Anlage 1

Gemeindeverwaltungsverband

Osterburken

Neckar-Odenwald-Kreis

Antrag auf Zulassung einer Zielabweichung von den Festlegungen des „Einheitlichen Regionalplans Rhein-Neckar“ zur Ausweisung eines „Luftrettungsstandortes“

Stadt Ravenstein
Gemarkung Merchingen

Planstand: 22.05.2025

KOMMUNALPLANUNG ▪ TIEFBAU ▪ STÄDTEBAU

Dipl.-Ing. (FH) Guido Lysiak **Dipl.-Ing. Jürgen Glaser**
Dipl.-Ing., Dipl.-Wirtsch.-Ing. Steffen Leiblein
Beratende Ingenieure und freier Stadtplaner

IFK INGENIEURE Partnerschaftsgesellschaft mbB

Eisenbahnstraße 26 74821 Mosbach Fon 06261/9290-0 Fax 06261/9290-44 info@ifk-mosbach.de www.ifk-mosbach.de

INHALT

1. Inhalt der beantragten Abweichung 1
2. Anlass und Umfang der beantragten Abweichung 2
2.1 Lage der Stadt Ravenstein im räumlichen Gefüge 2
2.2 Raumordnerische Betroffenheit 4
2.3 Aussage des wirksamen Flächennutzungsplans 5
3. Begründung der beantragten Abweichung von den festgelegten Zielen des „Einheitlichen Regionalplans Rhein-Neckar“ 5
3.1 Beschreibung der geplanten Ausweisung des „Luftrettungsstandortes“ 6
3.2 Prüfung von Standortalternativen 7
4. Abweichung von der Zielfestlegung „Regionaler Grünzug“ 12
5. Abweichung von der Zielfestlegung „Vorranggebiet für Naturschutz und Landschaftspflege“ 15
6. Resümee 16

1. Inhalt der beantragten Abweichung

Der Gemeindeverwaltungsverband Osterburken beantragt zum Zweck der Ausweisung des geplanten „Luftrettungsstandortes“ die Zulassung einer Abweichung von den in den Plansätzen Ziffer 2.1.1 sowie 2.2.1.2. („Regionaler Grünzug“ sowie „Vorranggebiet für Naturschutz- und Landschaftspflege“) des „Einheitlichen Regionalplans Rhein-Neckar“ der Metropolregion festgelegten Zielen der Raumordnung gemäß § 6 Raumordnungsgesetz (ROG) in Verbindung mit § 24 Landesplanungsgesetz (LplG).

Der genannte Zielkonflikt beinhaltet eine Fläche in einer Größe von ca. 1,5 ha und ist in dem nachfolgend abgebildeten Auszug der Raumnutzungskarte des „Einheitlichen Regionalplans Rhein-Neckar“ vom 27.09.2013 graphisch dargestellt.

Die Genehmigung des Luftrettungsstandortes in Ravenstein-Merchingen kann erst nach der erforderlichen Flächennutzungsplanänderung sowie nach dem positiven Bescheid zur Zielabweichung gemäß § 6 LuftVG und § 49 Abs. 2 Ziff. 2 LuftVZO erfolgen.

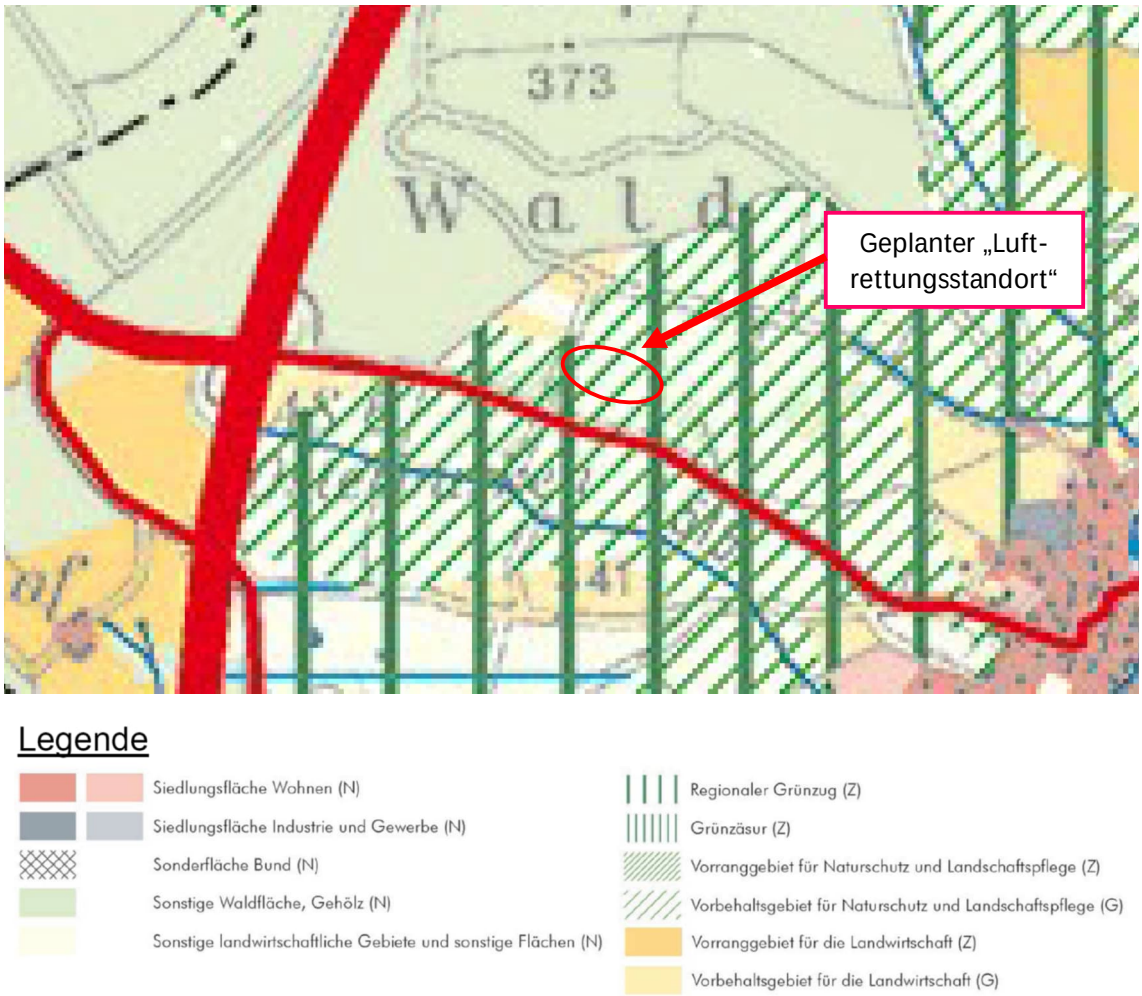

Abb. 1: Auszug aus dem Einheitlichen Regionalplan Rhein-Neckar (Quelle: Verband Region Rhein-Neckar)

2. Anlass und Umfang der beantragten Abweichung

Das Land Baden-Württemberg führte im Jahr 2021 eine Studie durch, die untersuchen sollte, ob das Land mit Rettungshubschraubern ausreichend abgedeckt ist. Dabei wurde festgestellt, dass im Großraum Osterburken noch Gebiete vorhanden sind, die von einem Rettungshubschrauber nicht innerhalb einer bestimmten Zeit zu erreichen sind.

Aufgrund dessen soll daher in diesem Bereich ein weiterer Rettungshubschrauber stationiert werden.

Das Regierungspräsidium Karlsruhe hat hierzu vorab bereits Besichtigungen möglicher Grundstücke durchgeführt. Als Ergebnis daraus verblieben zwei Areale (insgesamt vier Varianten), die mit Hilfe einer Machbarkeitsstudie näher untersucht wurden.

