Wolf und ehemaliger  
Unterkunfts- und Versorgungsbereich



### Begründung

Die aufgrund des Erlasses des Innenministeriums vom **02.11.2006** zur Erfüllung der Nebenbestimmungen und zur Beachtung der Hinweise vorgenommenen textlichen Änderungen sind in der Begründung **grau** hinterlegt. Nicht mehr gültige Textpassagen sind durchgestrichen.

Hohenlockstedt, den 31. Mai 2007



.....  
Bürgermeister

AC PLANERGRUPPE

JULIUS EHLERS | MARTIN STEPANY  
STADTPLANER | ARCHITEKTEN  
LANDSCHAFTSARCHITEKTEN

Burg 7A | 25524 Itzehoe  
Fon 04821.682.80 | Fax 04821.682.81  
post@ac-planergruppe.de  
www.ac-planergruppe.de

## 1 Räumliche Lage, Geltungsbereich

Der Planungsumgriff der 2. Änderung des Flächennutzungsplanes der Gemeinde Hohenlockstedt umfasst das Gelände des ehemals von der Bundeswehr genutzten Heeresflugplatzes „Hungriker Wolf“ mit der dazugehörigen Waldersee-Kaserne mit Ausnahme einer ca. 8,2 ha großen Teilfläche im Westen, die sich auf dem Gemeindegebiet der Nachbargemeinde Hohenaspe befindet.

Das Flugplatzgelände liegt in einer Entfernung von ca. 2,5 km westlich des Hauptsiedlungsgebietes der Gemeinde Hohenlockstedt und westlich der Bundesstraße 77 von Itzehoe nach Rendsburg. Es wird im Norden von landwirtschaftlichen Flächen begrenzt, im Süden schließen sich Flächen an, die im rechtsgültigen Flächennutzungsplan der Gemeinde für gewerbliche Entwicklungen im Umfeld der bestehenden Abfallsortieranlage vorgesehen sind. Im Westen befinden sich ebenfalls landwirtschaftliche Flächen sowie die Gemeindegrenze zur Nachbargemeinde Hohenaspe.

## 2 Planungserfordernis

Am 01.04.2004 wurde der militärische Betrieb des Flugplatzes durch die Bundeswehr aufgegeben. Das Gelände ging in das Eigentum der heutigen Bundesanstalt für Immobilienaufgaben über, der die Vermarktung der Flächen obliegt. Durch den Wegfall der militärischen Nutzung galt das gesamte Flugplatzgelände zunächst planungsrechtlich als Außenbereich, bauliche Nutzungen über die Bestimmungen des § 35 BauGB hinaus waren somit unzulässig.

Bereits vor und während der militärischen Nutzung existierte auch ein ziviles Nutzungsrecht des Flugplatzes durch den Itzehoer Luftsportverein(ILV). Da diese Nutzung auch wegen ihrer Bedeutung für die Region langfristig gesichert werden sollte, gründeten die Gemeinde Hohenlockstedt und der ILV zu gleichen Teilen eine Betriebsgesellschaft (die „Flugplatz Hungriker Wolf GmbH“), die bei der zuständigen Luftfahrtbehörde, dem Landesamt für Straßenbau und Verkehr, eine Genehmigung zum Betrieb des Flugplatzes als Verkehrslandesplatz beantragte. Die Genehmigung hierzu wurde am 08.08.2003 gemäß § 6 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) in Verbindung mit § 49 ff der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO) noch vor Ablauf der militärischen Nutzung erteilt. Das Luftverkehrsgesetz gilt zunächst für das gesamte, durch einen vorhandenen Zaun eingegrenzte Flugplatzgelände nördlich der Waldersee-Kaserne. Mit dem Erlöschen der militärischen Nutzung unterliegt das gesamte Areal nun der Planungshoheit der Gemeinde, deren Aufgabe es ist, den genauen Umfang des zukünftigen Flugplatzgeländes und der flugtechnischen Nutzungen zu bestimmen sowie die planungsrechtlichen Voraussetzungen für eine geordnete städtebauliche Entwicklung des gesamten Areals zu schaffen. Da ein Großteil der Flächen im rechtsgültigen Flächennut-

zungsplan als Sondergebiet Bund dargestellt sind, hat die Gemeinde einen Beschluss zur 2. Änderung des Flächennutzungsplans gefasst.

Die endgültige Abgrenzung des Flugplatzes und damit des Geltungsgebiets der luftfahrtrechtlichen Genehmigung wird in Abstimmung mit dem Landesbetrieb für Straßenbau und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein, Betriebssitz Kiel – Luftfahrtbehörde - nach Inkrafttreten der 2. FNP-Änderung auf der Basis der im Plan dargestellten Nutzungen festgelegt.

### **3 Planungsvorgaben**

#### **3.1. Landesraumordnungsplan, Regionalplan**

Der Landesraumordnungsplan stuft die Gemeinde Hohenlockstedt als ländlichen Zentralort im 10 km Umkreis um das Mittelzentrum Itzehoe ein. Das Gemeindegebiet östlich der B 77 liegt in einem Raum mit besonderer Bedeutung für Tourismus und Erholung. Es handelt sich um das Gebiet des Naturparks Aukrug, dessen westliche Grenze die Bundesstraße 77 bildet.

Nach Darstellung der am 18.04.2005 in Kraft getretenen Neufassung des Regionalplans für den Planungsraum IV liegt das Flugplatzgelände selbst in einem Gebiet mit besonderer Bedeutung für den Grundwasserschutz.

Im Textteil des Landesraumordnungsplans wird unter Ziffer 7.2.6 – Luftverkehr – auf die Bedeutung des Flugplatzes als zivil genutzter Landeplatz für die Region um Itzehoe hingewiesen und ausgeführt: „Der Verkehrslandeplatz ist...für eine weitere Nutzung durch den Geschäftsreiseverkehr und den Luftsport zu sichern.“ Dabei sind die Schutzansprüche angrenzender Bereiche (insbesondere Hohenaspe) zu berücksichtigen.

Die Waldflächen auf der Ostseite der B 77 im Naturpark Aukrug sind als Erholungswald gesondert dargestellt.

Im Plan dargestellt ist auch der Bauschutzbereich des Flugplatzes, dessen Bedeutung und Funktionsfähigkeit bei Planungen und Maßnahmen zu beachten ist.

#### **3.2. Landschaftsrahmenplan, Landschaftsplan**

Nach Aussage der Karte 1 des Landschaftsrahmenplans für den Planungsraum IV liegt der Flugplatz „Hungrierer Wolf“ mitten in einem sich halbkreisförmig von Norden nach Süden erstreckendem geplantem Wasserschutzgebiet. Nach Darstellung des Staatlichen Umweltamtes wird es jedoch nicht zu einer Schutzgebietsausweisung kommen. Im westlichen Bereich ist das Entstehungsgebiet der Rolloher Bek als Teil eines Gebietes mit besonderer Eignung zum Aufbau eines Biotopverbundsystems verzeichnet.

Parallel zum Aufstellungsverfahren der 2. Änderung des Flächennutzungsplans wird für das Gebiet des ehemaligen Militärflugplatzes ein Teil-Landschaftsplan erarbeitet, da

das Gelände als ehemaliger Bundeswehrstandort durch den bestehenden Landschaftsplan der Gemeinde nicht erfasst ist.

Die Darstellungen des Teil-Landschaftsplans sehen für den Bereich der Bestandsgebäude eine bauliche (gewerbliche) Folgenutzung vor. Die zu erhaltenden Waldflächen wurden mit der unteren Forstbehörde abgestimmt und sind in den Flächennutzungsplan sowie den nachfolgenden Bebauungsplan zu übernehmen. Waldflächen zwischen den Gebäuden dürfen mit Zustimmung der Forstbehörde entfernt werden und sind entsprechend durch Ersatzaufforstungen auszugleichen.

Auf einer ehemals als Parkplatz genutzten Schotterrasenfläche hat sich ein Biotop entwickelt, das nach §15a Bundesnaturschutzgesetz geschützt ist. Die Fläche soll auch künftig unter Naturschutzaufgaben eingeschränkt nutzbar sein und ist daher im Landschaftsplan zusätzlich als Grünfläche dargestellt.

Der Teil-Landschaftsplan zeigt unterschiedliche Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft, die in den Flächennutzungsplan zu übernehmen sind (s. Kap. 7.6). Die jeweils auf die naturräumliche Situation ausgerichteten Entwicklungsziele sind den Plänen und dem Erläuterungsbericht des Landschaftsplans zu entnehmen.

Für den Bereich der 2. FNP-Änderung und der parallel geführten Aufstellung des Teil-Landschaftsplans besteht keine Pflicht zur Strategischen Umweltprüfung, da sich die Art der Hauptnutzung (Flugplatz) nicht ändert und die beabsichtigten Folgenutzungen hinsichtlich ihres flächenhaften Umfangs im Rahmen des Bestandes bleiben.

### **3.3. Entwicklungskonzept „Hungriger Wolf“ und sonstige übergeordnete Entwicklungsplanungen**

Bereits 2002, noch vor dem Abzug der Bundeswehr, wurde von der Landesentwicklungsgesellschaft Schleswig-Holstein (LEG) im Auftrag der Gemeinde Hohenlockstedt ein „Entwicklungskonzept Konversion Hungriger Wolf“ unter Beteiligung interessierter Einwohner und weiterer gesellschaftlicher Akteure in der Region erarbeitet. Neben einer genauen Bestandsbewertung der vorhandenen Gebäude sieht ein erstes grobes Nutzungskonzept neben dem Flugbetrieb auch die Eignung des Geländes für Veranstaltungen sowie gewerbliche Einrichtungen aus dem Bereich der Logistik als geeignete Folgenutzungen an.

Der Standort des Flugplatzes war auch Gegenstand der Beratungen im Rahmen der im Mai 2002 fertig gestellten Ländlichen Struktur- und Entwicklungsanalyse (LSE) des Amtes Hohenlockstedt. Auch darin wird die Bedeutung des Flugplatzes für den Freizeit- und Tourismussektor betont.

### **3.4. Regionale Entwicklungsstrategie für den Wirtschaftsraum Itzehoe und Umland**

Die Gemeinde Hohenlockstedt beteiligte sich in 2003/2004 an der Erarbeitung eines gemeinsamen regionalen Entwicklungskonzeptes für die Region Itzehoe, unterzeichnete die abschließende Vereinbarung dann jedoch nicht. Die Landesplanung sieht aufgrund der besonderen Bedeutung des Standortes für die Region weiterhin das Erfordernis einer regionalen Abstimmung. Das Nutzungskonzept für das Gesamtgelände wurde der Lenkungsgruppe der Region IZ am 14.09.2005 vorgestellt. Der geplanten Nachnutzung des Geländes auf der Basis des vorgetragenen Nutzungsgrobkonzeptes wurde grundsätzlich zugestimmt. Der Umfang der geplanten gewerblichen Folgenutzung des Kasernengeländes im Süden, der sich in wesentlichen Teilen auf die Nutzung der bestehenden Hallen und Werkstätten erstreckt, fand ebenfalls allgemeine Zustimmung. Eine Konkurrenzsituation zu den vereinbarten gewerblichen Schwerpunktbereichen entlang der A 23 wurde nicht gesehen.

Die in der Stellungnahme der Region angesprochene Erschließung über die bestehende Hauptzufahrt wird aus Sicht des Landesbetriebs für Straßenbau und Verkehr als Straßenbaulastträger für ausreichend erachtet. Die Region weist des Weiteren auf die notwendige Behandlung der Verkehrslärmthematik infolge des Flugbetriebs in Bezug auf die angrenzenden Nachbargemeinden hin.

### **3.5. Darstellung im festgestellten Flächennutzungsplan**

Der rechtsgültige Flächennutzungsplan der Gemeinde Hohenlockstedt stellt den Flugplatz als Sondergebiet Bund dar. Teile des vorhandenen Baumbestandes, insbesondere im Bereich der Unterkunftsgebäude im Süden, in einigen Randbereichen des Flugplatzgeländes sowie an der B 77 sind als Wald dargestellt. Zwei nicht militärisch genutzte Wohngebäude an der B 77 stellt der FNP als landwirtschaftlich genutzte Flächen dar. Es handelt sich um eine Art Splittersiedlung, die planungsrechtlich als Außenbereichsfläche nach § 35 anzusprechen ist.

