



Ingenieurgruppe  **KOHNS**



**Sanierung Taxiway und Intersections NATO-Flugplatz Büchel
UVP-Bericht**

Bauvorhaben, Projektname

Ort

Sanierung Taxiway und Intersections

NATO-Flugplatz Büchel

Vorhabenträger: Bundesministerium für Verteidigung (BMVg), Berlin

Auftraggeber dieser
Untersuchung: Landesbetrieb Liegenschafts- und Baubetreuung (LBB)
Niederlassung Koblenz

Zuständige Behörde
gem. § 5 UVPG: Luftfahrtamt der Bundeswehr, Köln

UVP-Bericht
zur
Prüfung der Umweltverträglichkeit
für das Bauvorhaben
Sanierung Taxiway und Intersections

Bearbeitungsstand: 23.10. 2018

**Sanierung Taxiway und Intersections NATO-Flugplatz Büchel
UVP-Bericht**

INHALTSVERZEICHNISS

Seite

| | | |
|-----|---|----|
| 1. | Anlass, gesetzliche Grundlagen und Aufgabenstellung | 3 |
| 2. | Beschreibung des Vorhabens | 10 |
| 2.1 | Lage des Bauvorhabenstandortes..... | 10 |
| 2.2 | Beschreibung des Bauvorhabens..... | 10 |
| 2.3 | Beschreibung weitergehender Auswirkungen des Bauvorhabens..... | 18 |
| 2.4 | Beschreibung des Flugbetriebs | 20 |
| 2.5 | Beschreibung zu erwartender Rückstände und Emissionen | 21 |
| 3. | Beschreibung der vom Vorhabenträger geprüften vernünftigen Alternativen | 27 |
| 4. | Beschreibung des aktuellen Zustands der Umwelt und ihrer Bestandteile im Planungs- und Untersuchungsgebiet | 27 |
| 4.1 | Kurze Beschreibung der Strukturen des NATO-Flugplatzes Büchel | 28 |
| 4.2 | Menschen und menschliche Gesundheit..... | 32 |
| 4.3 | Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt..... | 32 |
| 4.4 | Fläche / Boden | 43 |
| 4.5 | Wasser | 44 |
| 4.6 | Klima | 45 |
| 4.7 | Kulturelles Erbe | 46 |
| 4.8 | Landschaft / Landschaftsbild und Erholung..... | 46 |
| 5. | Beschreibung der geplanten Maßnahmen, mit denen das Auftreten erheblicher nachteiliger Umweltauswirkungen des Vorhabens ausgeschlossen oder vermindert werden (Vermeidungsmaßnahmen)..... | 48 |
| 6. | Beschreibung der geplanten Maßnahmen, mit denen erhebliche Beeinträchtigungen der Schutzgüter ausgeglichen werden | 52 |
| 7. | Ermittlung der möglichen erheblichen Umweltauswirkungen | 58 |
| 7.1 | Zusammenwirken / kumulierende Wirkungen mit bestehenden und zugelassenen Vorhaben und Tätigkeiten | 58 |
| 7.2 | Menschen, insbesondere menschliche Gesundheit | 59 |

Sanierung Taxiway und Intersections NATO-Flugplatz Büchel

UVP-Bericht

| | | |
|------|---|----|
| 7.3 | Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt..... | 66 |
| 7.4 | Veränderungen betreffend rechtswirksame Schutzkategorien des Natur- und Landschaftsschutzes | 70 |
| 7.5 | Fläche / Boden | 74 |
| 7.6 | Wasser | 76 |
| 7.8 | Luft / Klima | 77 |
| 7.9 | Kulturelles Erbe | 78 |
| 7.10 | Landschaft / Landschaftsbild | 78 |
| 8. | Allgemein verständliche, nicht technische Zusammenfassung des UVP-Berichtes..... | 79 |
| | Gesetze, Normen und Richtlinien | 84 |
| | Literatur und Quellen | 85 |
| | Anhang A Flächenermittlungen | |
| | Anhang B Daten zu den Schutzgebieten | |

1. Anlass, gesetzliche Grundlagen und Aufgabenstellung

Die Bundeswehr / das Bundesministerium für Verteidigung (BMVg) als Vorhabenträger plant innerhalb der Liegenschaft des NATO-Flugplatzes Büchel eine grundlegende Sanierung und gleichzeitigen Ausbau des Taxiways und Intersections (Parallelrollbahn zur Start- und Landebahn und Kreuzungen).