Die Machbarkeitsstudie des „IB Weigert - Ingenieurbüros für Flugplätze und Hubschrauberlandeplätze“ kommt insgesamt zu dem Ergebnis, dass der Standort nordwestlich von Merchingen am besten geeignet ist.

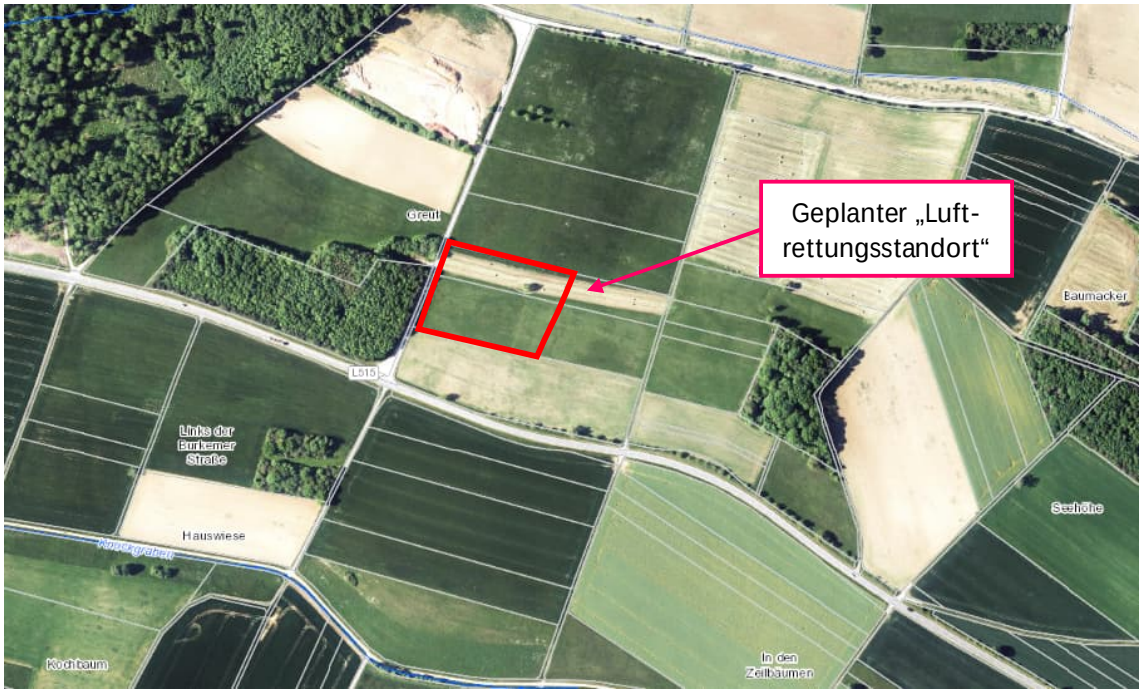

Abb. 2: Auszug aus der Hintergrundkarte, Bestandssituation (Quelle: LUBW)

In das Zielabweichungsverfahren sollen die Teilflächen der beiden Flurstücke 2178/1 und 2179 nördlich der L515 im Umfang von ca. 1,5 ha einbezogen werden. Die Fläche grenzt im Westen an einen bestehenden Wirtschaftsweg an.

2.1 Lage der Stadt Ravenstein im räumlichen Gefüge

Im Landesentwicklungsplan 2002 ist die Stadt Ravenstein dem ländlichen Raum im engeren Sinne zugeordnet und zählt zum Mittelbereich Buchen.

Sie liegt den Entwicklungsachsen Heilbronn – Neckarsulm (-Adelsheim/Osterburken) – Tauberbischofsheim (-Würzburg), Meckesheim – Mosbach – Adelsheim/Osterburken –

Buchen (Odenwald) – Walldürn/Hardheim (-Tauberbischofsheim) sowie (Neckarsulm-) Adelsheim/Osterburken – (-Tauberbischofsheim) am nächsten.

Der Stadt Ravenstein wurde im Einheitlichen Regionalplan Rhein-Neckar keine zentralörtliche Funktion zugewiesen. Sie liegt den großräumigen Entwicklungsachsen (Miltenberg) – Walldürn – Buchen (Odenwald) – Osterburken – Adelsheim – (Möckmühl) sowie (Kaiserslautern) – Grünstadt – Frankenthal (Pfalz) – Ludwigshafen am Rhein – Mannheim – Heidelberg – Eberbach – Mosbach – Adelsheim/Osterburken – (Tauberbischofsheim) am nächsten.

Aufgrund ihrer Lage, der Siedlungs-, Wirtschafts- und Freiraumstruktur sowie ihrer Infrastruktur-Ausstattung ist die Stadt Ravenstein dem ländlichen Raum zuzurechnen.

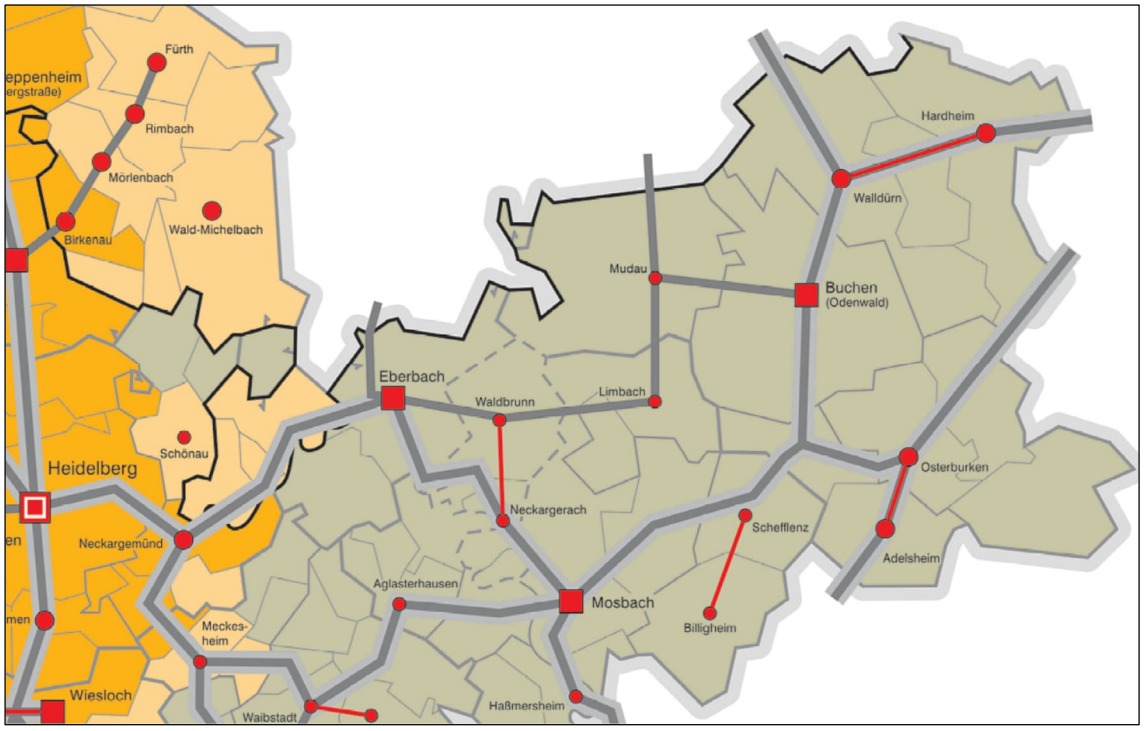

Abb. 3: Raumstrukturkarte (Quelle: Verband Region Rhein-Neckar)