Als nachrichtliche Übernahme ist ein Grabhügel im südlichen Kasernengelände als archäologisches Denkmal verzeichnet, das als Denkmal Nr. 40 im Denkmalsbuch geführt wird. Weiterhin sind die Einflugschneisen der Start- und Landebahnen als Bauschutzbereich des Flugplatzes nach § 12 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) nachrichtlich in der Planzeichnung des Flächennutzungsplans dargestellt.

## **4 Planungsziele**

Die Gemeinde strebt als vorrangiges Planungsziel die Stärkung und Entwicklung des Flugplatzes als Verkehrslandeplatz mit den damit verbundenen flugtechnischen Nutzungen sowie als Standort für den Luftsport an. Sie ist darüber hinaus bestrebt, das Gelände „Hungriger Wolf“ als einen gewerblichen Standort mit einem besonderen Profil - Nachnutzung der hinterlassenen Einrichtungen und ge-

werblichen Bauten - im Rahmen des vormalig militärisch genutzten Flächenbestandes zu entwickeln. Angestrebt werden sowohl ein breites Nutzungsspektrum der zukünftigen Betriebe als auch ergänzende gebietsverträgliche Einrichtungen aus dem Freizeit- und Sport / Gesundheitsbereich. Der Standort eignet sich aufgrund seiner gesonderten, verkehrlich gut erreichbaren Lage auch für Nutzungen, die in innerörtlichen Lagen zu Konflikten führen. Die planerische Vorbereitung neuer Wohnbauflächen wird wegen der Entfernung des Standortes zum Siedlungsschwerpunkt sowie möglicher Nutzungskonflikte (Emissionen aus dem Flugbetrieb) nicht in Betracht gezogen.

## 5 Umweltbericht

*Erarbeitet durch Dipl. Ing. Thomas Bünz,  
LandschaftsArchitekt BDLA.*

### 5.1. Beschreibung der Planung

Die Gemeinde Hohenlockstedt hat durch ihrem Bauausschuss am 3. Juni 2004 beschlossen, ihren Flächennutzungsplan für den Bereich „Hungriger Wolf“ zu ändern. Dabei konnte und musste sie erstmals Entscheidungen über beabsichtigte städtebauliche Entwicklungen treffen, die den voraussehbaren Bedürfnissen der Gemeinde entsprechen.

#### 5.1.1 Ausgangsstatus

Das hier betroffene Verfahrengelände war über rund 50 Jahre „Sondergebiet Militär“. Die Fläche war somit der kommunalen Planungshoheit entzogen und konnte ohne Entscheidung über weitere Inhalte eben nur als ein solches „Sondergebiet“ dargestellt werden.

In militärischer Nutzung war auf dieser Fläche ein Flugplatz mit gesamter zugehöriger Infrastruktur entstanden. Der Flugplatz diente hauptsächlich als Einsatzgebiet einer Hubschrauberstaffel. Zusätzlich war innerhalb des Militärgeländes eine zivile Nutzung für den Itzehoer Luftsportverein (ILV) eingerichtet, der diese Fläche schon vor Beginn dieses Bundeswehr-Standortes entsprechend nutzte.

Als ehemals militärische Infrastruktur sind noch vorhanden: 2 Landebahnen (davon ist eine auf 500 m Länge mit Asphaltbeton befestigt), befestigte und unbefestigte Rollwege, mit Beton befestigte Stellplätze für Hubschrauber, mehrere große Flugzeughallen (südöstlicher und nordwestlicher Bereich) mit befestigten Bewegungsflächen im Vorbereich, Feuerwehrrhalle, Flugsicherungsgebäude mit Schulungs- und Verwaltungsräumen, Kasernengebäude zur Unterbringung der Soldaten, Kasinos für Mannschaften und Offiziere, Sporthalle, Sportplatz, zentrale Heizanlage, Unterstellhallen und Werkstätten für Militärfahrzeuge, Anlagen zur Ver- und Entsorgung, Verkehrswege.

Der ILV besaß zum Zeitpunkt des militärischen Abzugs 3 eigene Flugzeughallen, ein Vereinsheim mit eigenem Kontrollgebäude, ein Werkstattgebäude, Tankeinrichtung und PKW-Abstellplätze. Die Nutzung war über Pachtverträge geregelt.

Mit Abzug des Militärs am 31. März 2004 erlosch gleichzeitig die Flächenfunktion als „Sondergebiet Militär“. Ab diesem Zeitpunkt besteht wieder die kommunale Planungshoheit. Es sind nun zahlreiche Nutzungen, Gebäude und Einrichtungen vorhanden, die aber bisher im zivilen Planungsrecht nicht gesichert sind.

In der Landesregierung, im Kreistag und der Gemeinde bestand Einigung darüber, den Flugplatz in ziviler Nutzung weiterhin zu erhalten. Gemeinsam mit dem ILV hat die Gemeinde eine Flugplatz-Betriebsgesellschaft („Flugplatz Hungriger Wolf GmbH“) gegründet. Der ILV hat die für seinen Betrieb erforderlichen Flächen erworben.

Auf Antrag dieser Betriebsgesellschaft wurde 2003 von der zuständigen Luftfahrtbehörde die Genehmigung zum Betrieb des Flugplatzes als „Landeplatz für den allgemeinen Verkehr (Verkehrslandeplatz)“ erteilt.

Die Gemeinde ist darüber hinaus bestrebt, für die weiteren vom Militär hinterlassenen Einrichtungen neue gewerbliche Nutzungen im Rahmen von Konversionsbemühungen zu finden. Mehrere Objekte wurden bereits an neue Eigentümer übergeben.

### **5.1.2 Inhalt und Ziele des Flächennutzungsplans**

Mit dem Flächennutzungsplan werden die planungsrechtlichen Festsetzungen nach den Vorschriften des BauGB für bereits bestehende Nutzungen nachgeholt.

Oberstes Ziel ist die Erhaltung des Flugplatzes als Verkehrslandeplatz. Ihm kommt eine bedeutende Rolle als Infrastrukturfunktion in der Region zu. Ebenso wichtig ist aber die Ansiedlung von Gewerbebetrieben, durch die die Entstehung neuer Arbeitsplätze erwartet wird.

Im Bemühen zur Anwerbung von Gewerbebetrieben bieten die vom Militär hinterlassenen Einrichtungen Chancen als besondere Standorte, die sonst in der Nähe besiedelter Bereiche eher störend oder konflikträchtig sein könnten. Aufgrund der guten inneren und äußeren Erschließungen sollte eine gewerbliche Nachnutzung aussichtsreich zur wirtschaftlichen Stärkung der Region beitragen können, ohne zusätzlich Eingriffe in die Umwelt besorgen zu müssen.



### 5.1.3 Darstellungen im Flächennutzungsplan

Zentrale Festsetzung ist die für das „Sondergebiet Flugplatz“. Diese Festsetzung schließt die Landebahnen mit ihren Sicherheitsräumen, die Bewegungsflächen und die voraussichtlichen Flächen für die Infrastruktur ein. Die Sicherheitsräume schließen auch die Anflugwege in Verlängerung der Landebahnen ein. Zu den Flächen der Flugplatz-Infrastruktur gehören auch die Einrichtungen der ehemaligen Feuerwehr, der Flugsicherung, der Flugzeughallen im mittleren Ostbereich des Verfahrensgebietes und die vorhandenen Anlagen des ILV.

Die ehemaligen Flugzeughallen mit umgebenden befestigten Bewegungsflächen im nordwestlichen Verfahrensgebiet wurden an einen Gewerbebetrieb für Pyrotechnik veräußert, der in diesem Bereich expandieren möchte. Die Flächen wurden zweckentsprechend als „Gewerbeflächen“ (1+2) ausgewiesen. Auf Flächen zwischen GE1 und GE2 erprobt das Max-Planck-Institut Messgeräte mit überwiegend temporären Einrichtungen. Dieser Bereich wurde als „SO-Forschung“ ausgewiesen.

Die ehemaligen Rollwege, Tankstelle und Abstellflächen im Übergang von der Gewerbefläche 1 zum Sondergebiet Flugplatz wurde von einem Unternehmen erworben, das Fahrsicherheitstrainings für bestimmte Straßenverkehrsfahrzeuge anbietet. Die Flächen wurden zweckentsprechend als „Sondergebiet Verkehrstraining“ ausgewiesen.

Für die im westlichen Verfahrensgebiet liegenden Einrichtungen, die in militärischer Nutzung für die Unterbringung der Wachhunde verwendet wurde, bestehen Bestrebungen zur Einrichtung eines Tierheims. Die Flächen wurden zweckentsprechend als „Sondergebiet Tierheim“ ausgewiesen.

Für den Bereich der ehemaligen Logistik und Kaserne im südöstlichen Verfahrensgebiet bestehen teilweise bereits Nachnutzungen durch kleinere Gewerbebetriebe. Noch nicht veräußerte Bereiche sollen ebenfalls einer gewerblichen Nachnutzung zugeführt werden und wurden zweckentsprechend als Gewerbeflächen (3-5) ausgewiesen.

Der ehemalige militärische Bereich war rundherum durch einen äußeren Zaun gesichert. Die jetzt geltende Genehmigung als Verkehrslandeplatz enthält eine Umzäunung als Auflage. Aufgrund der weiterhin besonderen Schutzbedürfnisse der auch sonst im Gebiet liegenden Nutzungen, sollen die bestehenden Einfriedungen am bisherigen Ort verbleiben.

Als Sichtschutz war das Militärgelände in unterschiedlichen Breiten von Wald innerhalb der Umzäunung umgeben. Die Freianlagen im Kasernenbereich waren mit Bäumen und Gehölzen bepflanzt, die mittlerweile auch Waldcharakter darstellen. Ausgehend von dem nach Waldgesetz vorgeschriebenen 30 m breiten Waldschutzstreifen vor bestehenden Gebäuden wurden die mit Waldgehölzen bewachsenen Flächen als Wald dargestellt, soweit sie nicht dem Sicherheitsbedürfnis der Flugplatznutzung widersprechen.

Insbesondere im nordwestlichen Bereich wurden geschützte Biotop- und Potenzialgebiete für Naturentwicklungen kartiert. Diese Bereiche enthalten hohe Grundwasserstände und gehören zum Entstehungsgebiet des Rolloher Beks. Sie wurden in Teilen als „Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft“ ausgewiesen. Mit den im Landschaftsplan dargestellten Entwicklungen soll der vorhandene Biotopverbund verbessert werden.

Im südwestlichen Bereich wurde eine Fläche zur Waldbildung ausgewiesen. Sie kann ggf. südwestlich über das bisherige Verfahrensgebiet hinaus ergänzt werden.

Die am östlichen, nördlichen, westlichen und südlichen Rand ausgewiesenen Waldflächen enthalten Einschränkungen hinsichtlich der allgemeinen Waldfunktionen, weil sie durch verbleibende Einfriedungen nicht allgemein zugänglich gemacht werden können.

#### **5.1.4 Allgemeine Umweltziele im Bereich des Plan- gebiets**

Alle vorhandenen Naturpotenziale im Plangebiet werden erhalten. Die Pflege naturwirksamer Flächen wird extensiviert. Die zulässigen Nutzungen im Gebiet werden rücksichtsvoll zur Natur und zu den Interessen der Umgebung betrieben werden.

## **5.2. Beschreibung der Umwelt**

### **5.2.1. Derzeitiger Umweltzustand im Bereich des Plangebiets**

Wie häufig in militärischen Bereichen anzutreffen, sind auch hier besondere Ausprägungen innerhalb der Kulturlandschaft vorzufinden. Außerhalb intensiver Nutzungsbereiche konnten sich aufgrund sparsamer Pflege und geringer Stoffeinträge artenreiche Lebensräume entwickeln.