Der NATO-Flugplatz Büchel wird überwiegend durch das Taktische Luftwaffengeschwader 33 der Luftwaffe sowie – im Rahmen der NATO-Verträge geregelt – im Bedarfsfall durch verbündete Streitkräfte genutzt. Amerikanische Streitkräfte sind zwar ständig vor Ort stationiert, der Flugbetrieb findet jedoch überwiegend durch die Bundeswehr statt.

Seit 1985 ist der Tornado in Büchel stationiert.

Durchschnittlich finden heute aktuell pro Monat ca. 200 Starts und Landungen des Tornado statt. Flugzeuge C17 landen und starten am Fliegerhorst lediglich 3-4 mal pro Jahr. Monatlich ca. einmal landet und startet eine Transall C-160.

Die bestehende Anlage des NATO-Flugplatzes Büchel umfasst derzeit insbesondere den befestigten Taxiway mit einer Länge von ca. 2.470 m und einer Breite von ca. 22,50 m sowie die erforderlichen Intersections 1 bis 5, die direkt an den Rollweg anschließen. Weiterhin die Start- Landebahn, Vorfelder und Abstellflächen sowie Wartungs- und Abstellhallen.

Im Rahmen einer detaillierten Zustandsbewertung aller Flugbetriebsflächen (FBF) im Jahre 2014 / 2015 wurde erheblicher Sanierungsbedarf an den FBF festgestellt und dringender Handlungsbedarf identifiziert, um ihre Funktionalität aufrecht erhalten zu können.

Daraus resultierend wurde im Sommer 2015 eine „ad hoc“-Sanierung der S/L-Bahn durchgeführt. Hierbei wurde lediglich die Oberflächendeckschicht abgefräst und neu aufgetragen. Die Haltbarkeit der Deckschicht ist aufgrund des maroden Unterbaus auf einen Zeitraum von 2-3 Jahren begrenzt. Eine Grundsanierung ist dringend angezeigt.

Um während der notwendigen Grundsanierung der S/L-Bahn die Anforderungen und Verpflichtungen des Nutzers für den NATO-Flugplatz Büchel aufrechterhalten zu können (aufgrund der Vorgaben des Inspektors der Luftwaffe muss während der kompletten Sanierungszeit der Flugplatz für alle heute dort verkehrenden Flugzeugmuster anflugbereit gehalten werden), ist temporär Flugbetrieb auf dem Taxiway zu gewährleisten. Während des Neubaus der S-/L- Bahn kann der Flugbetrieb mit dem Bestand in der heutigen Substanz nicht aufrechterhalten werden. Aus diesem Grund erfolgte die Entscheidung, zunächst vorgezogen den Parallelrollweg von Grund auf zu sanieren. Um diesen TWY als temporäre Start/- Landebahn im nachfolgenden Baufenster zum Neubau der S/L-Bahn nutzen zu können, ist eine Verbreiterung von zurzeit rund 22,50 m auf 30,00 m Gesamtbreite notwendig, da Starts und Landungen von Transportmaschinen des Flugzeugmusters D, gem. ICAO Annex 14, C17 und A400M (Nachfolgemodell der Transall C-160) gewährleistet sein müssen.

Diese Verbreiterung des Taxiways ist aufgrund der gegebenen Abstände der Centerlines zwischen S-/L-Bahn und TWY nicht symmetrisch möglich. Die Verbreiterung erfolgt

Sanierung Taxiway und Intersections NATO-Flugplatz Büchel

UVP-Bericht

daher durchschnittlich um ca. 1,70 m in Richtung Osten zur S-/L-Bahn und um ca. 5,80 m in Richtung Westen.

Gesetzliche Grundlagen

Die UVP-Pflicht wurde durch das Luftfahrtamt der Bundeswehr (LufABw) Abteilung 1 Referat 1 d Luftrechtliche Angelegenheiten festgestellt.

Die UVP umfasst gem. § 3 UVPG die Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der erheblichen Auswirkungen eines Vorhabens auf die Umwelt - d.h. auf die in § 2 Abs. 1 UVPG benannten Schutzgüter:

1. Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit
2. Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt,
3. Fläche, Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft,
4. kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter sowie
5. die Wechselwirkung zwischen den vorgenannten Schutzgütern.

Die Maßstäbe für die Bewertung der Umweltauswirkungen ergeben sich aus dem jeweils einschlägigen Fachrecht, entsprechenden untergesetzlichen Regelungen sowie dem Gebot der Umweltvorsorge.

Zur Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung ist vom Vorhabenträger ein Bericht mit den durch das Vorhaben bedingten voraussichtlichen Umweltauswirkungen (UVP-Bericht) vorzulegen.