2.2 Raumordnerische Betroffenheit

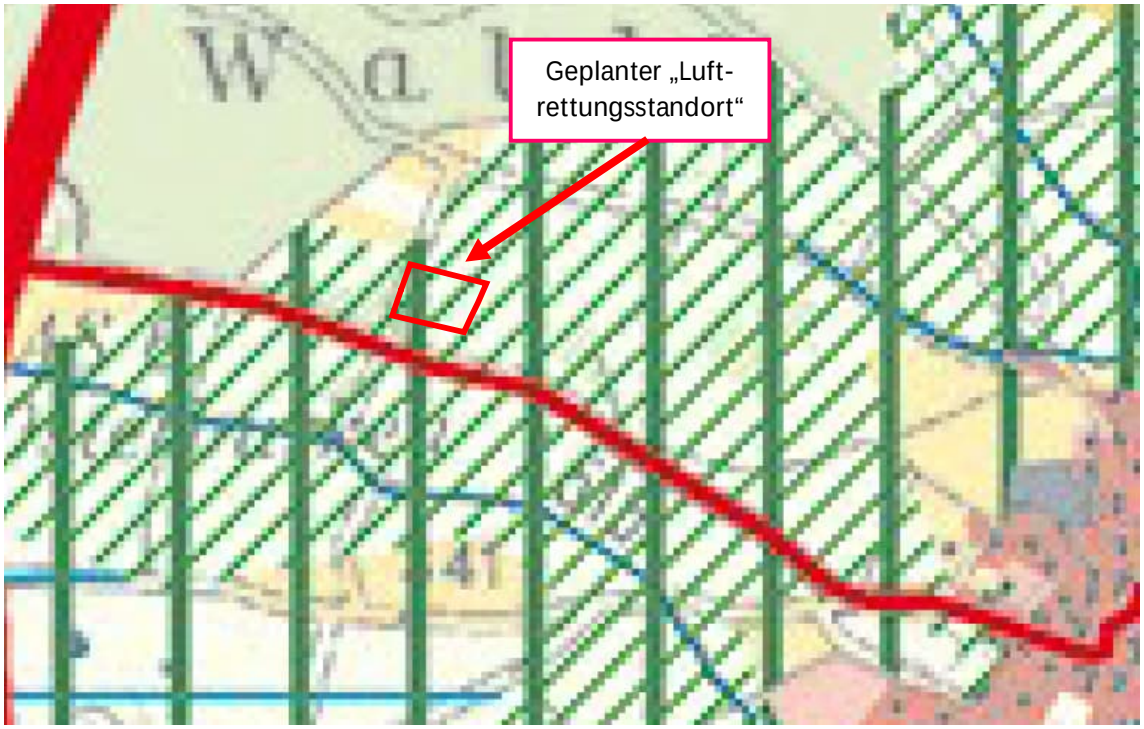

Abb. 4: Auszug aus dem Einheitlichen Regionalplan Rhein-Neckar (Quelle: Verband Region Rhein-Neckar)

Im Plangebiet werden zwei regionalplanerische Zielfestlegungen tangiert:

1) <u>Regionaler Grünzug</u>

Die Regionalen Grünzüge dienen als großräumiges Freiraumsystem dem langfristigen Schutz und der Entwicklung der Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes sowie dem Schutz und der Entwicklung der Kulturlandschaft in der Metropolregion Rhein-Neckar. Sie sichern die Freiraumfunktionen Boden, Wasser, Klima, Arten- und Biotopschutz sowie die landschaftsgebundene Erholung (Ziel 2.1.1).

In den Regionalen Grünzügen darf in der Regel nicht gesiedelt werden. In den Grünzügen sind technische Infrastrukturen und Verkehrsinfrastrukturen sowie privilegierte Vorhaben im Sinne von § 35 (1) BauGB zulässig, die die Funktionen der Grünzüge nicht beeinträchtigen, im überwiegenden öffentlichen Interesse notwendig sind oder aufgrund besonderer Standortanforderungen nur außerhalb des Siedlungsbestandes errichtet werden können. Letzteres gilt auch für den Rohstoffabbau (Ziel 2.1.3). Das Vorhaben fällt nicht unter die im Plansatz genannten Zulässigkeiten.

2) <u>Vorranggebieten für Naturschutz und Landschaftspflege</u>

In den „Vorranggebieten für Naturschutz und Landschaftspflege“ haben die Ziele des Naturschutzes und Maßnahmen, die dem Aufbau, der Entwicklung und Gestaltung eines regionalen, räumlich und funktional zusammenhängenden Biotopverbundsystems dienen, Vorrang vor entgegenstehenden oder beeinträchtigenden Nutzungsansprüchen. Sie dienen der Erhaltung und Entwicklung heimischer

Pflanzen- und freilebender Tierarten mit dem Ziel der Sicherung der Biodiversität (Ziel 2.2.1.2).

Im Zuge der Vorabstimmung der grundsätzlichen Planung sowie der Flächennutzungsplanänderung wurde seitens des Regierungspräsidium Karlsruhe – Raumordnung und der Verband Region Rhein-Neckar ein Verstoß mit den beiden genannten Zielen festgestellt. Diese Zielkonflikte stehen der vorliegenden Planung derzeit entgegen. Zur Überwindung dieses Konfliktes wurde mitgeteilt, dass die Durchführung eines Zielabweichungsverfahrens gem. § 6 ROG i. V. m. § 24 LPlG Baden-Württemberg zu beantragen.

2.3 Aussage des wirksamen Flächennutzungsplans

Der Gemeindeverwaltungsverband verfügt über eine genehmigte 1. Fortschreibung des Flächennutzungsplans aus dem Jahr 2000. In diesem wird die Fläche des geplanten „Luftrettungsstandortes“ als „Fläche für die Landwirtschaft“ dargestellt.

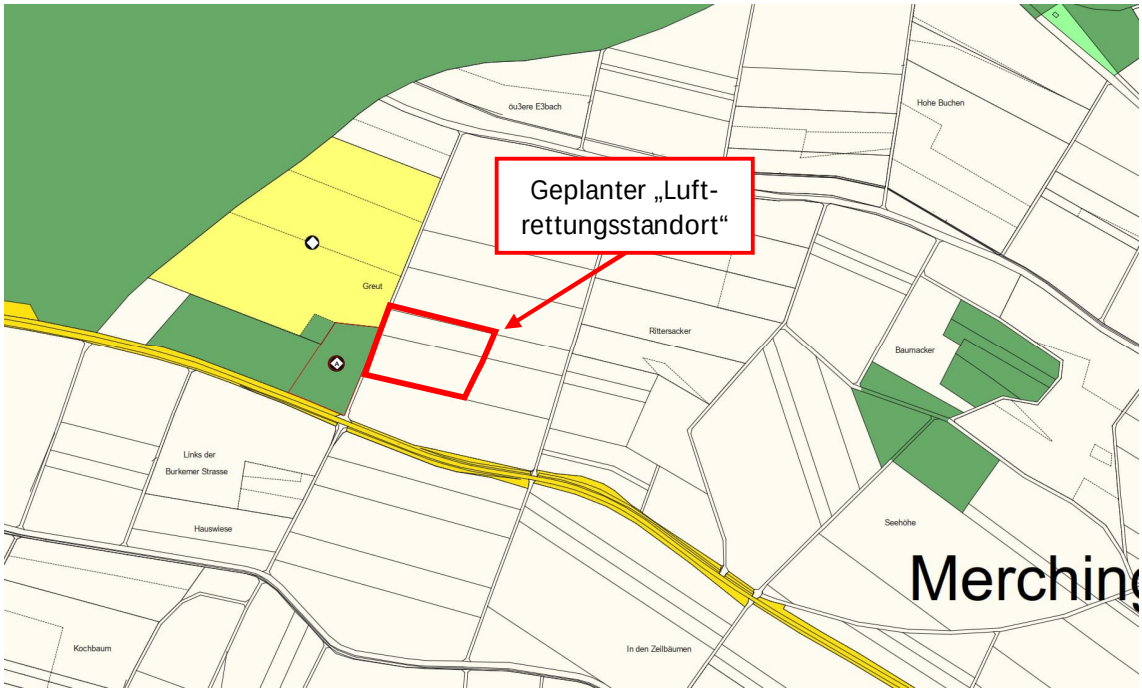

Abb. 5: Auszug aus dem digitalisierten Flächennutzungsplan (Quelle: IFK)

3. Begründung der beantragten Abweichung von den festgelegten Zielen des „Einheitlichen Regionalplans Rhein-Neckar“

Die beantragte Abweichung von dem in der Raumnutzungskarte des Einheitlichen Regionalplans ausgewiesenen „Regionalen Grünzug“ und dem „Vorranggebiet für Naturschutz und Landschaftspflege“ wird mit dem nachgewiesenen Bedarf eines Luftrettungsstandortes sowie durch die Standortalternativenuntersuchung im Rahmen der Machbarkeitsstudie begründet.