#### **Schutzgut Mensch**

Das Verfahrensgebiet ist umfriedet und somit nur über den Haupteingang allgemein zugänglich. Von dieser Zugänglichkeit ist das „Sondergebiet Flugplatz“ ausgenommen.

Mit der Nutzung als Flugplatz sind Lärm- und Abgasemissionen einhergehend. Weil die Betriebsgenehmigung des Flugplatzes auf Startgewichte für Flugzeuge auf 5.700 kg und für Hubschrauber auf 10.000 kg beschränkt ist, werden die Abgase in Bezug auf den umgebenden Straßenverkehr kaum wahrzunehmen sein.

Motorisierte Fluggeräte benötigen in der Abflugphase volle Leistung und erzeugen in diesem Moment ihre maximalen Lärmemissionen. Die akustische Ausbreitung nimmt mit steigender Höhe zu.

Zu Zeiten der militärischen Nutzung bestand verstärkter Hubschrauberverkehr an Werktagen. Es wurde aber teilweise auch Nachtflug- und seltener Wochenendbetrieb geführt. Die parallele zivile Nutzung fand auch werktags statt, aber intensiver an Wochenenden. Zivile Nachtflüge wurden nur in geringem Maße dann durchgeführt, wenn auch das Militär Nacht-An- oder Abflüge erwartete. Nachtflüge (Dunkelheit) können aufgrund fehlender Beleuchtung nicht mehr durchgeführt werden.

Die militärische Nutzung ist entfallen. Die zivile Nutzung findet weitgehend im bisherigen Umfang statt. Auch wenn der derzeitige Flugplatzbetreiber eine höhere Start-Landefrequenz anstrebt, ist unter gegenwärtiger Nutzung keine spürbare Steigerung zu erwarten. Dies ist begründet einerseits durch die stark steigenden Kosten zum Führen eines individuellen Kleinflugzeuges (Energiekosten) und den damit beschränkten Nutzerkreis, andererseits durch die periphere Konkurrenz. Selbst wenn Kleinflugzeuge zunehmend aus der Nutzung des Flugplatzes Fuhlsbüttel verdrängt werden sollten, verteilen die sich zunächst auf näher gelegene und besser erreichbare Standorte in Uetersen und Hartenholm.

Neu hinzugekommen ist jedoch ein Betrieb, der Fallschirm-Absprünge anbietet. Für Absprünge, die auf dem Platz stattfinden, erfolgte bisher auch der Steigflug bis zur Absprunghöhe auf 3.500 m im Nahbereich. Aufgrund von Beschwerden aus der Gemeinde Hohenasperde wurden jedoch strenge Regeln eingeführt, die Anweisungen enthalten, direkt nach dem Start auf der Piste 27 (West) nach Norden zu verschwenken und den Steigflug dort über möglichst wenig bewohntem Gebiet fortzusetzen. Das Siedlungsgebiet der Gemeinde Hohenasperde soll dabei strikt gemieden werden. Das bisherige Flugzeug für den Absprung war wohl auch relativ laut und soll ab der beginnenden Saison 2006 durch ein leiseres ersetzt werden.

Grundsätzlich ist der Lärmschutz an Flugplätzen ein Thema des Luftverkehrsgesetzes. Strengere Auflagen im ak-

tuellen Gesetz und technische Verbesserungen lassen erhebliche Senkung der Lärmimmissionen erwarten.

Objektiv sind die von diesem Verkehrslandeplatz ausgehenden Lärmbelastungen jetzt und in Zukunft geringer als unter militärischer Nutzung.

### **Schutzgut Tiere**

Aufgrund der Umzäunung des Verfahrensgebietes ist Hochwild ausgeschlossen, an Niederwild wurden selten Kaninchen und Hasen beobachtet.

Die extensiven Flächen (Heiden, Trockenrasen, magere Grünländereien und Ruderalfluren) sind durch ihr Artenreichtum naturgemäß auch artenreiche Lebensräume insbesondere für Insekten.

Die Feuchtbiotope am Rolloher Bek stellen günstige Amphibienlebensräume dar. Sie stehen im Verbund mit hochwertigen Feuchtgebieten der Gemeinde Hohenasper (Tütmoor). Ferner sind mit den angrenzenden trockeneren Wald- und Ruderalflächen geeignete Überwinterungsstandorte für z.B. Erdkröten vorhanden.

Das Plangebiet schließt an den Holsteiner Wald an und ist somit Lebensraum für Vogelarten größerer Waldgebiete und Waldränder. Beobachtet wurden Mäusebussard und Kolkkrabe.

### **Schutzgut Pflanzen**

Die Vegetation des Plangebietes weicht überwiegend von der potentiell natürlichen Vegetation ab, da die ursprünglichen Wälder gerodet wurden und neue Wälder überwiegend durch Anpflanzung zum Teil nicht standortheimischer Arten entstanden sind. Als der potentiell natürlichen Vegetation nahestehende Bereiche werden die naturnahen Weidenbrüche am Rolloher Bek sowie Teile der Laubmischwälder angesehen. Unter Berücksichtigung des Einflusses potentiell natürlich vorkommender größerer Pflanzenfresser könnten auch waldfreie Biotope wie Heiden, Trockenrasen, Säume und magere Grünlandgesellschaften der potentiell natürlichen Vegetation zugerechnet werden.

### **Schutzgut Boden**

Der hauptsächliche und gesamte östliche Bereich besteht aus sandigem Boden mit schwach lehmigem Sand. Er hat eine hohe Wasserdurchlässigkeit und tiefen Grundwasserstand.

Im nordwestlichen Bereich befindet sich ein Boden aus Fein- bis Mittelsand mit anmoorigem Oberboden. Das Grundwasser steht hier recht hoch und teilweise nahe der Oberfläche.

Im südwestlichen Bereich schließt ein Boden aus schluffigem bis schwach lehmigem Sand bei relativ hohen Grundwasserständen an.

### **Schutzgut Wasser**

Zwischen dem feinsandigen Bereich im Nordwesten und dem schluffigen Bereich im Südwesten besteht eine Wasserscheide. Der nördliche Bereich speist in Richtung Westen die Rolloher Bek (zur Bekau), der südliche Bereich fließt südwärts der Rantzau zu.

Das Verfahrensgebiet ist fast vollständig Bestandteil eines im Landschaftsrahmenplan ausgewiesenen Wasserschutzgebietes.

### **Schutzgut Klima / Luft**

Die relativ große Freifläche des „Hungriger Wolf“ mit seinen randlichen Waldsäumen lässt differenzierte mikroklimatische Ereignisse erwarten: der Windeinfluss ist insbesondere bei südlichen bis westlichen Winden bis zum Bodenhorizont wenig eingeschränkt, während er bei östlichen Winden durch die Abschirmung des Holsteiner Waldes erheblich an Wirkung verliert. Die geringe Beschattung der Fläche lässt unter verringertem Windeinfluss Temperatur-extreme erwarten.

Durch den Flugbetrieb und die Bundesstraße sind Abgasemissionen vorhanden.

### **Schutzgut Landschaft**

Aufgrund der langzeitlichen Vornutzung, der topografischen Lage und dem örtliche Sicherheitsbedürfnis zeigt sich das Plangebiet als sehr ausgedehnte „Waldlichtung“. Dieser Eindruck entsteht durch die randlichen Waldsäume, die nur im Südwesten fehlen.

Das Flugfeld und die bestehenden Gebäude sind durch die Waldsäume überwiegend so eingegrünt, dass sie auch von außen kaum das Landschaftsbild negativ beeinträchtigen.

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

Im südlichsten Waldbereich besteht ein geschützter Grabhügel.

### **Schutzgut Wechselwirkungen zwischen vorgenannten Schutzgütern**

Die gegenwärtig artenreiche Tier- und Pflanzenwelt in den Saumbereichen des Verfahrensgebietes konnte so aufgrund der bisher extensiven Nutzung und Pflege entstehen. Sie ist nur zu bewahren, wenn Pflege und Nutzung ähnlich fortgesetzt werden können.

#### **5.2.2 Umweltauswirkungen der Planung**

Die zivile Planung sieht weitgehend gleichartige oder vergleichbare Nutzungen vor, wie bisher unter militärischer Hoheit. Es werden im Flächennutzungsplan nur die Flächen für eine Nutzung als Flugplatz, Verkehrslandeplatz oder Gewerbe ausgewiesen, die auch vorher gleichartig oder ähnlich genutzt wurden. Es ist weitgehend zu erwarten, dass auch die zukünftige Pflege der vorherigen entsprechen wird. Insoweit werden grundsätzliche Änderungen im Verfahrensgebiet nicht erwartet.

Eine mögliche Intensivierung der Platznutzung könnte zwar zu einer Erhöhung der Ab- und Anflugfrequenz führen, dies würde aber nicht zu einer Veränderung der Wertigkeit innerhalb des Verfahrensgebietes beitragen.

#### **Wirkungen auf das Schutzgut Mensch**

Eine Umfriedung des Flugplatzes ist Bestandteil der flugrechtlichen Genehmigung. Die vorhandene Umfriedung soll daher erhalten werden. Dies schränkt weiterhin die allgemeine Zugänglichkeit der Landschaft ein.

Zur Minderung von Lärm- und Abgasimmissionen im Bereich bewohnter Gebiete besteht weiterhin eine vorgeschriebene Platzrunde, die besiedelte Bereiche meidet und Mindestflughöhen festsetzt. Auf Beschwerden über Lärmimmissionen, insbesondere im Bereich der Gemeinde Hohenasperke, hat der Flugplatzbetreiber mit strikten Anweisungen reagiert, dortige Bereiche weiträumig zu meiden. Dies ist möglich, wenn im Abflug zügig nach Norden oder Süden abgebogen wird und die Anflüge entsprechend der vorgeschriebenen Platzrunde vorgenommen werden. In diesem Fall geschieht der Queranflug in ca. 900 Fuss Höhe in weniger als der halben Strecke von der Landebahn zum besiedelten Bereich der Gemeinde Hohenasperke. Hohenasperke wäre insbesondere bei An- und Abflügen auf der Ost-West-Start- und Landebahn (Graspiste) betroffen. Für die moderneren Flugzeuge wird vermehrt die vorhandene Betonpiste (025°/205°) genutzt, die im An- und Abflugbereich keine stärker besiedelten Bereiche tangiert.

Für den Springer-Betrieb wurden zum Lärmschutz besondere Betriebsanweisungen veröffentlicht, die alle Abflüge Richtung Norden und die „Steigflüge immer nach Norden, vorzugsweise im dünn besiedelten Gebiet zwischen Hademarschen, Schachtholm, Luhnstedt, Gnutz, Strecken wechseln, Kreise vermeiden" vorschreiben.

Nach dem Luftverkehrsgesetz sind die zulässigen Schallemissionen auf den jeweiligen Stand der Technik begrenzt und werden zum Schutz der angrenzenden Orte eingehalten.

### **Wirkungen auf das Schutzgut Tiere**

Im Nordwesten des Gebiets werden Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft ausgewiesen. Sie haben den Zweck, dort vorhandene geschützte Biotope und ihre Potenziale besser miteinander zu verbinden und in einen Biotopverbund zum Rollacher Beck einzubinden. Es ist zu erwarten, dass sich mit diesen Maßnahmen auch dort die Lebensraumvielfalt weiter verbessert.

Weitere Veränderungen für die Tierwelt werden nicht erwartet.

### **Wirkungen auf das Schutzgut Pflanzen**

In den Einfugschneisen zur Piste 27 und Piste 03 liegen als Waldflächen kartierte Bereiche. In Abstimmung mit der Luftfahrtbehörde und dem Forstamt kann die dort zu Militärszeiten ausgeübte Praxis zur Einkürzung hoch wachsender Bäume oder zur Entnahme einzelner Bäume fortgesetzt werden, um einen ordnungsgemäßen und uneingeschränkten Flugbetrieb sicher zu stellen. Dies ist im Landschaftsplan mit der Ausweisung als „Fläche mit sonstigen Nutzungsregelungen" entsprechend deklariert.