Inhalt und Umfang des UVP-Berichtes sind in § 16 in Verbindung mit Anlage 4 UVPG festgelegt.

Gemäß § 16 UVPG muss der UVP-Bericht mindestens folgenden Anforderungen entsprechen:

1. eine Beschreibung des Vorhabens mit Angaben zum Standort, zur Art, zum Umfang und zur Ausgestaltung, zur Größe und zu anderen wesentlichen Merkmalen des Vorhabens,
2. eine Beschreibung der Umwelt und ihrer Bestandteile im Einwirkungsbereich des Vorhabens,
3. eine Beschreibung der Merkmale des Vorhabens und des Standorts, mit denen das Auftreten erheblicher nachteiliger Umweltauswirkungen des Vorhabens ausgeschlossen, vermindert oder ausgeglichen werden soll,
4. eine Beschreibung der geplanten Maßnahmen, mit denen das Auftreten erheblicher nachteiliger Umweltauswirkungen des Vorhabens ausgeschlossen, vermindert oder ausgeglichen werden soll, sowie eine Beschreibung geplanter Ersatzmaßnahmen,
5. eine Beschreibung der zu erwartenden erheblichen Umweltauswirkungen des Vorhabens,
6. eine Beschreibung der vernünftigen Alternativen, die für das Vorhaben und seine spezifischen Merkmale relevant und vom Vorhabenträger geprüft worden sind, und

Sanierung Taxiway und Intersections NATO-Flugplatz Büchel

UVP-Bericht

die Angabe der wesentlichen Gründe für die getroffene Wahl unter Berücksichtigung der jeweiligen Umweltauswirkungen sowie

7. eine allgemein verständliche, nichttechnische Zusammenfassung des UVP-Berichts.

Bei einem Vorhaben nach § 1 Absatz 1, das einzeln oder im Zusammenwirken mit anderen Vorhaben, Projekten oder Plänen geeignet ist, ein Natura 2000-Gebiet erheblich zu beeinträchtigen, muss der UVP-Bericht Angaben zu den Auswirkungen des Vorhabens auf die Erhaltungsziele dieses Gebiets enthalten.“

„(3) Der UVP-Bericht muss auch die in Anlage 4 genannten weiteren Angaben enthalten, soweit diese Angaben für das Vorhaben von Bedeutung sind.

(4) Inhalt und Umfang des UVP-Berichts bestimmen sich nach den Rechtsvorschriften, die für die Zulassungsentscheidung maßgebend sind. In den Fällen des § 15 stützt der Vorhabenträger den UVP-Bericht zusätzlich auf den Untersuchungsrahmen.

(5) Der UVP-Bericht muss den gegenwärtigen Wissensstand und gegenwärtige Prüfmethoden berücksichtigen.

Er muss die Angaben enthalten, die der Vorhabenträger mit zumutbarem Aufwand ermitteln kann. Die Angaben müssen ausreichend sein,

1. um der zuständigen Behörde eine begründete Bewertung der Umweltauswirkungen des Vorhabens nach § 25 Absatz 1 zu ermöglichen und
2. Dritten die Beurteilung zu ermöglichen, ob und in welchem Umfang sie von den Umweltauswirkungen des Vorhabens betroffen sein können.

(6) Zur Vermeidung von Mehrfachprüfungen hat der Vorhabenträger die vorhandenen Ergebnisse anderer rechtlich vorgeschriebener Prüfungen in den UVP-Bericht einzubeziehen.“

„(8) Sind kumulierende Vorhaben, für die jeweils eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist, Gegenstand paralleler oder verbundener Zulassungsverfahren, so können die Vorhabenträger einen gemeinsamen UVP-Bericht vorlegen. Legen sie getrennte UVP-Berichte vor, so sind darin auch jeweils die Umweltauswirkungen der anderen kumulierenden Vorhaben als Vorbelastung zu berücksichtigen.“

In Anlage 4 sind die Anforderungen an den UVP-Bericht wie folgt konkretisiert und erweitert:

„Angaben des UVP-Berichts für die Umweltverträglichkeitsprüfung

(Fundstelle: BGBl. I 2017, 2829 u. 2830)

Soweit die nachfolgenden Aspekte über die in § 16 Absatz 1 Satz 1 genannten Mindestanforderungen hinausgehen und sie für das Vorhaben von Bedeutung sind, muss nach § 16 Absatz 3 der UVP-Bericht hierzu Angaben enthalten.