3.1 Beschreibung der geplanten Ausweisung des „Luftrettungsstandortes“

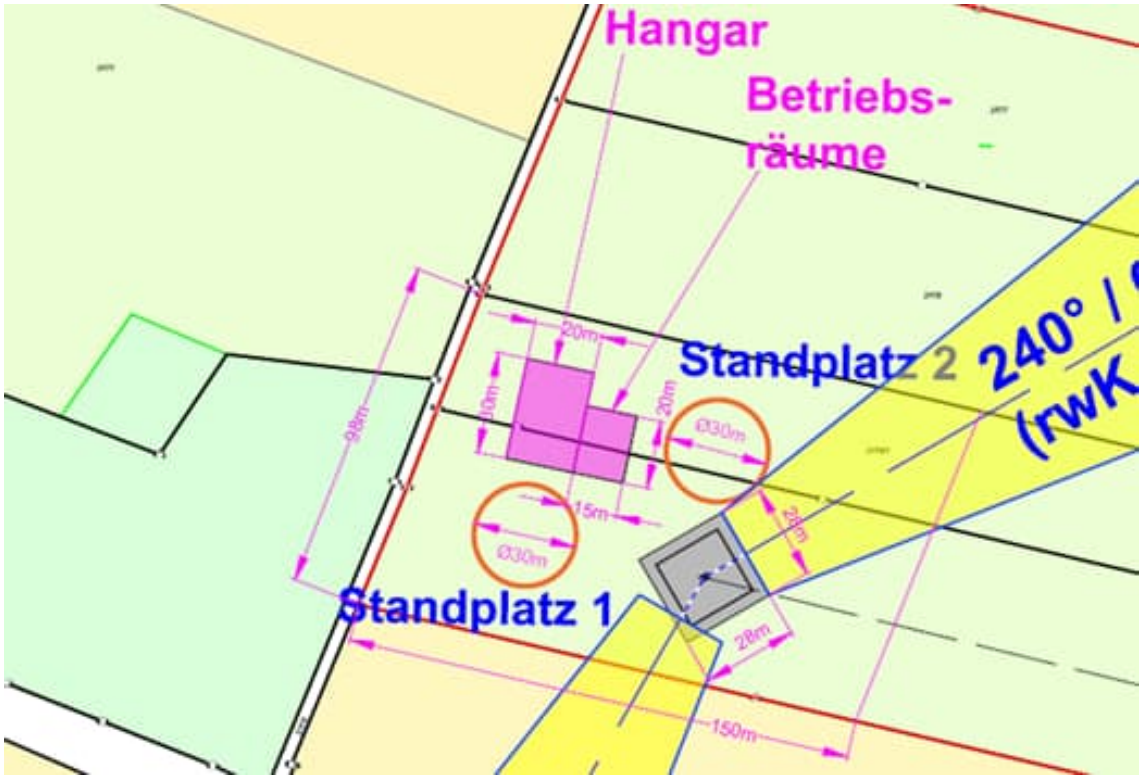

Abb. 6: Lageplan aktueller Planungsstand (Quelle: IB Weigert)

Auf der bisher als landwirtschaftliche Ackerflächen genutzten Fläche soll gemäß dem Ergebnis der Machbarkeitsstudie ein geplanter Hubschrauberlandeplatz im Flächennutzungsplan ausgewiesen werden.

Die aktuelle Planung sieht einen Landeplatz mit Sicherheitsstreifen, zwei Standplätze für Rettungshubschrauber sowie ein Gebäude vor. Im Gebäude soll ein Bereich als Hangar und der andere Bereich als Betriebsräume für das Personal genutzt werden. Weiterhin sind noch eine Betankungsanlage, allgemeine Flugbetriebsflächen sowie Parkplätze im Plangebiet zu berücksichtigen.

Die Erschließung erfolgt ausgehend von der Ortslage von Merchingen entlang der „Lindenstraße/ L515“ bzw. über den nördlich verlaufenden Wirtschaftsweg, welcher entlang des „Eßbachgrabens“ in Richtung Ortslage von Merchingen verläuft. Aktuell werden die beiden Anschlussmöglichkeiten geprüft.

3.2 Prüfung von Standortalternativen

Das Land Baden-Württemberg führte im Jahr 2021 eine Studie durch, die untersuchen sollte, ob das Land mit Rettungshubschraubern ausreichend abgedeckt ist.

Dabei wurde festgestellt, dass im Großraum Osterburken noch Gebiete vorhanden sind, die von einem Rettungshubschrauber nicht innerhalb einer bestimmten Zeit zu erreichen sind.

Aufgrund dessen soll daher in diesem Bereich ein weiterer Rettungshubschrauber stationiert werden. Deshalb ist es erforderlich, einen geeigneten Standort zu finden.

Das Regierungspräsidium Karlsruhe hat dazu bereits Besichtigungen möglicher Grundstücke durchgeführt. Als Ergebnis daraus verblieben dann 2 Areale, die mit Hilfe einer Machbarkeitsstudie näher untersucht wurden. Die Machbarkeitsstudie des „IB Weigert - Ingenieurbüros für Flugplätze und Hubschrauberlandeplätze“ wurde dem Antrag nachrichtlich beigefügt. Die wesentlichen Inhalte wurde in die Antragsbegründung übernommen.

Gemäß den Vorgaben des Regierungspräsidiums Karlsruhe beschränkte sich die Standortsuche auf zwei Standortbereiche im Bereich Osterburken und Merchingen.

Das maßgebende Kriterium bei der Standortwahl ist das Kriterium der Einhaltung der erforderlichen Hindernisfreiheit, weil diese mit den hohen Anforderungen an die Abflugfläche sehr schwer zu gewährleisten ist. Die Hindernisfreiheit ist bei einem Hubschrauberflugplatz grundsätzlich für zwei An- und Abflugrichtungen erforderlich. Die Details sind in der AVwV-HFP („Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Genehmigung der Anlage und des Betriebs von Hubschrauberflugplätzen“. Weiterhin sind neben den flächenmäßigen Voraussetzungen und der einzuhaltenden Hindernisfreiheit folgende Kriterien gemäß AVwV-HFP zu berücksichtigen:

- die Verfügbarkeit des geplanten Standorts,
- die Erschließung eines Standortes,
- die örtliche Bauleitplanung,
- der Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm,
- der Landschafts- und Naturschutz und
- die Entfernung des Landeplatzes zu den zentralen Notfalleinrichtungen.