Weitere Veränderungen für das Schutzgut Pflanzen werden im Zusammenhang mit der vorliegenden Planung nicht erwartet.

### **Wirkungen auf das Schutzgut Boden**

Die Ausweisung von Gewerbeflächen kann weitere Bodenversiegelungen zur Folge haben, die dafür allerdings erst einer Regelung durch die verbindliche Bauleitplanung bedürfen. Erst in diesem Zusammenhang könnte über das Schutzgut Boden hier weiter geurteilt werden.

Mit der Ausweisung „Sondergebiet Flugplatz" können auch weitere bodenversiegelnde Infrastruktureinrichtungen zulässig sein. Da dies unter den derzeitigen Betreibern aber

als hypothetisch anzusehen ist, sollten entsprechende Planungen abzuwarten sein.

Weitere Auswirkungen auf das Schutzgut Boden können mit der vorliegenden Planung derzeit nicht erkannt werden.

#### **Wirkungen auf das Schutzgut Wasser**

Die Niederschläge aus dem nordwestlichen Bereich wurden bisher zumindest teilweise über Kanäle dem Rolloher Bek zugeführt. Zukünftig soll das Gewässer weitgehend offen und naturnah gestaltet werden. Insgesamt tritt somit eine Verbesserung für das Schutzgut Wasser ein.

Bezüglich des Eintrages von Niederschlagswasser in den Boden gilt gleiches, wie zum Schutzgut Boden angeführt.

#### **Wirkungen auf das Schutzgut Klima / Luft**

Veränderte Auswirkungen auf das Schutzgut Klima / Luft können mit der vorliegenden Planung derzeit nicht erkannt werden.

#### **Wirkungen auf das Schutzgut Landschaft**

Veränderte Auswirkungen auf das Schutzgut Landschaft können mit der vorliegenden Planung derzeit nicht erkannt werden.

#### **Wirkungen auf das Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter**

Veränderte Auswirkungen auf das Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter können mit der vorliegenden Planung derzeit nicht erkannt werden.

#### **Wirkungen bei Nichtdurchführung der Planung (Nullvariante)**

Der Flugplatzbetrieb ist verkehrsrechtlich genehmigt. Der Flächennutzungsplan ist diesbezüglich ein planungsrechtlicher Nachzug dessen, was bereits vorhanden ist und auch zuvor bestanden hat.

Bei Nichtdurchführung der Planung wären die weiteren Ausweisungen im Verfahrensgebiet baurechtlich ungeregt und die dort bereits vorhandenen Nutzungen vermutlich nicht dauerhaft zu erhalten, weil dem vorhandenen Gebäudebestand die planungsrechtliche Legitimation fehlen würde.

Eine Nullvariante wäre nur unter dem Aspekt des Ab-



bruchs des Gebäudebestands und der weiteren Infrastruktur denkbar. In diesem Fall könnte die Landschaft gestaltet werden, müsste aber den Bedarf an Gewerbeflächen an anderer Stelle ersetzen. Diese Variante ist nur dann sinnvoll, wenn in voraussehbarer Zeit ein Bedarf an Gewerbeflächen auszuschließen ist, weil die dann hier hinterlassene Landschaft nicht von herausragender Bedeutung sein wird.

Die Konversion durch Nachnutzung vorhandener Infrastrukturen scheint für Natur und Landschaft und aus wirtschaftlicher Sicht das sinnvollere Handeln zu sein.

### 5.2.3 Planungsalternativen

Realistische Planungsalternativen bestehen nicht. Die vorliegende Planung manifestiert zivilrechtlich eine über 50-jährige Nutzung als Flugplatz. Die Anzahl der im ILV vorhandenen aktiven Mitglieder (gegenwärtig rund 100) auch unter Betrachtung der langjährig positiven Entwicklung der Mitgliederzahlen und den ähnlichen Entwicklungen benachbarter Flugplätze (St. Michaelisdonn, Uetersen, Hartenholm, Schachtholm) belegen den Bedarf.

Eine Überlegung, den Flugplatz an anderer Stelle anzulegen, verbietet sich schon deswegen, weil dieser Platz vorhanden ist und an anderer Stelle erst anzulegen wäre.

Einzig realistische Planungsalternative könnte die Verteilung der in „Hungriger Wolf“ durchgeführten Flugbewegungen auf andere Plätze sein. Dies müsste an anderer Stelle dann zum Ausbau zusätzlicher Kapazitäten führen, die hier bereits vorhanden sind.

Bei diesen Überlegungen sind auch die wirtschaftlichen Standortvorteile für die Region Itzehoe einzubeziehen, die eine solche Nähe zu einem Flugplatz in der Verkehrsanbindung bringen kann (Geschäftsreise- und Taxiflüge).

### 5.2.4 Aspekte zur Vermeidung und zum Ausgleich nachteiliger Auswirkungen

Mit derzeitiger Planung sind keine nachteiligen Auswirkungen auf die Umwelt, Natur und Landschaft gegenüber der vorherigen Nutzung erkennbar.

Zur Minderung möglicher Lärmimmissionen auf nahe liegende Wohngebiete hat die Flugplatz-Betreiber-Gesellschaft Betriebsanweisungen für abfliegende Flugzeuge herausgegeben, die Steigflüge auf dünn besiedelte Bereiche im Norden verteilen. Nach dem Luftverkehrsgesetz wird ein Luftfahrzeug zum Verkehr nur zugelassen, wenn deren technische Ausrüstung so gestaltet ist,

dass das durch seinen Betrieb entstehende Geräusch das nach dem jeweiligen Stand der Technik unvermeidbare Maß nicht übersteigt. Wenn diese Voraussetzung nicht mehr vorliegt, wird die Zulassung widerrufen (§ 2 LuftVG).

### 5.3. Prüfmethoden

Die Daten zu Natur und Landschaft wurden dem Teil-Landschaftsplan für das Gebiet „Hungriker Wolf“ entnommen (10/2005, Verf. Dipl.-Ing Thomas Bünz). Für die Bestandsaufnahme zum Teil-Landschaftsplan wurde eine örtliche Biotoptypen- und Nutzungskartierung im Aug. 2005 durchgeführt.

Der Flächennutzungsplan wurde in enger Zusammenarbeit zwischen der Gemeinde, dem Stadtplaner und dem Landschaftsarchitekten durchgeführt.

Daten zum Betrieb des Flugplatzes wurden vom ILV beigesteuert (Stand 05/2005).

### 5.4. Maßnahmen zur Überwachung erheblicher Umweltauswirkungen

Der von der Gemeinde beschlossene Landschaftsplan unterliegt einer Selbstbindung der Gemeinde. Seine Umsetzung der Maßnahmen für Natur, Landschaft und Boden wird über nachfolgende Bebauungspläne rechtsverbindlich festzusetzen sein.

Für die Überwachung der Betriebsabläufe auf dem Flugplatz und für die Einhaltung der entsprechenden Umweltvorschriften ist das Wirtschaftsministerium, Dezernat Luftverkehr des Landes Schleswig-Holstein zuständig.

### 5.5. Zusammenfassung

Der vorliegende Flächennutzungsplan enthält die baurechtlichen Ausweisungen weitgehend bereits vorhandener Anlagen zur Konversion des ehemaligen Militärflugplatzes „Hungriker Wolf“ in eine zivile Nachnutzung. Alle Flächenausweisungen für bauliche Nutzungen sind als gebauter Bestand aus militärischer Vornutzung vorhanden. Dies schließt befestigte Außenanlagen ein. Weil über den Bestand hinausgehende Eingriffe mit der Planung nicht vorgesehen sind, werden keine bedeutenden Auswirkungen für die Umwelt zu besorgen sein.

Der im Verfahrensgebiet enthaltene Flugplatz wurde für den zivilen Betrieb durch eine bestehende Flugplatzbetriebsgesellschaft vom Wirtschaftsministerium bereits verkehrsrechtlich genehmigt. Mit der Bekanntgabe der Genehmigung gingen alle Rechte und Pflichten von dem militärischen auf den zivilen Träger über. Die für einen sicheren Flugbetrieb erforderlichen Flächen wurden einschließlich der benötigten Bewegungs- und Anlagenflächen im Flächennutzungsplan als „Sondergebiet Flugplatz“ ausgewiesen. Weitere bauplanungsrechtliche Regelungen (Bebauungsplan) sind nicht erforderlich.

Die für den Flugplatzbetrieb nicht benötigten vorhandenen Anlagen sollen einer zivilen gewerblichen Nutzung zugeführt werden, entsprechend wurden diese Flächen im Umfang der bisherigen Militäranlagen einschließlich zugehöriger Außenanlagen als Gewerbeflächen ausgewiesen. Eine Erhöhung der bisherigen Baudichte ist erst über die Regelung eines Bebauungsplans möglich.

Entsprechend der vorgesehenen Nachnutzungen wurden einzelne Anlagen des Bestands als „Sondergebiet Tierheim“ und „Sondergebiet Verkehrstraining“ ausgewiesen.

Konflikte bestehen zu Flächen, die nach den Waldgesetzen als Wald einzuschätzen sind: Die Waldflächen wurden unter militärischer Nutzung als Sichtschutz oder als Freianlagengrün zwischen den Gebäuden angelegt. Die Waldgesetze fordern 30 m breite Waldschutzstreifen zwischen Gebäuden und dem Wald. Der tatsächlich vorhandene Abstand ist erheblich geringer, aus diesem Grunde wurde der Abstandstreifen zur Fläche der Hauptnutzung (z.B. Gewerbe) zugeschlagen und können nun ggf. als Freianlagengrün bestehen bleiben. Eine der gesetzlich festgelegten Waldfunktionen ist die Erholungsfunktion mit dem Betretungsrecht der Menschen. Weil aus Sicherheitsgründen die Umzäunung des Flugplatzes Bestandteil der verkehrsrechtlichen Genehmigung ist, wird zumindest in überwiegenden Bereichen der bisherige Zaun zu erhalten sein und die allgemeine Zugänglichkeit ausschließen. In den Einfugschneisen befindliche Waldflächen sind Sicherheitsflächen des Flugplatzes und unterliegen damit nicht mehr den Bestimmungen des Waldgesetzes. Die dort befindlichen Gehölze werden zwar nicht entnommen, können aber bedarfsgerecht gekürzt werden.

Im Südwesten werden Waldflächen neu angelegt. Sie bilden teilweise Ersatz für nach dem Waldgesetz entnommene Flächen. Eine Fortsetzung dieser Waldbildung ist außerhalb des Verfahrensgebietes in südwestliche Richtung denkbar. Diese Wald-Neuanlagen-Fläche gehört aufgrund etwas höherer Grundwasserstände zu den in der Natur sensibleren Bereichen.

Für die Natur bedeutende Bereiche befinden sich im Nordwesten des Gebiets. Dort befinden sich bereits einzelne nach LNatSchG geschützte Biotope, die als Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft ausgewiesen worden sind. Sie können im Zuge von Ausgleichsmaßnahmen Verbesserungen, Ausweitungen und Verbünde erfahren.

## 6 FFH- Verträglichkeitsprüfung

Etwa 700 m östlich des Flugplatzgeländes befindet sich das „Rantzau-Tal, das als Gebiet gemäß Fauna-Flora-

Habitat-Richtlinie (FFH) gemeldet ist (Vorschlagsliste, Stand 03.01.2005). Gemäß Artikel 6, Abs. 3 der FFH-Richtlinie erfordern Pläne oder Projekte, die ein besonderes Schutzgebiet „erheblich beeinträchtigen könnten... eine Prüfung auf Verträglichkeit mit den für dieses Gebiet festgelegten Erhaltungszielen“.

Der Flugbetrieb als Hauptnutzung des Gebietes führt im Wesentlichen zu Geräuschemissionen, die beim Überfliegen des Rantzau-Tals auch das FFH-Gebiet betreffen. Auch die vorgesehenen gewerblichen Nutzungen können zu erhöhten Emissionen führen. Da sich jedoch die Erhaltungsziele für das Rantzau-Tal auf das Fließgewässer selbst und den Wasserhaushalt der Niederung beziehen, werden durch die Darstellungen des Flächennutzungsplans keine Planungen ermöglicht, die das Schutzgebiet und seine Schutzziele erheblich beeinträchtigen könnten. Eine FFH-Verträglichkeitsprüfung ist daher nicht erforderlich.