Sanierung Taxiway und Intersections NATO-Flugplatz Büchel

UVP-Bericht

1. Eine Beschreibung des Vorhabens, insbesondere
 - a) eine Beschreibung des Standorts,
 - b) eine Beschreibung der physischen Merkmale des gesamten Vorhabens, einschließlich der erforderlichen Abrissarbeiten, soweit relevant, sowie des Flächenbedarfs während der Bau- und der Betriebsphase,
 - c) eine Beschreibung der wichtigsten Merkmale der Betriebsphase des Vorhabens (insbesondere von Produktionsprozessen), z. B.
 - aa) Energiebedarf und Energieverbrauch,
 - bb) Art und Menge der verwendeten Rohstoffe und
 - cc) Art und Menge der natürlichen Ressourcen (insbesondere Fläche, Boden, Wasser, Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt),
 - d) eine Abschätzung, aufgeschlüsselt nach Art und Quantität,
 - aa) der erwarteten Rückstände und Emissionen (z. B. Verunreinigung des Wassers, der Luft, des Bodens und Untergrunds, Lärm, Erschütterungen, Licht, Wärme, Strahlung) sowie
 - bb) des während der Bau- und Betriebsphase erzeugten Abfalls.
2. Eine Beschreibung der vom Vorhabenträger geprüften vernünftigen Alternativen (z. B. in Bezug auf Ausgestaltung, Technologie, Standort, Größe und Umfang des Vorhabens), die für das Vorhaben und seine spezifischen Merkmale relevant sind, und Angabe der wesentlichen Gründe für die getroffene Wahl unter Berücksichtigung der jeweiligen Umweltauswirkungen.
3. Eine Beschreibung des aktuellen Zustands der Umwelt und ihrer Bestandteile im Einwirkungsbereich des Vorhabens und eine Übersicht über die voraussichtliche Entwicklung der Umwelt bei Nichtdurchführung des Vorhabens, soweit diese Entwicklung gegenüber dem aktuellen Zustand mit zumutbarem Aufwand auf der Grundlage der verfügbaren Umweltinformationen und wissenschaftlichen Erkenntnisse abgeschätzt werden kann.
4. Eine Beschreibung der möglichen erheblichen Umweltauswirkungen des Vorhabens;

Die Darstellung der Umweltauswirkungen soll den Umweltschutzziele Rechnung tragen, die nach den Rechtsvorschriften, einschließlich verbindlicher planerischer Vorgaben, maßgebend sind für die Zulassungsentscheidung. Die Darstellung soll sich auf die Art der Umweltauswirkungen nach Buchstabe a erstrecken. Anzugeben sind jeweils die Art, in der Schutzgüter betroffen sind, nach Buchstabe b, und die Ursachen der Auswirkungen nach Buchstabe c.

 - a) Art der Umweltauswirkungen

Die Beschreibung der zu erwartenden erheblichen Umweltauswirkungen soll sich auf die direkten und die etwaigen indirekten, sekundären, kumulativen, grenzüberschreitenden, kurzfristigen, mittelfristigen und langfristigen, ständigen und vorübergehenden, positiven und negativen Auswirkungen des Vorhabens erstrecken.
 - b) Art, in der Schutzgüter betroffen sind

Sanierung Taxiway und Intersections NATO-Flugplatz Büchel

UVP-Bericht

Bei der Angabe, in welcher Hinsicht die Schutzgüter von den Auswirkungen des Vorhabens betroffen sein können, sind in Bezug auf die nachfolgenden Schutzgüter insbesondere folgende Auswirkungen zu berücksichtigen:

| Schutzgut (Auswahl) | mögliche Art der Betroffenheit |
|---|--|
| Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit | Auswirkungen sowohl auf einzelne Menschen als auch auf die Bevölkerung |
| Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt | Auswirkungen auf Flora und Fauna |
| Fläche | Flächenverbrauch |
| Boden | Veränderung der organischen Substanz, Bodenerosion, Bodenverdichtung, Bodenversiegelung |
| Wasser | hydromorphologische Veränderungen, Veränderungen von Quantität oder Qualität des Wassers |
| Klima | Veränderungen des Klimas, z. B. durch Treibhausgasemissionen, Veränderung des Kleinklimas am Standort |
| kulturelles Erbe | Auswirkungen auf historisch, architektonisch oder archäologisch bedeutende Stätten und Bauwerke und auf Kulturlandschaften |

c) Mögliche Ursachen der Umweltauswirkungen

Bei der Beschreibung der Umstände, die zu erheblichen Umweltauswirkungen des Vorhabens führen können, sind insbesondere folgende Gesichtspunkte zu berücksichtigen:

- aa) die Durchführung baulicher Maßnahmen, einschließlich der Abrissarbeiten, soweit relevant, sowie die physische Anwesenheit der errichteten Anlagen oder Bauwerke,
- bb) verwendete Techniken und eingesetzte Stoffe,
- cc) die Nutzung natürlicher Ressourcen, insbesondere Fläche, Boden, Wasser, Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt, und, soweit möglich, jeweils auch auf die nachhaltige Verfügbarkeit der betroffenen Ressource einzugehen,
- dd) Emissionen und Belästigungen sowie Verwertung oder Beseitigung von Abfällen,
- ee) Risiken für die menschliche Gesundheit, für Natur und Landschaft sowie für das kulturelle Erbe, zum Beispiel durch schwere Unfälle oder Katastrophen,
- ff) das Zusammenwirken mit den Auswirkungen anderer bestehender oder zugelassener Vorhaben oder Tätigkeiten; dabei ist auch auf Umweltprobleme einzugehen, die sich daraus ergeben, dass ökologisch empfindliche Gebiete

Sanierung Taxiway und Intersections NATO-Flugplatz Büchel

UVP-Bericht

- nach Anlage 3 Nummer 2.3 betroffen sind oder die sich aus einer Nutzung natürlicher Ressourcen ergeben,
- gg) Auswirkungen des Vorhabens auf das Klima, zum Beispiel durch Art und Ausmaß der mit dem Vorhaben verbundenen Treibhausgasemissionen,
 - hh) die Anfälligkeit des Vorhabens gegenüber den Folgen des Klimawandels (zum Beispiel durch erhöhte Hochwassergefahr am Standort),
 - ii) die Anfälligkeit des Vorhabens für die Risiken von schweren Unfällen oder Katastrophen, soweit solche Risiken nach der Art, den Merkmalen und dem Standort des Vorhabens von Bedeutung sind.
5. Die Beschreibung der grenzüberschreitenden Auswirkungen des Vorhabens soll in einem gesonderten Abschnitt erfolgen.
 6. Eine Beschreibung und Erläuterung der Merkmale des Vorhabens und seines Standorts, mit denen das Auftreten erheblicher nachteiliger Umweltauswirkungen ausgeschlossen, vermindert, ausgeglichen werden soll.
 7. Eine Beschreibung und Erläuterung der geplanten Maßnahmen, mit denen das Auftreten erheblicher nachteiliger Umweltauswirkungen ausgeschlossen, vermindert oder ausgeglichen werden soll, sowie geplanter Ersatzmaßnahmen und etwaiger Überwachungsmaßnahmen des Vorhabenträgers.
 8. Soweit Auswirkungen aufgrund der Anfälligkeit des Vorhabens für die Risiken von schweren Unfällen oder Katastrophen zu erwarten sind, soll die Beschreibung, soweit möglich, auch auf vorgesehene Vorsorge und Notfallmaßnahmen eingehen.
 9. Die Beschreibung der Auswirkungen auf Natura 2000-Gebiete soll in einem gesonderten Abschnitt erfolgen.
 10. Die Beschreibung der Auswirkungen auf besonders geschützte Arten soll in einem gesonderten Abschnitt erfolgen.
 11. Eine Beschreibung der Methoden oder Nachweise, die zur Ermittlung der erheblichen Umweltauswirkungen genutzt wurden, einschließlich näherer Hinweise auf Schwierigkeiten und Unsicherheiten, die bei der Zusammenstellung der Angaben aufgetreten sind, zum Beispiel technische Lücken oder fehlende Kenntnisse.
 12. Eine Referenzliste der Quellen, die für die im UVP-Bericht enthaltenen Angaben herangezogen wurden.“

Methoden

Die Abarbeitung des UVP-Berichtes wurde nach den vorangehend zitierten Vorgaben von § 16 in Verbindung mit Anlage 4 UVPG vorgenommen.

Eine wesentliche Grundlage zur Beurteilung der Auswirkungen des Vorhabens bilden die technische Entwurfs- und Ausführungsplanung.