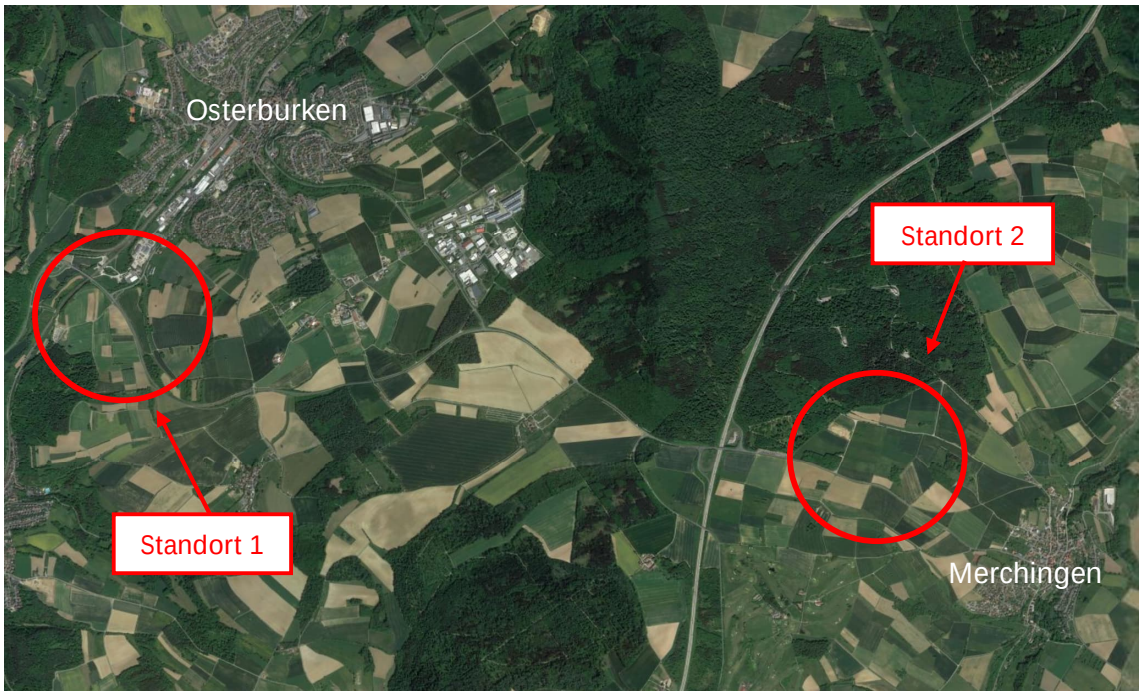

Abb. 7: Luftbild der beiden Standortbereiche (Quelle: GoogleEarth)

Bei beiden Standorten wurden jeweils zwei Teilflächen einer genaueren Untersuchung unterzogen. Diese Standorte mit Ihren alternativen Varianten werden nun im nachfolgend erläutert:

<u>Standort Osterburken:</u>

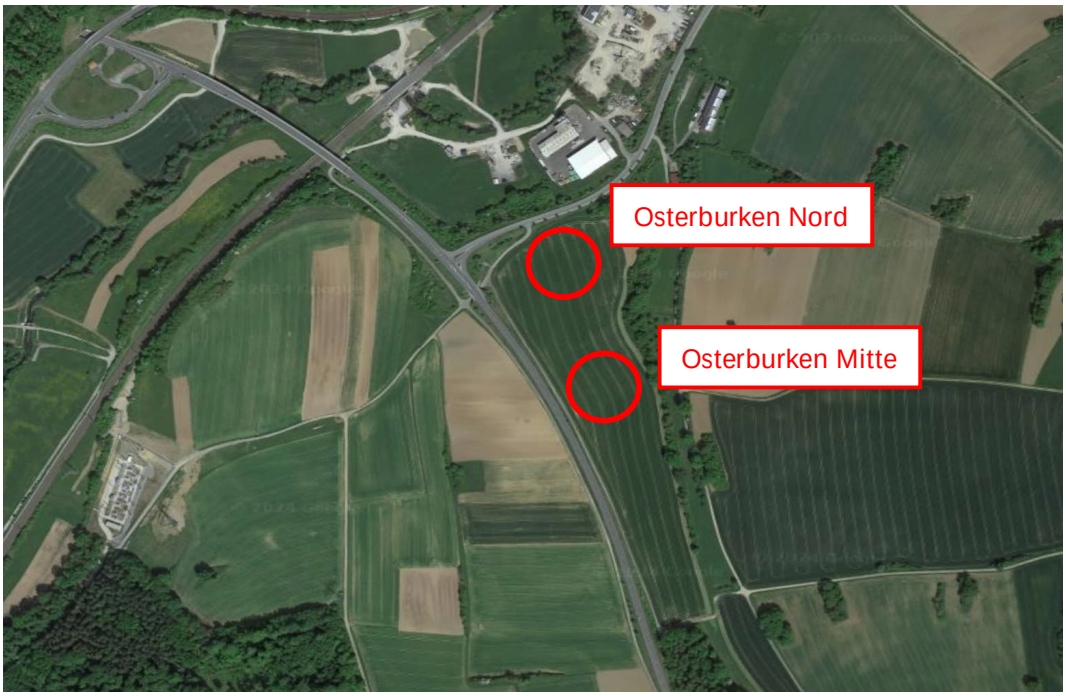

Abb. 8: Luftbild Standortbereiche Osterburken mit Varianten (Quelle: GoogleEarth)

- Variante 1: Osterburken Nord

  Bei der Variante 1 wird von einem Hubschrauberflugplatz auf dem nördlichen Geländeteil des Grundstücks Fl.Nr. 12523 Gemarkung Osterburken ausgegangen.

  Der Standort wurde als Variante gewählt, da dieser sich am nächsten an der Stadt Osterburken befindet. Zudem liegt die örtliche Rettungswache in unmittelbarer Nähe.

  Die Höhenlage der geplanten Landestelle mit rd. 259 m ü. NHN wird auch für die notwendigen Untersuchungen bei dieser Variante herangezogen.

  Bei der vorliegenden Untersuchung wurde in einem ersten Ansatz die mögliche Hindernisfreiheit in der Umgebung des geplanten Standorts untersucht.

  Aufgrund der Beschaffenheit der Umgebung und des vorgegebenen Hindernisfreiraumes über der Bundesstraße sind für einen Flugbetrieb gemäß ICAO Annex 14/II keine hindernisfreien An- und Abflüge möglich.

  Der Standort selbst weist ein erhebliches Gefälle nach Norden auf. Bei einer Realisierung des Standorts wären auch Erdarbeiten im größeren Umfang erforderlich.

  Der Bodenlandeplatz ist deshalb flugbetrieblich als vollkommen ungeeignet zu werten. Weitere detaillierte Untersuchungen wurden deshalb für die Variante 1 nicht durchgeführt.

  Für die Festlegung möglicher Flugkorridore wird ein besonderes Augenmerk auf die Vermeidung von Überflügen der im Umfeld bestehenden Bebauungen gelegt, um Lärmbelastungen möglichst zu reduzieren. Die vorherrschenden Hauptwindrichtungen spielten zunächst dabei nur eine untergeordnete Rolle.

  Ergebnis Variante 1: Die Prüfung der grundsätzlichen Machbarkeit kam zu dem Ergebnis, dass die erforderliche Hindernisfreiheit nicht gegeben ist. Die Variante 1 ist damit als möglicher Landeplatzstandort auszuschließen.

- Variante 2: Osterburken Mitte

  Für die Betrachtung der Variante 2 wurde ein Standort gewählt, der sich auf dem höchsten Punkt des Grundstücks Fl.Nr. 12523 Gemarkung Osterburken befindet und rd. 200 m südöstlich davon liegt.

  Die Variante 2 liegt dabei um rd. 11 m höher bei 270 m ü.NHN. Allerdings stellen in diesem Fall nach wie vor die Bundesstraße und die Höhenzüge im Osten flugbetriebliche Hindernisse dar.

  Analog zur Variante 1 wurde versucht, die An- und Abflugkorridore ebenfalls so zu wählen, dass die beiden vorgenannten Hindernisse nicht überflogen werden. Die beiden möglichen Abflugkorridore weisen aber auch in diesem Fall immer noch erhebliche Probleme auf.