## **7 Planung, Darstellungen der 2. FNP-Änderung**

Die Planungen und Darstellungen der 2. FNP-Änderung basieren in wesentlichen Teilen auf der Nachnutzung bestehender Anlagen und Einrichtungen. Eine flächenhafte bauliche Ausweitung über den Bereich der ehemaligen Waldersee-Kaserne hinaus ist im Rahmen der Konversion nicht beabsichtigt und wird planerisch nicht vorbereitet. Auch das Umfeld der Hallen A bis C im Norden des Flugplatzes soll im Wesentlichen im Rahmen des derzeitigen Bestands genutzt werden.

### **7.1. Gewerbegebiete**

Der Schwerpunkt der zukünftigen gewerblichen Nutzung konzentriert sich auf den südlichen ehemaligen Kasernenbereich mit den vorhandenen Hallen, Fahrzeugunterständen und Unterkunftsgebäuden. Hier liegen bereits konkrete Nutzungsanfragen für einzelne Bestandsgebäude (Werkstatthallen, Fahrzeugunterstände) vor. Da sich zwischen den Gebäuden zum Teil zusammenhängende Baumgruppen befinden, die als Wald anzusprechen sind, bedarf es einer Entlassung aus der forstwirtschaftlichen Nutzung, um die im Plan dargestellten Gewerbegebiete auch uneingeschränkt nutzen zu können. Die untere Forstbehörde hat einer Umwandlung dieser Waldflächen grundsätzlich zugestimmt und auch den Faktor für die erforderlichen Ersatzaufforstungen festgelegt. (s. a. Kapitel 7.4: Flächen für Wald). Die nördliche Grenze der für gewerbliche Zwecke vorgesehenen Flächen bildet das Gebiet des genehmigten Verkehrslandeplatzes.

Zwei weitere Gewerbegebiete sind an der Nord- und Nordwestgrenze des Flugplatzes dargestellt. Es handelt sich hier um Flächen eines pyrotechnischen Betriebes, der Feuerwerkskörper temporär lagert und zum Versand zu-

sammenstellt, und dazu die drei vorhandenen Flugzeughallen (Hallen A, B u. C) sowie die befestigten Flächen vor den Hallen nutzt. Eine Vereinbarkeit der Nutzung mit der ungestörten Ausübung des Flugbetriebes ist gegeben. Der abgelegene Standort ist besonders geeignet für diesen Gewerbebetrieb. Aufgrund der geplanten ausschließlich gewerblichen Nutzung sind nach Abschluss des Aufstellungsverfahrens zur 2. FNP-Änderung die Flächen aus der luftfahrtrechtlichen Genehmigung zu entlassen, da diese ausschließlich solche Nutzungen abdeckt, die in einem Zusammenhang mit dem Flugbetrieb bzw. der Fliegerei stehen.

Die präzisierende Darstellung von Gewerbegebieten anstelle gewerblicher Bauflächen wird gewählt, da sich der Standort des Flugplatzes nicht für die Ansiedlung von Industriebetrieben eignet und die industriellen Schwerpunktbereiche im Kreis Steinburg landesplanerisch festgelegt sind.

Gemäß Landesplanungserlass vom 07.12.2005 sind großflächige Einzelhandelseinrichtungen in den zukünftigen Gewerbegebieten am Flugplatz Hungriger Wolf auszuschließen, da es sich um einen Standort fern ab des zentralen Siedlungsbereiches der Gemeinde Hohenlockstedt handelt. Diese Planungsvorgabe wird im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung durch entsprechende Festsetzungen sichergestellt.

## 7.2. Sondergebiete (SO) SO-Flugplatz

Die Sondergebietsflächen des Flugplatzes bilden den Schwerpunkt der baulich nutzbaren Flächen und umfassen die vorhandenen Start- und Landebahnen einschließlich erforderlicher Freihalteflächen, das frühere Towerareal, den Bereich der heutigen Flugleitzentrale mit den lang gestreckten Flugzeughallen im Westen in Nähe der B 77, die große Halle D als voraussichtlicher Standort für eine Flugzeugwerft sowie eine südlich gelegene, kleinere Halle, die ebenfalls für flugtechnische Zwecke genutzt werden soll.

~~Mit Ausnahme der Sondergebietsflächen südlich der öffentlichen Erschließungsstraße unterliegen alle dargestellten Sondergebietsflächen „Flugplatz“ der bereits bestehenden luftfahrtrechtlichen Genehmigung. Bei den Sondergebietsflächen in Verlängerung der vorhandenen Start- und Landebahnen im Süden und Westen handelt es sich forstwirtschaftlich mehrheitlich um Wald. Die Freihaltung dieser Flächen ist zunächst unabdingbare Voraussetzung für einen geordneten und sicheren Flugbetrieb. Da einer Umwandlung der Waldflächen in diesem Bereich von Seiten der zuständigen Forstbehörde nicht zugestimmt wurde, legt der Landschaftsplan in Abstimmung mit der unteren Forstbehörde Rantzau als Ziel für diese Flächen die Ent-~~

~~wicklung zu Niederwald fest. Diese Art der Waldnutzung beeinträchtigt aufgrund der geringeren Wuchshöhe der Bäume den Flugbetrieb nicht in unzulässiger Weise und stellt einen Kompromiss zwischen den forstwirtschaftlichen Belangen und den Sicherheitsanforderungen des Flugbetriebes dar.~~

~~Die Freihalteflächen am Ende der Start- und Landebahn im Süden dienen darüber hinaus als Flächenreserve für eine optionale Start- und Landebahnverlängerung bis auf maximal 1.400 m zur Absicherung einer langfristigen Entwicklungsfähigkeit dieses auch für die Region (lt. Aussage Regionalplan IV) bedeutsamen Verkehrslandeplatzes.~~

Alle dargestellten Sondergebietsflächen „Flugplatz“ unterliegen der bereits bestehenden luftrechtlichen Genehmigung. Für die Sondergebietsfläche am westlichen Ende der Ost-West gerichteten Start- und Landebahn sieht der Landschaftsplan eine Entwicklung von Trocken- und Magerrasengesellschaften vor, da die Fläche als Freihaltebereich einem geordneten und sicheren Flugbetrieb dient, als Piste jedoch nur in Ausnahmefällen benötigt wird. Die Fläche ist im Landschaftsplan als Fläche für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft zusätzlich zur Grundnutzung SO-Flugplatz dargestellt.

Der Flächennutzungsplan übernimmt diese Doppeldarstellung nicht, da es aufgrund der landschaftspflegerischen Entwicklungsziele zukünftig zu Nutzungskonflikten mit flugbetrieblichen Anforderungen kommen könnte - etwa beim Landen von Maschinen, die die gesamte Piste zum Aufsetzen benötigen. Die Fläche unterliegt der luftrechtlichen Genehmigung und damit gilt ein Vorrang für die flugbetriebliche Nutzung. Da die Standortsicherung und Entwicklung des Flugplatzes eine wesentliche kommunale Zielsetzung der Konversion des Heeresflugplatzes „Hungerriger Wolf“ darstellt und die Existenz des Flugplatzes darüber hinaus von besonderer Bedeutung auch für die Region ist, gewichtet die Gemeinde die luftfahrtrechtlichen Belange hier stärker als die naturschutzfachlichen Planungsziele des Landschaftsplanes. Die Darstellung einer Maßnahmenfläche entfällt zugunsten der Sondergebietsdarstellung „SO Flugplatz“.

Das westliche Ende der luftrechtlich genehmigten Ost-West-Start- und Landebahn reicht bis an die B 77 heran. Forstrechtlich gelten diese Flächen entlang der Bundesstraße als Wald. Eine Waldumwandlungsgenehmigung wurde im Rahmen des Flächennutzungsplanänderungsverfahrens von der Forstbehörde nicht erteilt. Während der militärischen Nutzung des Flugplatzes sorgte die Bundeswehr für einen Rückschnitt der vorhandenen Bäume ent-

sprechend den luftrechtlichen Erfordernissen. Gemäß einer Abstimmung zwischen der unteren Forstbehörde Rantzau und dem Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr – Luftfahrtbehörde wird nun die dauerhafte Beschränkung der Bewuchshöhe im Sinne einer Niederwaldentwicklung entsprechend dem Entwicklungsziel des Landschaftsplanes durch einen Verwaltungsakt gesichert. Da die Fläche in der Einflugschneise aus der luftrechtlichen Genehmigung zu entlassen ist, folgt die Flächennutzungsplandarstellung hier nicht der Darstellung des inzwischen festgestellten Landschaftsplans. Die Fläche wird im Flächennutzungsplan als Wald dargestellt (s. Kap. 7.4).

Auf dem Flugplatzgelände soll, wie in der Vergangenheit auch, die Möglichkeit bestehen, größere Veranstaltungen durchführen zu können, wenn die ordnungsbehördlichen Belange eingehalten werden. Bislang fanden höchstens drei solche Veranstaltungen pro Jahr statt, die zukünftige Anzahl soll bei maximal 12 Veranstaltungen liegen, sofern ein entsprechender Bedarf besteht. Der Schwerpunkt wird hier zukünftig auf der Freizeitfliegerei und damit verbundener Attraktionen liegen, um den Flugplatz als Standort öffentlichkeitswirksam in der Region zu verankern und Werbung für die dort vorhandenen Angebote zu machen. Daneben sollen auch Motorsport- und ggfs. Musikveranstaltungen möglich sein. Alle Veranstaltungen bedürfen grundsätzlich einer ordnungsbehördlichen Genehmigung, die u.a. die Einhaltung und Beachtung der immissionsrechtlichen, verkehrstechnischen und naturschutzfachlichen Belange sicherstellt. Die Nachbargemeinden mit ihren Ämtern werden frühzeitig in die jeweiligen Abstimmungen einbezogen.

### SO-Verkehrstraining

Für den Bereich des ehemaligen Tanklagers und der davor liegenden Asphaltrollbahn (Taxiway) südlich der sogenannten Hallen B und C im Norden des Flugplatzes liegt eine konkrete Nutzungsanfrage aus dem Bereich der Verkehrssicherheitsarbeit vor. Perspektivisch angedacht ist der Ausbau dieses Areals zu einem Verkehrssicherheitszentrum mit diversen Aktivitäten wie Verkehrstraining und Fahrerschulung. Auch die Durchführung von Veranstaltungen ist geplant. Die dafür vorgesehenen Flächen sind in der 2. Änderung als sonstiges Sondergebiet mit der Zweckbestimmung „Verkehrstraining“ dargestellt, da eine derartige Nutzung nicht durch die luftfahrtrechtliche Genehmigung abgedeckt ist. Voraussetzung für die Genehmigungsfähigkeit ist die Aufstellung eines Bebauungsplans und die Herausnahme der Flächen aus der luftfahrtrechtlichen Genehmigung.

Der Aufstellungsbeschluss für den B-Plan (Nr. 26) wurde bereits gefasst. Im Rahmen des nachfolgenden Planverfahrens ist in Abstimmung mit dem Landesamt für Straßenbau und Verkehr auch die nutzbare Länge der Roll-

bahn genauer festzulegen, um Beeinträchtigungen des Flugverkehrs auszuschließen.

### **SO-Forschung**

Das Max-Planck-Institut für Meteorologie betreibt zusammen mit dem Meteorologischen Institut der Universität Hamburg am Flugplatz Hungriger Wolf seit Jahren eine Messgeräteerprobungsstelle in der Nordwestecke des Geländes auf ehemaligen Hubschrauber-Stellflächen. Die Messanlage ist in Bürocontainern untergebracht. Zur planungsrechtlichen Absicherung der Nutzung wird die bereits genutzte Fläche als Sondergebiet „Forschung“ in die Plandarstellung der 2. FNP-Änderung übernommen. Die Erschließung erfolgt über die bestehende Ringstraße und wird privatrechtlich geregelt, da es sich um gepachtete Flächen handelt. Die Plandarstellung im Flächennutzungsplan dient der planungsrechtlichen Absicherung der Bestandssituation. Weitergehende bauliche Eingriffe bzw. anders geartete Einrichtungen beispielsweise gewerblicher Art, sollen nicht ermöglicht werden. Daher wird die konkretisierende Sondergebietsdarstellung gewählt.