Die Erfassung und Bewertung der im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung zu betrachtenden Schutzgüter erfolgte auf der Grundlage / unter Auswertung der umweltbezogenen Regelungen der durch Landes-, Bundes- und Europarecht vorgegebenen

Sanierung Taxiway und Intersections NATO-Flugplatz Büchel

UVP-Bericht

gesetzlichen Bestimmungen, nachgeordneter Richtlinien, Verordnungen und sonstiger Ausführungsbestimmungen: Im Wesentlichen sind hier zu nennen:

- Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) Umweltverträglichkeitsprüfung
- Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege (Bundesnaturschutzgesetz - BNatSchG)
- Gesetz zum Schutz vor gefährlichen Stoffen (Chemikaliengesetz - ChemG) Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschimmissionen (AVV Baulärm)
- Gesetz zur Ordnung des Wasserhaushalts (Wasserhaushaltsgesetz - WHG) vom 31. Juli 2009 (BGBl. I S. 2585),
- Landesnaturschutzgesetz (LNatSchG) Rheinland-Pfalz
- Landeswassergesetz (LWG) Rheinland-Pfalz
- Verordnung zum Schutz vor gefährstoffen (Gefahrstoffverordnung-GefStoffV)
- Abfallverzeichnis-Verordnung
- Kreislaufwirtschaftsgesetz
- Richtlinie 92/43/EWG (FFH-Richtlinie)
- Richtlinie 2009/147/EG des Europäischen Parlaments (Vogelschutzrichtlinie)
- Kartieranleitung der gesetzlich geschützten Biotope in RLP Geschützte Biotope nach § 30 BNatSchG und § 15 LNatSchG RLP
- Biotopkartieranleitung für Rheinland-Pfalz

Wesentliche Grundlage sind weiterhin die standortsbezogenen Ergebnisse aller vorliegenden für Natur und Umwelt relevanten Fachgutachten:

- Landschaftspflegerischer Begleitplan zum Vorhaben „Sanierung Taxiway und Intersections“ NATO-Flugplatz Büchel
- Fachbeitrag Artenschutz zum Vorhaben „Sanierung Taxiway und Intersections“ NATO-Flugplatz Büchel
- Faunistische Erfassungen (Avifauna, Tagfalter/Widderchen, Heuschrecken, Reptilien) zum Vorhaben „Sanierung Taxiway und Intersections“ NATO-Flugplatz Büchel
- Bodengutachten zum Vorhaben „Sanierung Taxiway und Intersections“ NATO-Flugplatz Büchel

Die Darstellung der Umweltauswirkungen erfolgt durch deren verbale Beschreibung und Wertung. Als Maßstab für die Wertung werden, soweit vorhanden, festgelegte Grenzwerte und Schutzkategorien herangezogen. Dort wo keine Grenzwerte oder Schutzkategorien vorliegen, erfolgt die Bewertung verbal-argumentativ nach allgemein anerkannten Grundsätzen des Umwelt- und Naturschutzes.

„Erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen“ im Sinne des UVPG sind *nicht* definitionsgleich mit den „erheblichen Beeinträchtigungen“, die nach § 14 Bundesnaturschutz-

Sanierung Taxiway und Intersections NATO-Flugplatz Büchel

UVP-Bericht

gesetz (BNatSchG) als „Eingriffe in Natur und Landschaft“ bestimmt werden. „Diese Abstufung resultiert aus der Zielrichtung des UVPG, das eine medienübergreifende Gesamtbetrachtung aller Umweltauswirkungen als Entscheidungsgrundlage verfolgt“ (BMU, 2003).

Im Rahmen der Umweltverträglichkeit ist die Bezugsebene in der Regel großräumiger und der Schwellenwert höher angesiedelt, daher stellt nicht jede erhebliche Beeinträchtigung im Sinne der Eingriffsregelung nach BNatSchG eine „erhebliche nachteilige Umweltauswirkung“ im Sinne des UVPG dar.

2. Beschreibung des Vorhabens

2.1 Lage des Bauvorhabenstandortes

Der Landesbetrieb Liegenschafts- und Baubetreuung (LBB) Niederlassung Koblenz plant im Auftrag des BMVg's das Vorhaben „Sanierung Taxiway und Intersections“.

Das Plangebiet (alle von der Sanierung betroffenen Flächen sowie das festgelegte Baufeld) zum Vorhaben „Sanierung Taxiway und Intersections“ befindet sich ausschließlich innerhalb der Liegenschaft des NATO-Flugplatzes Büchel.

Mit Ausnahme des Baustellenverkehrs, der Anlieferungen und Abtransporte umfasst, sind alle Auswirkungen auf das Plangebiet und sein nahes Umfeld beschränkt.

Überregionale oder grenzüberschreitende Auswirkungen treten nicht auf.