  Neben den bereits genannten Hindernissen im Westen und Osten bestehen im Norden und Süden ebenfalls Hindernisse aufgrund der Geländelage und den dort aufstehenden Wäldern bzw. Stromleitungen. Diese können zwar mit dem sog. CAT-A-Verfahren, nicht aber nach den Anforderungen der AVwV-HFP mit 4,5 % Neigung, überflogen werden. Zudem würden fast 100% der An- und Abflüge mit

erheblichen Querwindeinflüssen erfolgen, da in Osterburken die Hauptwindrichtung von West nach Ost erfolgt.

Ergebnis Variante 2: Die Prüfung der grundsätzlichen Machbarkeit kam zu dem Ergebnis, dass die erforderliche Hindernisfreiheit nicht gegeben ist. Die Variante 1 ist damit als möglicher Landeplatzstandort auszuschließen.

Standort Merchingen:

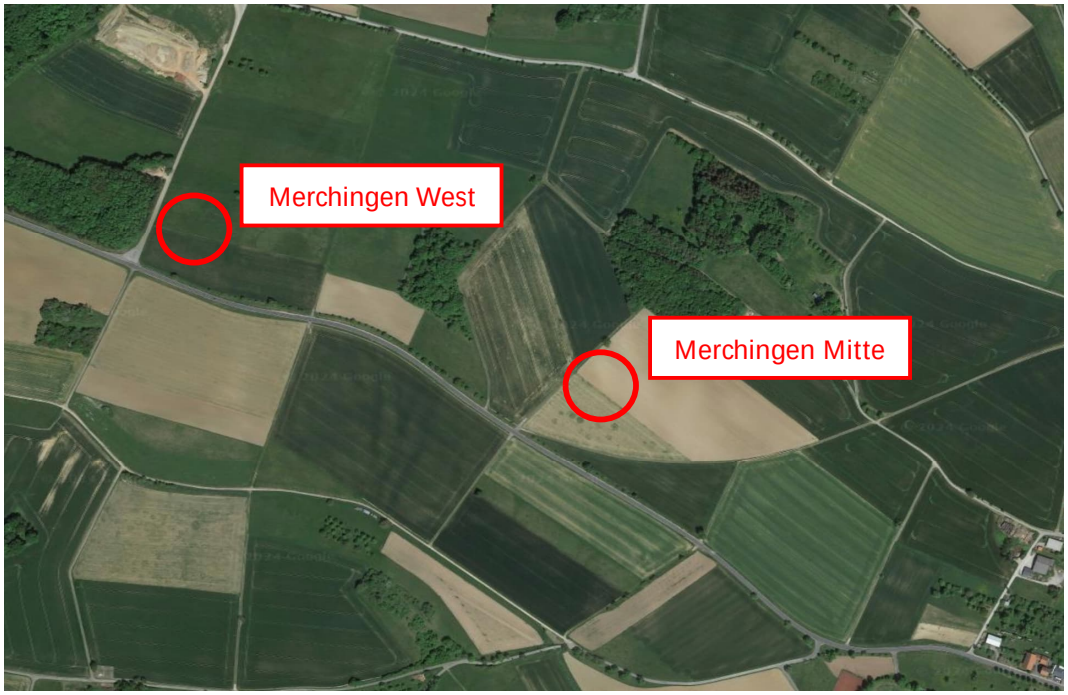

Abb. 9: Luftbild Standortbereiche Merchingen mit Varianten (Quelle: GoogleEarth)

- Variante 3: Merchingen West

  Nach Vorgabe des Regierungspräsidiums Karlsruhe ist neben dem Bereich Osterburken auch ein größeres Grundstücksareal westlich von Merchingen, einem Stadtteil der Stadt Ravenstein, in Bezug auf die Tauglichkeit für einen Standort eines Rettungshubschraubers zu prüfen.

  Das ausgewählte Gelände steht im Eigentum mehrerer Privatpersonen. Alle Flächen werden landwirtschaftlich genutzt.

  Der Standort befindet sich auf dem höchsten Geländepunkt des ausgesuchten Areals und bietet damit für einen Flugbetrieb gute Voraussetzungen.

  Aufgrund der sehr ortsfernen Lage (ca. 1,4 km vom Siedlungsrand von Merchingen) dürfte der Flugbetrieb auch keine größeren Lärmprobleme verursachen. Lediglich der südlich des Standortes liegende Golfplatz wird bei Flugbetrieb kurzfristig überflogen.

  Die Flugkorridore sollten nach Möglichkeit immer in Hauptwindrichtung gelegt werden.

  In Bezug auf die Vorgaben der AVwV-HFP werden bei der Variante 3 alle Anforderungen an die Hindernisfreiheit erfüllt.

Ergebnis Variante 3: Aus flugbetrieblicher Sicht kann die Variante 3 als positiv beurteilt werden. Als stark negativ ist bei dieser Variante allerdings die große Entfernung zum nächsten Ort Merchingen und die bei der Realisierung des Projektes anfallenden Erschließungskosten einschließlich der Ver- und Entsorgungskosten zu bewerten. Bei der Standortauswertung zeigte sich, dass sich die Vor- und Nachteile weitgehend mit denen des Standortes 4 decken. Insgesamt ist der Standort gut realisierbar.

- Variante 4: Merchingen Mitte

  Bei der Variante 4 wird der Standort Merchingen-Mitte geprüft, der rd. 1,1 km nordwestlich von Merchingen in freier Flur liegt. Der Standort ist deswegen soweit von Merchingen entfernt, da die Stadt Ravenstein ein größeres Grundstücksareal zwischen Merchingen und dem Standort der Variante 4 für eine zukünftige Wohnbebauung freihalten möchte.

  Zudem verläuft nach Angaben der Stadt Ravenstein in diesem Bereich zukünftig auch die überregionale Stromtrasse „SÜDLINK“ in Nord-Süd-Richtung.

  Bei der Festlegung der Flugkorridore ist insbesondere die Nähe zu Merchingen aber auch ein kleineres Waldareal nordöstlich des Standorts zu beachten.

  Der Standort befindet sich auf einer leichten Anhöhe, so dass die Gebiete unterhalb der gewählten Flugrouten insgesamt abfallen und somit auch ausreichend Abstand zu Hindernissen bieten. Insgesamt betrachtet, berühren die Abflugkorridore der Variante 4 damit weder feste noch statische Objekte, so dass aus flugbetrieblicher Sicht absolute Hindernisfreiheit gegeben ist.

  Ergebnis Variante 4: Zusammengefasst ist festzustellen, dass bei der Variante 4 weitgehend dieselben Aussagen über die Vor- und Nachteile dieses Standortes zutreffen wie bei der Variante 3. Die Variante wird als grundsätzlich realisierbar eingestuft. Allerdings wird der Standort der Variante 4 aufgrund der sonstigen Gegebenheiten, wie der örtlichen Bauleitplanung sowie der vorhandenen Gasleitungstrasse nicht empfohlen.

Fazit: Die Varianten 1 und 2 (Bodenflugplatz direkt bei Osterburken) ist unter den vorgefundenen Bedingungen weder konform zur AVwV-HFP noch kann aufgrund der Hindernissituation ein regulärer Flugbetrieb stattfinden.

Die Variante 4 entspricht hinsichtlich der notwendigen Hindernisfreiheit den Vorgaben der AVwV-HFP und ist auch gemäß EU(VO) 965/12 sowie den Flughandbüchern für den Flugbetrieb geeignet.

Allerdings ist geplant die Wohnbebauung des Stadtteils Merchingen in Richtung des Standorts von Variante 4 in diese Richtung zu erweitern.

Der Standort der Variante 3 ist zwar sehr weit von der Ortschaft Merchingen entfernt, allerdings ist aufgrund der Einzellage und der Positionierung auf einem kuppenförmigen Areal diese Variante für den Flugbetrieb gut geeignet.

Als Ergebnis der Variantenuntersuchung wird gemäß der durchgeführten Machbarkeitsstudie daher der Bodenflugplatz auf dem Standort der Variante 3 empfohlen.