### **SO-Tierheim**

Am westlichen Rand des Flugplatzgeländes ist das Gebäude der ehemaligen Hundewachstation als „Sondergebiet Tierheim“ dargestellt, da ein entsprechendes Nutzungsinteresse vorliegt und der abseits gelegene Standort hierfür als geeignet angesehen wird. Es handelt sich auch hier um eine Darstellung im Rahmen des baulichen Bestands. Eine flächenhafte Ausweitung soll planerisch nicht ermöglicht werden.

### **7.3. Grünflächen**

Der Entwurf der 2. FNP-Änderung stellt im nordwestlichen Bereich eine größere Fläche als Grünfläche dar. Es handelt sich zum Teil um bestehendes Grünland im Übergang zu Mager- und Trockenrasen sowie um teilversiegelte frühere Stellflächen für Hubschrauber. Östlich davon liegen gesetzlich geschützte Niedermoorflächen der geplanten Biotopverbundachse. Der Bereich soll daher nicht für gewerbliche oder sonstige bauliche Nutzungen zur Verfügung stehen. Da sich die Fläche bereits in privatem Besitz befindet und aus gemeindlicher Sicht kein Bedarf an öffentlichen Grünflächen in diesem Bereich besteht, ist sie als private Grünfläche dargestellt.

Die Plandarstellung zeigt eine weitere Grünfläche am westlichen Rand des ehemaligen Kasernenbereichs. Es handelt sich um eine Schotterrasenfläche, die zu Bundeswehrzeiten als Pkw-Stellplatzanlage genutzt wurde. Hier hat sich gemäß der Biotoptypenkartierung im Rahmen des Teil-Landschaftsplans ein Trockenrasenbiotop entwickelt. Um zu verhindern, dass sich im Laufe der natürlichen Sukzession allmählich Wald entwickelt und damit Probleme mit den angrenzenden gewerblichen Flächen aufgrund des erforderlichen Waldabstandes entstehen, ist diese



Rasenfläche als private Grünfläche mit der Zweckbestimmung „Grünfläche mit Naturschutzaufgaben“ dargestellt. Der im Rahmen der nachfolgenden verbindlichen Bauleitplanung zu erstellende Grünordnungsplan wird dazu entsprechende Nutzungsvorschriften festlegen.

In der Planzeichnung der 2. FNP-Änderung sind entlang der Haupteinfahrtsstraße westlich des ehemaligen Kasernenbereiches im Übergang zu angrenzenden Waldflächen weitere Grünflächen als 30 m breite Schutzgrünstreifen dargestellt. Die Grünstreifen entsprechen dem einzuhaltenen Waldschutzabstand. Zwischen den südlich angrenzenden Waldaufforstungsflächen verläuft ein Weg, der ebenfalls als Übernahme aus dem Teil-Landschaftsplan als Grünfläche dargestellt ist.

#### 7.4. Flächen für Wald

Das Flugplatzgelände ist nach außen hin fast vollständig von Gehölzbeständen umgeben, die als Waldflächen anzusprechen sind. Auch zwischen den Unterkunftsgebäuden der ehemaligen ~~Waldersee-Kaserne~~ haben sich Waldbestände entwickelt. Im Rahmen der Bestandserhebung zum Teil-Landschaftsplan wurde die vorhandene Kartierung des „Entwicklungskonzeptes Hungriger Wolf“ der LEG aus dem Jahre 2002 aktualisiert.

Die Entwicklung des ehemaligen Unterkunfts- und Versorgungsbereiches im Süden des Flugplatzes zu einem Gewerbestandort ist aufgrund der nach Landeswaldgesetz vorgeschriebenen Schutzabstände nur möglich, wenn Teile der vorhandenen Waldflächen, vor allem im Innenbereich zwischen den Gebäuden, aus dem Waldschutzstatus entlassen und umgewandelt werden können.

In Abstimmung mit der Forstbehörde wurde daher ein Konzept über die zukünftige Waldentwicklung am Standort „Hungriger Wolf“ als Kompromisslösung zwischen den forstwirtschaftlichen Interessen und dem gemeindlichen Entwicklungsinteresse erarbeitet. Dieses lässt zum Erhalt der vorhandenen Gebäude eine weitgehende Waldumwandlung der Waldflächen im Innenbereich zwischen den Gebäuden sowie von einigen Teilflächen entlang der B 77 zu. Um bestehende Gebäude wird innerhalb des gesetzlich geforderten 30 m Waldschutzstreifens einer Waldumwandlung grundsätzlich zugestimmt. Im Gegenzug werden u.a. durch Abriss eines Schuppens Waldflächen an geeigneter Stelle anstelle möglicher gewerblicher Bauflächen ausgedehnt.

Für die von der Umwandlung betroffenen Waldflächen sind Ersatzaufforstungen entsprechend ihrer forstwirtschaftlichen Bewertung von den Eigentümern der Flächen durchzuführen. Zur Aufforstung geeignete Flächen im Geltungsumgriff der 2. FNP-Änderung sind planzeichnerisch als

Flächen für die Neuwaldbildung gesondert dargestellt. Darüber hinaus stellt der rechtsgültige Flächennutzungsplan der Gemeinde Hohenlockstedt weitere potentielle Aufforstungsflächen dar.

Eine besondere Situation bezüglich der Waldflächen ergibt sich im südlichen und östlichen Bereich der Start- und Landebahnen. Der hier vorhandene Baumbestand führt bereits jetzt aufgrund seiner Höhe zu Einschränkungen des Flugbetriebes. Zur Aufrechterhaltung eines uneingeschränkten Flugbetriebes ist es jedoch erforderlich, die Höhe der Bäume zu begrenzen. Die untere Forstbehörde stimmt zwar zum gegenwärtigen Zeitpunkt einer Waldumwandlung der betroffenen Forstbestände nicht zu, erklärt sich jedoch damit einverstanden, diese Bereiche künftig, entsprechend den Planungsaussagen des Landschaftsplans, zu Niederwald zu entwickeln, um so eine Vereinbarkeit mit den flugbetrieblichen Belangen zu gewährleisten.

~~Die Flächen sind in der Planzeichnung als Sondergebiet Flugplatz dargestellt, da sie auch weiterhin der luftfahrtrechtlichen Genehmigung unterliegen sollen. Diese Nutzung wird zur Sicherstellung des oben genannten Entwicklungsziels (Niederwaldentwicklung) überlagert durch die Umgrenzung als Fläche für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft. Forstrechtlich bleiben die Gebiete Wald im Sinne des Landeswaldgesetzes (s. a. Kap. 7.6).~~

Die Fläche am östlichen Ende der Ost-West-gerichteten Start- und Landebahn entlang der B 77 wird demgemäß, abweichend vom Landschaftsplan, nicht als Sondergebiet „Flugplatz“, sondern als Waldfläche dargestellt. Sie unterliegt damit, in Abstimmung mit dem Landesbetrieb Straßenbau Verkehr – Luftfahrtbehörde, nicht mehr der luftrechtlichen Genehmigung. Die flugtechnisch notwendigen Beschränkungen der Bewuchshöhe im Bereich der Einfugschneise werden durch den Verwaltungsakt der Zustimmung des Forstamtes Rantzau zur Bewirtschaftungsart gesichert.

Die Waldfläche am südöstlichen Rand des Plangeltungsbereichs liegt innerhalb einer Freihaltezone für eine optionale Start- und Landebahnverlängerung. Das Forstamt hat hier eine künftige Waldumwandlungsgenehmigung im Falle einer späteren Startbahnverlängerung in Aussicht gestellt. Die Darstellung der Waldfläche erfolgt daher durch eine gesonderte Flächensignatur nicht als Planung nach § 5 Abs. 2 BauGB, sondern als nachrichtliche Übernahme gemäß § 5 Abs. 4 BauGB.

### 7.5. Flächen für die Landwirtschaft

An der B 77 befinden sich außerhalb des Flugplatzgeländes, teilweise abgeschirmt durch Gehölze, zwei Wohngebäude. Da sich am Standort „Hungrierer Wolf“ weitab des Siedlungskerns der Gemeinde Hohenlockstedt eine ausschließlich wohnbauliche Nutzung nicht verfestigen soll, ist der Bereich als landwirtschaftliche Fläche dargestellt. Es handelt sich hierbei um eine Übernahme aus dem bestehenden rechtsgültigen Flächennutzungsplan.

Der Bereich südwestlich der Erschließungsstraße in der Achse der vorhandenen Start- und Landebahn soll für die Option einer künftigen Starbahnverlängerung als Freihaltekorridor im Flächennutzungsplan für die weitere Entwicklung des Flugplatzes planerisch gesichert werden. Da die Flächen derzeit noch landwirtschaftlich nutzbar sind, wird eine Darstellung als Fläche für die Landwirtschaft gewählt. Die Flächenausdehnung reicht über das vormalige Gelände des Flugplatzes hinaus und bezieht angrenzende Flächen, die bereits im rechtsgültigen Flächennutzungsplan der Gemeinde als landwirtschaftliche Flächen dargestellt sind, mit ein, da sie für eine Verlängerung der Start- und Landebahn benötigt werden. Der gesamte Erweiterungsbereich südwestlich der Erschließungsstraße ist zusätzlich nachrichtlich als Flugplatzerweiterungsfläche gekennzeichnet (s. a. Ziffer 7.8 – nachrichtliche Übernahmen).

### 7.6. Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft

Die Plandarstellung der 2. Änderung des Flächennutzungsplans übernimmt aus dem Entwurf des Teillandschaftsplans die geplanten Maßnahmenflächen, die sich gemäß Plandarstellung des Landschaftsplans in drei Kategorien unterteilen:

V = Eignungsflächen für den Biotopverbund  
A = Flächen für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen  
F = Flächen mit sonstigen Nutzungsregelungen.

Die Eignungsflächen für den Biotopverbund finden sich im Nordwesten in der Umgebung der gesetzlich geschützten Niedermoore. Sie dienen jeweils als Pufferzonen zu den angrenzenden baulich genutzten Flächen und bilden einen wichtigen Feuchtbereich im Entstehungsgebiet der Rolloher Bek, der auf Hohenasper Gemeindegebiet bereits als Maßnahme für den Biotopverbund vorgesehen ist. Die Flächen sind damit auch geeignet für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen.

Die dargestellten Flächen für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ~~Maßnahmen gemäß § 2 Abs. 2 Nr. 10~~ dienen überwiegend der Qualitätsverbesserung derzeit intensiver genutzter oder gepflegter Grünlandflächen, die ein günstiges Entwicklungspotential zu hochwertigen Trocken- und Magerrasengesellschaften besitzen. ~~Dieses Entwicklungsziel gilt auch für eine Maßnahmenfläche an der westlichen~~

~~Plangebietsgrenze, deren Grundnutzung als SO-Flugplatz dargestellt ist. Die Fläche dient der Freihaltung der erforderlichen Einflugschneise, wird selbst jedoch derzeit nicht als Landepiste genutzt. Nutzungskonflikte zur flugbetrieblichen Nutzung ergeben sich aufgrund der landschaftspflegerischen Entwicklungsziele nicht. Auch diese Flächen können somit für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen im Rahmen des Eingriffsausgleichs in Anspruch genommen werden.~~

~~Gleiches gilt auch für zwei weitere Sondergebietsflächen im Bereich der Start- und Landesbahn, deren landschaftspflegerisches Entwicklungsziel sich aus dem Bestand (Wald) und der besonderen Lage in der Einflugschneise aufgrund flugtechnischer Erfordernisse ableitet. Angestrebt ist in Abstimmung mit der unteren Forstbehörde die Entwicklung von Niederwald, dessen geringere Wuchshöhe den Flugbetrieb nicht beeinträchtigt.~~

## 7.7. Verkehrsflächen

Der bisherige Heeresflugplatz mit der ~~Walderssee~~-Kaserne verfügte über ein zentrales Haupttor im Süden des Geländes mit vorgelagertem Parkplatz an der B 77. Die interne Erschließung erfolgte über eine umlaufende Ringstraße.