2.2 Beschreibung des Bauvorhabens

Das Vorhaben „Sanierung Taxiway und Intersections“ umfasst die die nachfolgend aufgelisteten Maßnahmen. Dabei wird unterschieden in luftrechtlich auf Änderungsgenehmigung gem. § 6 Abs. 4 S. 2 beantragte Maßnahmen und nachrichtlich benannte Maßnahmen.

Die geplanten Änderungen umfassen folgende luftrechtlich auf Änderungsgenehmigung beantragten Baumaßnahmen:

- Grundlegende Instandsetzung / Erneuerung Parallelrollweg (Taxiway), d.h. vollständige Erneuerung von Deckschicht sowie Ober- und Unterbau, inkl. gleichzeitiger Verbreiterung von rund 22,50 m auf 30 m Gesamtbreite. Die Verbreiterung erfolgt aufgrund der gegebenen Abstände der Centerlines zwischen S-/L-Bahn und TWY nicht symmetrisch, sondern um 5,8 m an der westlichen und 1,7 m an der östlichen Seite. Die Länge der Ausbaustrecke beträgt 2.470 m. Hieraus ergibt sich eine zusätzliche Versiegelungsfläche von 18.525 m².(vgl. Abb. 1, 2 und Bestands- und Konfliktplan zum LBP).
- Neubau eines Teiles (Trompete) der zukünftig zu verlegenden Intersection 3; Neuversiegelung: ca. 1.156 m² (vgl. Abb. 1 Nr. 1)

Sanierung Taxiway und Intersections NATO-Flugplatz Büchel

UVP-Bericht

Die Vervollständigung des Neubaus der Intersection 3 und der Anschluss an die Start- und Landebahn erfolgt später im Zusammenhang mit dem eigenständigen Vorhaben „Sanierung / grundlegende Erneuerung der Start- und Landebahn“. Erst im Zuge dieser nachfolgenden Baumaßnahme wird der Rückbau der heutigen Intersection 3 vorgenommen, da diese in der Zwischenzeit bis zum Baubeginn zur Sanierung der Start- und Landebahn noch benötigt wird.

- Teilrückbau der bestehenden Intersection 4, Entsiegelung: 1.155 m²
Im Rahmen der Baumaßnahme Sanierung Taxiway werden nur Teilflächen - etwa zur Hälfte - der Intersection 4 zurück gebaut, der vollständige Rückbau erfolgt im Rahmen der Sanierung der Start- und Landebahn (vgl. Abb. 1 Nr. 2).
- Teilverbreiterung der Intersection 1 und 5 aufgrund von aktuell gültigen ICAO- Anforderungen und dem Rollkonzept aus dem Jahr 2016, die Verbreiterung der restlichen Intersectionabschnitte erfolgt im Rahmen der Sanierung der Start- und Landebahn: Neuversiegelung 530 m² (vgl. Abb. 1 Nr. 3)
- Teilrückbau der nördlichen Werftzufahrt aufgrund von Höhenanpassungen (Reduzierung der Ausbauflächen). Die Werftzufahrt bleibt in ihrer Breite bis zum Umbau der Feuerwache bestehen. Nur die Anbindung an den Taxiway wird rechtwinklig angeglichen. Zusätzlicher Rückbau des Zwischenweges an der Feuerwache: Entsiegelung 595 m² (vgl. Abb. 1 Nr. 4)
- Die Betonvorfeldfläche vor Schärftwall Nord wird teilaufgenommen und in gleichen Abmessungen neu errichtet (Höhenangleichungen resultierend aus der Erneuerung des Taxiways) (vgl. Abb. 1 Nr. 6)

Darüber hinaus werden nachrichtlich die folgenden Baumaßnahmen benannt, für die keine luftrechtliche Änderungsgenehmigung beantragt werden muss. Nach den Vorgaben des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung müssen jedoch auch diese Baumaßnahmen in die Prüfung der Umweltverträglichkeit einbezogen werden:

- Rückbau Not-Tower und Umfeld (Erdwälle und Stahlbetongebäude, Rückbau Fahrbahn) (vgl. Abb. 1 Nr. 5)
Gesamt 4.775 m² Bodenfläche, die bearbeitet wird, darunter eine Entsiegelung von 450 m² heutiger Asphalt- oder Betonfahrbahn. Eine Zufahrt zur Radarantenne bleibt erhalten.
- Die sonstigen Zufahrten, wie z.B. Winterdienstzufahrt werden in entsprechenden Verzugslängen aufgenommen und an den neuen Fahrbahnrand Taxiway angeglichen. (vgl. Abb. 2)
Es entsteht keine zusätzliche Versiegelung.
- Rückbau Car-Port und Pflasterfläche einer ehemaligen Trafostation: ca. 170 m² Pflasterrückbau und ca. 135 m² Erdangleichungen (vgl. Abb. 1 Nr. 7)