4. Abweichung von der Zielfestlegung „Regionaler Grünzug“

Regionale Grünzüge dienen als großräumiges Freiraumsystem dem langfristigen Schutz und der Entwicklung der Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts sowie dem Schutz und der Entwicklung der Kulturlandschaft in der Metropolregion Rhein-Neckar. Sie sichern die Freiraumfunktion Boden, Wasser, Klima, Arten- und Biotopschutz sowie die landschaftsgebundene Erholung“ (2.1.1 Ziel). „In den Regionalen Grünzügen [...] darf in der Regel nicht gesiedelt werden.“ (2.1.3 Ziel). Siehe hierzu auch Kapitel 2.2.

In der Begründung des einheitlichen Regionalplan der Verband Region Rhein-Neckar wird definiert, dass die „Regionalen Grünzüge [..] zusammenhängende und gemeindeübergreifende Freiräume [sind], die unterschiedlichen ökologischen Funktionen, naturschonende und nachhaltigen Nutzungen, der Erholung sowie dem Kulturlandschaftsschutz dienen und bilden ein multifunktionales Instrument zur regionalplanerischen Sicherung der Freiräume in der Metropolregion Rhein-Neckar“. „In dieses multifunktional begründete regionale Freiraumsystem wurden Gebiete einbezogen, die aufgrund ihrer spezifischen naturräumlichen Funktionen als besonders wertvoll einzustufen sind.“ Hierzu zählen Kriterien wie beispielsweise Gebiete für den Arten- und Biotopschutz inkl. landespflegerisch wertvoller Gebiete, Gebiete mit besonderer Bedeutung für das Klima, Waldflächen, Schutz unzerschnittener Landschaftsteile, siedlungsgliedernde Freiflächen zu Verhinderung bandartiger, ausufernder Siedlungsentwicklung, Räume und Gebiete mit besonderer Erholungsfunktion.

Die Erläuterungskarte Natur, Landschaft und Umwelt – Blatt Ost des Einheitlichen Regionalplans Rhein-Neckar kennzeichnet die Fläche, für die eine Zulassung einer Zielabweichung beantragt wird, als „Bedeutender Raum für den regionalen Biotopverbund“. Das Vorhaben befindet sich somit lediglich randlich des regionalen Biotopverbundes.

Durch die Ausweisung des geplanten „Luftrettungsstandortes“ mit einer Flächengröße von rund 1,5 ha wird die Freiraumfunktion des Regionalen Grünzugs weiterhin gewährleistet. Die Unberührtheit der genannten Zielsätze und der zugrunde liegenden Auswahlkriterien im großräumigen Zusammenhang wird durch die Planung insgesamt bewahrt.

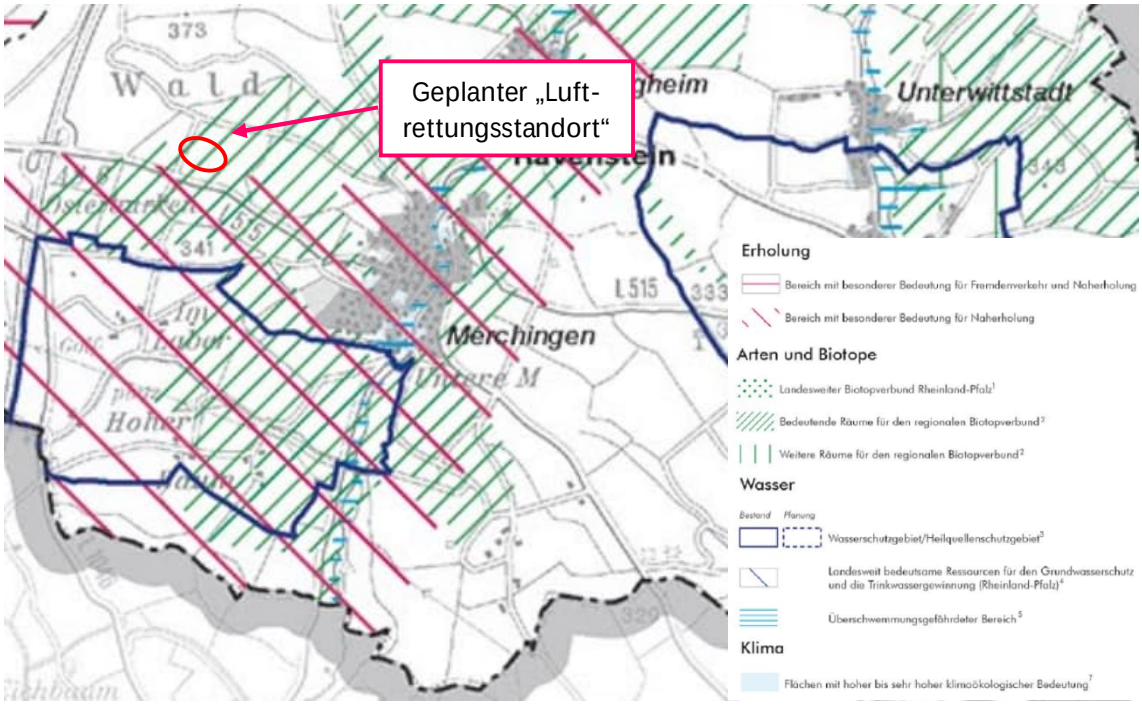

Abb. 10: Erläuterungskarte Natur, Landschaft und Umwelt – Blatt Ost (Quelle: Verband Region Rhein-Neckar)

Die Vertretbarkeit der Ausweisung eines geplanten Hubschrauberlandesplatzes („Luftrettungsstandortes“) im Hinblick auf alle in diesem Zusammenhang zu benennenden Schutzgüter belegen die durch das „Ingenieurbüro für Umweltplanung - Wagner + Simon Ingenieure“ aus Mosbach vorgenommenen Bestandsaufnahmen und Bewertungen. Dabei werden die Schutzgüter „Tiere und Pflanzen, biologische Vielfalt“, „Biotopverbund, Schutzgebiete und besonderen Artenschutz“, „Fläche, Boden und Wasser“, „Klima und Luft“, „Landschaft und Erholung“, „Mensch und seine Gesundheit“ sowie „Kulturgüter und sonstige Sachgüter“ betrachtet.

<u>Der Umweltbericht kommt hierbei zu folgenden wesentlichen Ergebnissen:</u>

- Durch die geänderte Darstellung im Flächennutzungsplan werden Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft planungsrechtlich vorbereitet, die hinsichtlich der Schutzgüter Pflanzen und Tiere, Boden und Landschaftsbild erheblich und damit Eingriffe im Sinne der Naturschutzgesetze sein werden. Hinsichtlich der Schutzgüter Klima und Luft und Wasser werden die Beeinträchtigungen nach heutigem Kenntnisstand nicht erheblich sein.
- Bei einem Teil des Grünlands handelt es sich um eine Magere Flachland-Mähwiese (LRT 6510). Sie fällt unter den gesetzlichen Biotopschutz. Weitere Schutzgebiete nach Naturschutzrecht sind nicht betroffen.
- Der Ausgleich kann durch Entwicklung bestehender Wiesenfläche zu Mageren Flachlandmähwiesen oder durch Neuanlage von Wiesenflächen, z.B. auf bisherigen Ackerstandorten, erbracht werden. Möglich ist auch der Zukauf von Ökokontomaßnahmen, die eine Entwicklung von Magerwiesen beinhalten.