Die Anbindung des Flugplatzgeländes an das regionale und überregionale Verkehrsnetz erfolgt in Zukunft ausschließlich über die vorhandene Hauptzufahrt. Weitere direkte Zufahrten und Zugänge dürfen zur freien Strecke der Bundesstraße 77 nicht angelegt werden.

Die Zufahrt ist verkehrstechnisch auch für die zukünftigen Nutzungen auf dem Gelände ausreichend ausgebaut und verfügt über einen Linksabbieger. Gegenüber der militärischen Nutzung ist eher mit einem Rückgang des Verkehrsaufkommens zu rechnen, insbesondere aufgrund der deutlich geringeren Nutzungsintensität der gewerblichen Betriebe gegenüber der früheren Kasernenutzung mit Unterkunftsgebäuden.

Eine während der militärischen Nutzung bestehende zweite Nebenzufahrt im nördlichen Bereich wurde bereits geschlossen. Eine direkte verkehrliche Verbindung zwischen dem Flugplatzgelände und der Gemeinde Hohenasperke ist nicht vorgesehen. Damit sind auch keine erhöhten Beeinträchtigungen der Nachbargemeinde Hohenasperke durch zusätzliche gewerbliche Verkehre infolge der Nutzungswandlung am Standort Hungriger Wolf zu erwarten.

Da sich der nördliche Flugplatzbereich inzwischen ausschließlich in privatem Besitz befindet, ist eine komplette Übernahme des vormaligen Erschließungssystems in öffentliches Eigentum nicht erforderlich. Der Entwurf der 2. FNP-Änderung stellt aus diesem Grund nur die für die Sicherstellung einer grundlegenden öffentlichen Erschließung notwendigen Verkehrsflächen dar. Diese bestehen

aus zwei „Erschließungsästen“ mit je einer Wendeanlage. Die weitere interne Erschließung ist ausschließlich privat vorgesehen. Bei Bedarf können jedoch auch weitere Erschließungsstraßen (Anliegerstraßen) auf der Ebene der verbindlichen Bauleitplanung als mit Geh-, Fahr- und Leitungsrechten zu belastende Flächen ausgewiesen werden.

Im Eingangsbereich vor dem heutigen Haupttor befindet sich eine Stellplatzfläche, die zukünftig privat genutzt wird. Diese Fläche hat aufgrund der dazwischen liegenden Waldfläche keine Verbindung zu den westlich ausgewiesenen gewerblichen Flächen. Sie wird daher entsprechend der zukünftigen Nutzung als private Verkehrsfläche dargestellt.

### 7.8. Nachrichtliche Übernahmen

#### Bauschutzbereich Flugplatz

Im Plan ist der Bauschutzbereich des Flugplatzes nach § 12 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) nachrichtlich dargestellt. Es gelten die in §12 Absatz 2 und 3 LuftVG bezeichneten Baubeschränkungen.

#### Anbauverbotszone nach Bundesfernstraßengesetz

Die ehemalige Kasernenanlage befindet sich in Außenbereichslage an der freien Strecke der B 77. Gemäß § 9 (1) Bundesfernstraßengesetz (FStrG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 20.02.2003 (BGBl. S. 286) dürfen außerhalb der zur Erschließung der anliegenden Grundstücke bestimmten Teile der Ortsdurchfahrt Hochbauten jeder Art sowie Aufschüttungen und Abgrabungen größeren Umfangs in einer Entfernung bis zu 20 m von der Bundesstraße 77, gemessen vom äußeren Rand der befestigten Fahrbahn, nicht errichtet bzw. vorgenommen werden. Diese Anbauverbotszone wird nachrichtlich in die Planzeichnung übernommen.

#### Kulturdenkmale

Im südlichen Kasernenbereich befindet sich, umgeben von Wald, ein Grabhügel, das als archäologisches Denkmal (Nr. 40) in das Denkmalsbuch eingetragen ist und somit dem Denkmalschutz unterliegt. Die Lage wird nachrichtlich in die Plandarstellung der 2. FNP-Änderung übernommen. Für den Grabhügel gilt ein Umgebungsschutzbereich. In Abstimmung mit dem archäologischen Landesamt wird angesichts der Tatsache, dass sich der Grabhügel innerhalb einer Waldfläche befindet und topographisch kaum noch erkennbar ist, der Umgebungsschutzbereich auf 50 m um den Grabhügel herum festgelegt. Mit der Festlegung auf 50 m wird den Belangen des Bodendenkmalschutzes Rechnung getragen, der die Möglichkeit sieht, dass in der Umgebung des Grabhügels im Untergrund noch historische Splitter gefunden werden könnten. Das östlich liegende Gebäude wird dabei durch den Umgebungsschutzbereich nicht in seinem Bestand berührt. Sonstige bauliche Änderungen innerhalb dieses Bereiches bedürfen der Ge-

nehmung des Archäologischen Landesamtes.

#### Biotope

Die im Rahmen der Erarbeitung des Teillandschaftsplanes ermittelten Biotope der Biotoptypenkartierung werden hinsichtlich Lage und Bezeichnung planzeichnerisch übernommen. Die genaue Beschreibung der Biotoptypen ist dem Erläuterungsbericht zum Teillandschaftsplan zu entnehmen.

#### Flugplatzweiterungsfläche

Der Bereich südwestlich der Erschließungsstraße in der Achse der vorhandenen Start- und Landebahn soll für die Option einer künftigen Starbahnverlängerung bis auf maximal 1.400 m planerisch gesichert werden. Diese Option dient der Absicherung einer langfristigen Entwicklungsfähigkeit dieses auch für die Region (lt. Aussage Regionalplan IV) bedeutsamen Verkehrslandeplatzes. Für eine dort noch bestehende Waldfläche hat das Forstamt Rantzau eine künftige Waldumwandlungsgenehmigung in Aussicht gestellt. Eine Verlängerung der Start- und Landebahn bedarf der luftrechtlichen Genehmigung. In der 2. Änderung des Flächennutzungsplans ist diese Fläche daher gemäß § 5 Abs. 4 BauGB vermerkt als eine Fläche, für die eine Planung nach anderen gesetzlichen Vorschriften (hier Luftverkehrsgesetz in Verbindung mit der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung) in Aussicht genommen wird.

### 8 Immissionsschutz

Der Betrieb des genehmigten Verkehrslandeplatzes „Hungrier Wolf“ findet im Rahmen der erteilten Genehmigung nach § 6 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) in Verbindung mit § 49 ff der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung statt. Der Flugplatz dient dem allgemeinen Verkehr, der Ausbildung von Flugzeug- und Segelflugzeugführern sowie der Ausübung des Luftsports. Er darf von folgenden Arten von Luftfahrzeugen benutzt werden:

- Flugzeuge bis zu 5.700kg höchstzulässiges Startgewicht
- Hubschrauber bis zu 10.000 kg höchstzulässiges Startgewicht
- Dreiachsgesteuerte Ultra-Leichtflugzeuge
- Selbststartende Motorsegler
- Segelflugzeuge / nicht selbststartende Motorsegler
- Gleitschirme

Die Genehmigung erstreckt sich auf die Durchführung von Flügen nach Sichtflugregeln bei Tage und bei Nacht. Die tatsächlichen Betriebszeiten erstrecken sich nach Angaben der Flugplatzaufsicht aufgrund der Sichtflugbedingungen maximal auf den Zeitraum zwischen einer halben Stunde vor Sonnenaufgang und einer halben Stunde nach Sonnenuntergang.

Mit derzeit etwa 6.000 Flugbewegungen jährlich liegt die Nutzungsintensität weit unterhalb des nach Landeplatz-Lärmschutz-Verordnung v. 09.01.1999 (BGBl. I S. 35) für eine zeitliche Einschränkung der Betriebszeiten maßgeblichen Schwellenwertes von 15.000 Starts und Landungen. Die An- und Abflugrouten des Flugplatzes wurden unter Berücksichtigung der umliegenden Wohngebiete und in Abstimmung mit der Luftfahrtbehörde eng an das Flugplatzgelände heran gelegt und hinsichtlich des Start- und Landeablaufs optimiert. Den am Flugplatz stationierten Kunstfliegern ist nur ein begrenzter Luftraum für ihre Übungen zugewiesen, der größtmöglichen Abstand zu vorhandenen Wohngebieten in der Umgebung hält. Die am Flugplatz stationierten Maschinen sind entsprechend den flugtechnischen Bestimmungen mit einem erhöhtem Schallschutz auszustatten und daher wesentlich leiser als Maschinen älteren Typs. Diese Maßnahmen führen insgesamt zu einer deutlichen Minimierung des Flugzeuglärms im Umfeld des Flugplatzes.

Bereits während der militärischen Nutzung durch die Bundeswehr fand eine zivile Nutzung an den Wochenenden zusätzlich zum parallelen Flugbetrieb in der Woche statt. Der Flugbetrieb der Bundeswehr erstreckte sich zudem auch auf die Nachtzeiten und schloss Hubschrauberflüge ein. Die zivilen Flugzeuge der Freizeitflieger sind hingegen in der Regel kleiner und geringer in ihrer Lärmentwicklung.

Da die bauliche und insbesondere die wohnbauliche Entwicklung der Nachbargemeinden in der Vergangenheit vor dem Hintergrund des bestehenden Flugplatzes stattfand, ist davon auszugehen, dass die immissionsschutzrechtlichen Auswirkungen durch den Betrieb des Flugplatzes bei den planerischen Entscheidungen der anliegenden Gemeinden entsprechend berücksichtigt wurden.

Die neben der flugbetrieblichen Nutzung baulich nutzbaren Flächen im Geltungsbereich der 2. FNP-Änderung sind überwiegend als Gewerbegebiete dargestellt. Die angrenzenden Flächen sind entweder Waldflächen oder Betriebsflächen des Flugplatzes. Beeinträchtigungen aufgrund von Emissionen seitens der Gewerbebetriebe sind daher nicht zu erwarten. Es gelten zudem grundsätzlich die Vorschriften der TA Lärm, deren Einhaltung im Rahmen der Baugenehmigungsverfahren nachzuweisen ist. Aufgrund des benachbarten Flugplatzbetriebes wird das Wohnen in den Plangeltungsbereichen nachfolgender Bebauungspläne stark eingeschränkt und soll nur ausnahmsweise und dem Gewerbebetrieb zugeordnet zulässig sein.

## 9 Altlasten

Im Frühjahr 2004 beauftragte die Wehrbereichsverwaltung Nord die Geoinformationsstelle Kiel mit einer Gefähr-

dungsabschätzung für den Standort des ehemaligen Heeresflugplatzes und der Waldersee-Kaserne „Hungriker Wolf“ im Hinblick auf „akute Gefahren“ aufgrund von Untergrundverunreinigungen. Die durchgeführten Untersuchungen, in einem Untersuchungsbericht vom November 2004 dokumentiert, ergaben keine Hinweise auf akute Gefährdungen im ordnungsrechtlichen Sinn.

Der Untersuchungsbericht erfasst eine größere Anzahl kontaminationsverdächtiger Flächen. Auf mögliche Schadstoffe näher untersucht wurden solche Flächen, bei denen erfahrungsgemäß oder aufgrund erkennbarer Auffälligkeiten häufig mit Untergrundverunreinigungen zu rechnen ist. Folgende Flächen wiesen Untergrundverunreinigungen auf:

- die Unterflurtankanlage im nördlichen Flugplatzbereich
- der Heizöltank der Halle C
- der Tontaubenschießstand (nicht auf dem Gemeindegebiet Hohenlockstedts gelegen)

Die Mull und Partner Ingenieurgesellschaft mbh führte ergänzend im Auftrag der Oberfinanzdirektion Hannover eine historisch-genetische Kurzrekonstruktion des Flugplatzes Hungriker Wolf und der Waldersee-Kaserne durch. Zusätzliche Verdachtsflächen, die in der vorgenannten Gefährdungsabschätzung nicht erfasst sind, fanden die Gutachter im Bereich eines ehemaligen Barackenlagers innerhalb der heutigen Waldflächen an der B 77 im nördlichen Abschnitt des Flugplatzes sowie im Falle eines überdachten Öllagers nordwestlich der Unterflurtankanlage.