- Die Stadt Ravenstein ist Eigentümerin von insgesamt rd. 18,8 ha Ackerland und rd. 24,6 ha Grünland. Dazu gehören u.a. mehrere Acker- und Grünlandflächen im unmittelbaren Umfeld des geplanten Luftrettungsstandorts.
- Soweit keine Magere Flachlandmähwiesen vorliegen, kann ein Ausgleich durch Entwicklung von Fettwiesen zu Magerwiesen erfolgen. Der Umfang der Maßnahmenmöglichkeiten kann zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht bewertet werden. Es ist aber davon auszugehen, dass sich in den Grünlandflächen Ausgleichsmöglichkeiten durch Extensivierung ergeben werden. Mit den rd. 18,8 ha Ackerland stehen bei den überwiegend vorherrschenden Bodenverhältnissen auf Gesamtgemarkung Ravenstein aber in jedem Fall ausreichend Entwicklungsflächen zur Verfügung, sofern in den Grünlandflächen keine bzw. keine ausreichenden Ausgleichsmöglichkeiten gefunden werden. Damit ist sichergestellt, dass im Rahmen eines nachgelagerten Verfahrens und des erforderlichen Ausnahmeantrags ein gleichartiger Ausgleich erbracht werden kann.
- Es ist nicht erkennbar, dass die Darstellung als geplanter Luftrettungsstandort zu unüberwindbaren artenschutzrechtlichen Hindernissen führt. Eine Betroffenheit der Feldlerche ist möglich, ist aber durch Vermeidungs- und vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen in den Griff zu bekommen.
- Auswirkungen auf die übrigen, in der Umweltprüfung zu berücksichtigenden Schutzgüter sind gering oder nicht gegeben. Es werden Maßnahmen zur Überwachung der Umweltauswirkungen, die sich aus der Änderung des FNP ergeben bzw. ergeben könnten, festgelegt. Sie ermöglichen es, die in der Umweltprüfung und im Umweltbericht gemachten Bewertungen und Prognosen im Nachhinein zu überprüfen.
- Das vorläufig ermittelte Kompensationsdefizit von rd. 374.000 ÖP ist im Zuge nachgelagerter Verfahren genauer zu ermitteln. Durch Begrünungsmaßnahmen und eine extensive Pflege der Grünflächen um den Standort lässt sich das Defizit ggf. noch deutlich reduzieren. Voraussichtlich wird aber ein Defizit verbleiben, das außerhalb der Fläche ausgeglichen werden muss. Der Ausgleich kann teilweise oder je nach Maßnahme auch vollständig über die erforderliche Maßnahme zum Biotopausgleich (FFH-Mähwiese) erfolgen. Ein ggf. verbleibendes Defizit kann über Maßnahmen aus dem Ökokonto der Stadt oder den Zukauf von Ökopunkten ausgeglichen werden. Es ist damit sichergestellt, dass die zu erwartenden Eingriffe vollständig kompensiert werden können.

Details zur Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen können dem gesonderten Umweltbericht des „Ingenieurbüros für Umweltplanung - Wagner + Simon Ingenieure“ aus Mosbach entnommen werden. Der Umweltbericht ist Bestandteil des Antrags auf Zulassung einer Zielabweichung.

5. Abweichung von der Zielfestlegung „Vorranggebiet für Naturschutz und Landschaftspflege“

Auf der Fläche, für die die Zielabweichung beantragt wird, wird im Einheitlichen Regionalplan Rhein-Neckar auch ein „Vorranggebiet für Naturschutz und Landschaftspflege“ dargestellt (vgl. Abb. 6: Erläuterungskarte Natur, Landschaft und Umwelt – Blatt Ost).

In den „Vorranggebieten für Naturschutz und Landschaftspflege“ haben die Ziele des Naturschutzes und Maßnahmen, die dem Aufbau, der Entwicklung und Gestaltung eines regionalen räumlich und funktional zusammenhängenden Biotopverbundsystems dienen, Vorrang vor entgegenstehenden oder beeinträchtigenden Nutzungsansprüchen. Sie dienen der Erhaltung und Entwicklung heimischer Pflanzen- und freilebender Tierarten mit dem Ziel der Sicherung der Biodiversität (2.2.1.2 Ziel). Siehe hierzu auch Kapitel 2.2.

In der Begründung des einheitlichen Regionalplan der Verband Region Rhein-Neckar wird zu den „Vorranggebieten für Naturschutz und Landschaftspflege“ definiert, dass diese dem Aufbau eines regionalen Biotopverbundes dienen. Die Tier- und Pflanzenpopulationen sind in der Regel nur dann überlebensfähig, wenn die Möglichkeit von Austausch-, Ausbreitungs- und Wanderungsbewegungen besteht. Durch die vorsorgliche regionalplanerische Sicherung der Flächen für das Biotopverbundsystem werden die rechtmäßigen und ordnungsgemäß ausgeübten Nutzungen nicht berührt. Nutzungsänderungen durch kommunale Planungen oder Fachplanungen in den „Vorranggebieten Naturschutz und Landschaftspflege“, die die vorhandene oder geplante Funktion der Biotope als Lebensräume für wildlebende Tiere und Pflanzen beeinträchtigen, sind jedoch mit den Vorranggebieten unvereinbar.

Durch die Ausweisung des geplanten „Luftrettungsstandortes“ wird das zusammenhängende Biotopverbundsystem weiterhin gewährleistet und erhalten. Der genannte Zielsatz wird durch die Planung im räumlichen Zusammenhang erhalten. Aufgrund der geringen Flächengröße des geplanten Standortes von ca. 1,5 ha und der randlichen Lage im Vorranggebiet für Naturschutz und Landschaftspflege ist mit keinen Auswirkungen auf die großflächige Gesamtkulisse des Vorranggebietes zu rechnen.

Die Vertretbarkeit der Ausweisung eines geplanten Hubschrauberlandesplatzes („Luftrettungsstandortes“) im Hinblick auf alle in diesem Zusammenhang zu benennenden Schutzgüter belegen auch die durch das „Ingenieurbüro für Umweltplanung - Wagner + Simon Ingenieure“ aus Mosbach vorgenommenen Bestandsaufnahmen und Bewertungen. (Siehe hierzu auch Erläuterungen zu den Ergebnissen des Umweltberichtes in Kap.4).

Details zur Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen können dem gesonderten Umweltbericht des „Ingenieurbüros für Umweltplanung - Wagner + Simon Ingenieure“ aus Mosbach entnommen werden. Der Umweltbericht ist Bestandteil des Antrags auf Zulassung einer Zielabweichung.

6. Resümee

Der GVV Osterburken beabsichtigt auf Gemarkung der Stadt Ravenstein, etwa 1 km nordwestlich des Siedlungsrandes von Merchingen einen geplanten Hubschrauberlandeplatz („Luftrettungsstandort“) auszuweisen. Der GVV Osterburken folgt damit dem Ergebnis einer Studie des Landes Baden-Württemberg aus dem Jahr 2021, welche ein Versorgungsdefizit im Großraum Osterburken feststellte. Zu diesem Zweck ist die Zulassung einer Zielabweichung von den Festlegungen des „Einheitlichen Regionalplans für die Metropolregion Rhein-Neckar“ erforderlich, da die Raumnutzungskarte für die Fläche des „Luftrettungsstandortes“ einen „Regionalen Grünzug“ sowie ein „Vorranggebiet für Naturschutz und Landschaftspflege ausweist.

Eine Detailbetrachtung der zu berücksichtigenden Schutzgüter und die Prüfung der Auswirkungen auf die Ziele der Raumordnung dokumentieren die Verträglichkeit des geplanten Hubschrauberlandesplatzes („Luftrettungsstandortes“) und die Zulassung einer Zielabweichung (siehe auch Teil 2 der Begründung: „Umweltbericht“). Das Plangebiet hat in Bezug auf die Freiraumfunktionen nur eine allgemeine, wenn nicht sogar eine geringe Bedeutung.

In die Beurteilung und Abwägung ist insbesondere auch der Umstand einzubeziehen, dass es - wie in der Standortalternativenprüfung dargestellt - keinen besser geeigneten Standort für den dringend benötigten Luftrettungsstandort gibt.