Im Bereich des Barackenlagers existierten zwei Abfallgruben, die zur Einlagerung von „Kasernen“-Abfall dienten. Die Existenz eines Tanklagers lässt sich nach Gutachteraussage nur vermuten. Aufgrund des vermuteten Schadstoffspektrums bzw. der kurzen Nutzungsdauer der Anlagen ist jedoch nur von einem geringen Gefährdungspotential auszugehen. Die Kontaminationsverdachtsflächen liegen nicht innerhalb von Flächen, die für eine bauliche Nutzung vorgesehen sind. Eine Kennzeichnungspflicht nach § 5 Abs. 3 Nr. 3 BauGB besteht somit gemäß Altlastenerlass des Landes Schleswig-Holstein vom 05.03.2001 nicht.

Das überdachte Öllager (Gebäude 68) wurde im Rahmen der nachfolgend durchgeführten orientierenden Untersuchung durch das Institut für Gewässerschutz und Umgebungsüberwachung näher erkundet. Demnach ist es hier zu einer Verunreinigung des Bodens gekommen. Eine akute Gefahr für das oberflächennahe Grundwasser ist zurzeit nach Aussage der Gutachter nicht gegeben. Diese empfehlen, die vorgefundene Bodenverunreinigung im Rahmen einer Detailerkundung räumlich abzugrenzen und



in Abhängigkeit von den Untersuchungsergebnissen über weitergehende Maßnahmen zu entscheiden. In der Planzeichnung zur 2. FNP-Änderung ist das Öllager als Altlast gekennzeichnet.

Im Rahmen der orientierenden Untersuchung wurden insgesamt 43 Kontaminationsverdachtsflächen untersucht und / oder anhand der Daten früherer Erhebungen bewertet. Der Untersuchungsbericht stellt dazu fest: *„Hinweise auf großräumige Bodenverunreinigungen, die eine Nachnutzung des Flugplatz- und der Kasernenanlage beeinträchtigen, ergaben sich nicht. Die stichprobenartig gemessenen Stoffgehalte an Schwermetallen im Oberboden lassen keine Beeinträchtigungen über den Wirkpfad Boden – Menschen besorgen. Die Befunde liegen sämtlich in einer für die geplante Umnutzung als Gewerbe- bzw. Mischgebiet unbedenklichen Größenordnung.“*

Neben dem genannten Öllager wurden lediglich auf drei weiteren Kontaminationsverdachtsflächen Bodenverunreinigungen vorgefunden, die laut Gutachter weitergehende Maßnahmen zur Gefährdungsbeurteilung erforderlich machen:

Luftfahrzeug-Instandsetzungshalle -Halle A (Gebäude 21)  
Grundwassermonitoring. Bei Rückbau des Kanisterlagers gutachterliche Begleitung / Überwachung.

Luftfahrzeug-Instandsetzungshalle -Halle C (Gebäude 23)  
Erkundung der Grundwasserbeschaffenheit. Bei Rückbau des Kanisterlagers gutachterliche Begleitung / Überwachung.

Unterflurtankanlage (Gebäude 25)  
Grundwassermonitoring. Bei Ausbau gutachterliche Begleitung / Überwachung.

In der Planzeichnung zur 2. FNP-Änderung sind die genannten Gebäude als Altlasten gekennzeichnet.

## 10 Ver- und Entsorgung

Das Flugplatz- und Kasernengelände war in der Vergangenheit ver- und entsorgungstechnisch fast vollständig autark. Es verfügte über eine eigene Energiezentrale für die Erzeugung von Strom und Fernwärme, die jedoch nach Aufgabe des Standortes außer Betrieb genommen wurde. Die Wasserversorgung wurde über drei Trinkwasserbrunnen sowie einen Brauchwasserbrunnen auf dem Gelände sichergestellt. Ein auf die militärische Nutzung ausgelegtes Abwassersystem ist vorhanden.

Ein Anschluss an das vorhandene kommunale Entwässerungssystem südlich des Kasernengeländes ist grundsätz-

lich möglich. Auch eine dezentrale Entwässerung einzelner Bereiche wird geprüft.

**10.1. Strom- und Gasversorgung, Fernwärme**

Ein auf die Belange der Bundeswehr abgestimmtes Strom- und Gasversorgungsnetz sind vorhanden. Es können bei Bedarf aber auch neue Leitungen in den öffentlichen Straßen hergestellt werden. Gleiches gilt für das vorhandene Fernwärmenetz.

**10.2. Trinkwasserversorgung**

Die Trinkwasserversorgung liefert die Gemeinde Hohenlockstedt.

**10.3. Schmutzwasserbeseitigung**

Für die Schmutzwasserbeseitigung erarbeitet die Gemeinde in Abstimmung mit der Wasserbehörde des Kreises ein Konzept für das gesamte Flugplatz- und Kasernengelände.

Gemeindliches Ziel ist es, den Bereich der ehemaligen Waldersee-Kaserne im Süden des Flugplatzes an das gemeindliche Abwassernetz anzuschließen und die gewerblichen Abwässer zentral der gemeindlichen Kläranlage zuzuführen.


Die Schmutzwasserbeseitigung der nördlichen Flächen soll aufgrund der großen Entfernung zum ehemaligen Kasernenbereich weiterhin dezentral über betriebliche Kläranlagen erfolgen. Für das Gebäude der alten Feuerwache kann zu einem späteren Zeitpunkt bei einer intensiveren Nutzung auch ein Anschluss an die zentrale Abwasserbeseitigung erfolgen.

**10.4. Oberflächenentwässerung**

Die Wasserbehörde des Kreises Steinburg erteilt der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben eine neue wasserrechtliche Erlaubnis für die Einleitung von Oberflächenwasser. Die Erlaubnis wird zu gegebener Zeit auf die Gemeinde übertragen. Die Erlaubnis bezieht sich auf den bestehenden Zustand mit Einleitung in den Verbandsvorfluter Nr. 21 des Deich- und Sielverbandes Rantzau und den Rolloher Bek. Die Abflussmenge an der bestehenden Übergabestation in die Verbandsvorflut ist aus Kapazitätsgründen auf 65 l/s begrenzt. In Abstimmung mit dem Deich- und Sielverband und der Wasserbehörde des Kreises wird die Gemeinde Hohenlockstedt ein Oberflächenentwässerungskonzept erstellen, dass durch geeignete technische Maßnahmen (Vergrößerung der vorhandenen Rückhaltebecken) und ergänzende Auflagen (Festsetzungen zur Versickerung des Oberflächenwassers auf den privaten Grundstücken im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung) die Einhaltung dieser maximalen Einleitungsmenge sicherstellt.

**11 Flächenbilanz**

Sondergebiet Flugplatz	ea. <del>93,54</del> ha
	ca. 90,40 ha
Sondergebiet Verkehrstraining	ca. 8,83 ha
Sondergebiet Tierheim	ca. 0,57 ha
Sondergebiet Forschung	ca. 0,16 ha
Gewerbegebiete	ca. 33,08 ha
Verkehrsflächen	ca. 1,64 ha
Grünflächen	ca. 3,89 ha
Waldflächen mit Niederwaldentwicklung	ca. 22,68 ha
Neuwaldbildung (Aufforstung)	ca. 5,50 ha
Waldumwandlung in Aussicht gestellt	ca. 0,96 ha
Landwirtschaftliche Flächen	ea. <del>0,73</del> ha
	ca. 2,28 ha
Flächen für Maßnahmen ohne Niederwaldentwicklungsflächen (teilw. Überlagerung mit anderen Grundnutzungen)	ea. <del>18,00</del> ha
	ca. 16,35 ha

Hohenlockstedt, den... **31. Mai 2007**
  
 .....  
 Bürgermeister

## **Zusammenfassende Erklärung zur Aufstellung der 2. Änderung des Flächennutzungsplanes der Gemeinde Hohenlockstedt für den Bereich des Flugplatzes Hungriger Wolf**

Am 01. April 2004 wurde der militärische Betrieb des Flugplatzes durch die Bundeswehr aufgegeben. Das Gelände ging in das Eigentum der heutigen Bundesanstalt für Immobilienaufgaben über, der die Vermarktung der Flächen obliegt. Durch den Wegfall der militärischen Nutzung galt das gesamte Flugplatzgelände zunächst planungsrechtlich als Außenbereich, bauliche Nutzungen über die Bestimmungen des § 35 BauGB hinaus waren somit unzulässig.

Bereits vor und während der militärischen Nutzung existierte auch ein ziviles Nutzungsrecht des Flugplatzes durch den Itzehoer Luftsportverein(ILV).

Mit dem Erlöschen der militärischen Nutzung unterliegt das gesamte Areal nun der Planungshoheit der Gemeinde, deren Aufgabe es ist, den genauen Umfang des zukünftigen Flugplatzgeländes und der flugtechnischen Nutzungen zu bestimmen sowie die planungsrechtlichen Voraussetzungen für eine geordnete städtebauliche Entwicklung des gesamten Areals zu schaffen. Da ein Großteil der Flächen im rechtgültigen Flächennutzungsplan als Sondergebiet Bund dargestellt sind, hat der Ausschuss für Verkehr, Bauwesen und Infrastruktur am 03. Juni 2004 einen Beschluss zur Aufstellung der 2. Änderung des Flächennutzungsplans für den Bereich des Flugplatzes Hungriger Wolf gefasst.

Außerdem wurde die Aufstellung der 1. Änderung des Teil-Landschaftsplanes für den Bereich des Flugplatzes Hungriger Wolf beschlossen, um die Umweltbelange und die Belange des Naturschutzes abzarbeiten. Das Verfahren wurde parallel durchgeführt.

Die Öffentlichkeit wurde frühzeitig am 17. November 2005 unterrichtet. Gegen die vorgestellten Planinhalte wurden weder Anregungen noch Bedenken vorgetragen.

Die Träger öffentlicher Belange wurden mit Schreiben vom 08. November 2005 zur Stellungnahme aufgefordert. Die vorgetragenen Anregungen wurden mit in die Begründung aufgenommen.

Der Ausschuss für Verkehr, Bauwesen und Infrastruktur hat dann in seiner Sitzung am 22. März 2006 den Entwurfs- und Auslegungsbeschluss gefasst. Der Entwurf der 2. Änderung des Flächennutzungsplanes hat dann in der Zeit vom 10. April 2006 bis zum 09. Mai 2006 nach vorheriger öffentlicher Bekanntmachung durch Aushang öffentlich ausgelegen. Die Träger öffentlicher Belange sind mit Schreiben vom 06. April 2006 von der Auslegung benachrichtigt worden.


Die Gemeindevertretung Hohenlockstedt hat in ihrer Sitzung am 06. Juli 2006 über die eingegangenen Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange beraten. Das Ergebnis wurde schriftlich mitgeteilt.

Anderweitige Planungsmöglichkeiten wurden nicht in Betracht gezogen, weil durch den Bestand (Lagerhallen, Unterstände) und der peripheren Lage nur eine Nutzung als Flugplatz und die Entwicklung eines Gewerbegebietes möglich war.

Die Flächennutzungsplanänderung wurde dem Innenministerium zur Genehmigung vorgelegt. Das Innenministerium hat mit Erlass vom 02. November 2006, Gz.: IV 642-512.111-61.42 (2.Ä.), die Genehmigung teilweise mit Auflagen erteilt.

Mit Erlass vom 20. August 2007, Gz. IV 642-512.111-61.42 (2.Ä.), hat das Innenministerium die Erfüllung der Nebenbestimmungen bestätigt.

Hohenlockstedt, 30. August 2007

  
Dörnte  
Bürgermeister