Sanierung Taxiway und Intersections NATO-Flugplatz Büchel

UVP-Bericht

- Vorbereitung ILS-Anlage / anlagebedingter Neubau Gleitfahrtsender-Reflexionsfläche (Monitorfläche): Befestigung mit ca. 2.200 m² Rasengittersteinen), die zu einer zusätzlichen Flächenversiegelung von 1.100 m² führt. (vgl. Abb. 1 Nr. 8).
- Anpassung, Ertüchtigung und Sanierung der vorhandenen Oberflächenentwässerungsanlagen (Aufgrund der hydraulischen Mehrbelastung und der Quergefälleänderung ergeben sich in Teilbereichen zu erneuernde und hydraulisch aufzuweitende Kanalabschnitte. Auf der westlichen Seite liegt der Kanal künftig unter dem äußeren Rand der asphaltierten Rollbahn. Auf der östlichen Seite liegt der Kanal innerhalb des 4 m breiten Vielschnittrassenstreifens geplanten Außenrand des Taxiways. Es handelt sich im Einzelnen um:
 - Neubau Entwässerungsstrang DN 400, Länge 120 m
 - Neubau Entwässerungsstrang DN 500, Länge 450 m
 - Neubau Entwässerungsstrang DN 600, Länge 320 (ohne Darstellung)
- Erneuerung der vorhandenen Befeuerungsanlagen
Die Befeuerungsanlagen liegen innerhalb des künftigen 4 m breiten Vielschnittrassenstreifens seitlich der Rollbahnfläche des Taxiways.
(ohne Darstellung)
- Parallelverlegung von Kabelleerrohrtrassen, beidseitig des Taxiways
Die Befeuerungsanlagen liegen innerhalb des künftigen 4 m breiten Vielschnittrassenstreifens seitlich der Rollbahnfläche des Taxiways.
(ohne Darstellung)
- Höhenangleichung von zwei Feuerwehrrückstellungen (reine Erdarbeiten, keine Befestigungen)
(ohne Darstellung)
- Errichtung einer Baustraße mit Schotterbelag entlang des Rollweges, nach Abschluss der Baumaßnahmen Rückbau auf den heutigen Bestand (geschotterter Weg) (Verbreiterung auf einer Länge von 1.700 m und in einer Breite von 1,50 m =) 2.550 m² (vgl. Abb. 1 Nr. 9)
- Überschussmassen des Erdbaus werden auf der Liegenschaft für die weitere Verwendung im Rahmen anderer Baumaßnahmen zwischengelagert (ohne Darstellung).
- Herstellung von je einer Kabeltrassenanbindung zwischen den Befeuerungseinrichtungen und den Stromversorgungsstationen / Trafostationen (Kabelkanäle von 1 m Breite) am nördlichen und südlichen Ende des Taxiways (vgl. Abb. 1 Nr. 10)

Die Baufeldflächen (rote Flächen in Abb. 1), die neben den eigentlichen Sanierungsflächen für alle notwendigen Bodenbewegungen zur Geländemodellierung, für Bodenzwi-

Sanierung Taxiway und Intersections NATO-Flugplatz Büchel

UVP-Bericht

schenlagerungen und zur Durchführung des Baubetriebs maximal in Anspruch genommen werden erlangen eine Flächengröße von 170.867 m².

Die angegebenen Flächengrößen wurden überwiegend digital ermittelt, rechnerisch ermittelte Werte finden sich in Anhang A).

Die vorgenannten Maßnahmen sind in ihrer Lage und teils in ihrer Ausdehnung in den nachfolgenden Abb. 1 und 2 sowie im Bestands- und Konfliktplan der Landschaftspflegerischen Begleitplanung (LBP) dargestellt.

Abbildung 1 umfasst die Darstellung des gesamten Baufeldes mit allen wesentlichen Einzelmaßnahmen sowie den Leitungstrassen zu den Trafostationen. In Abbildung 2 sind die Neubau- (im Sinne von Erneuerung), und Rückbauflächen des Taxiways und der Intersections sowie die Angleichflächen seitlicher Zuwegungen auf der Grundlage des Luftbildes dargestellt.

Sanierung Taxiway und Intersections NATO-Flugplatz Büchel UVP-Bericht

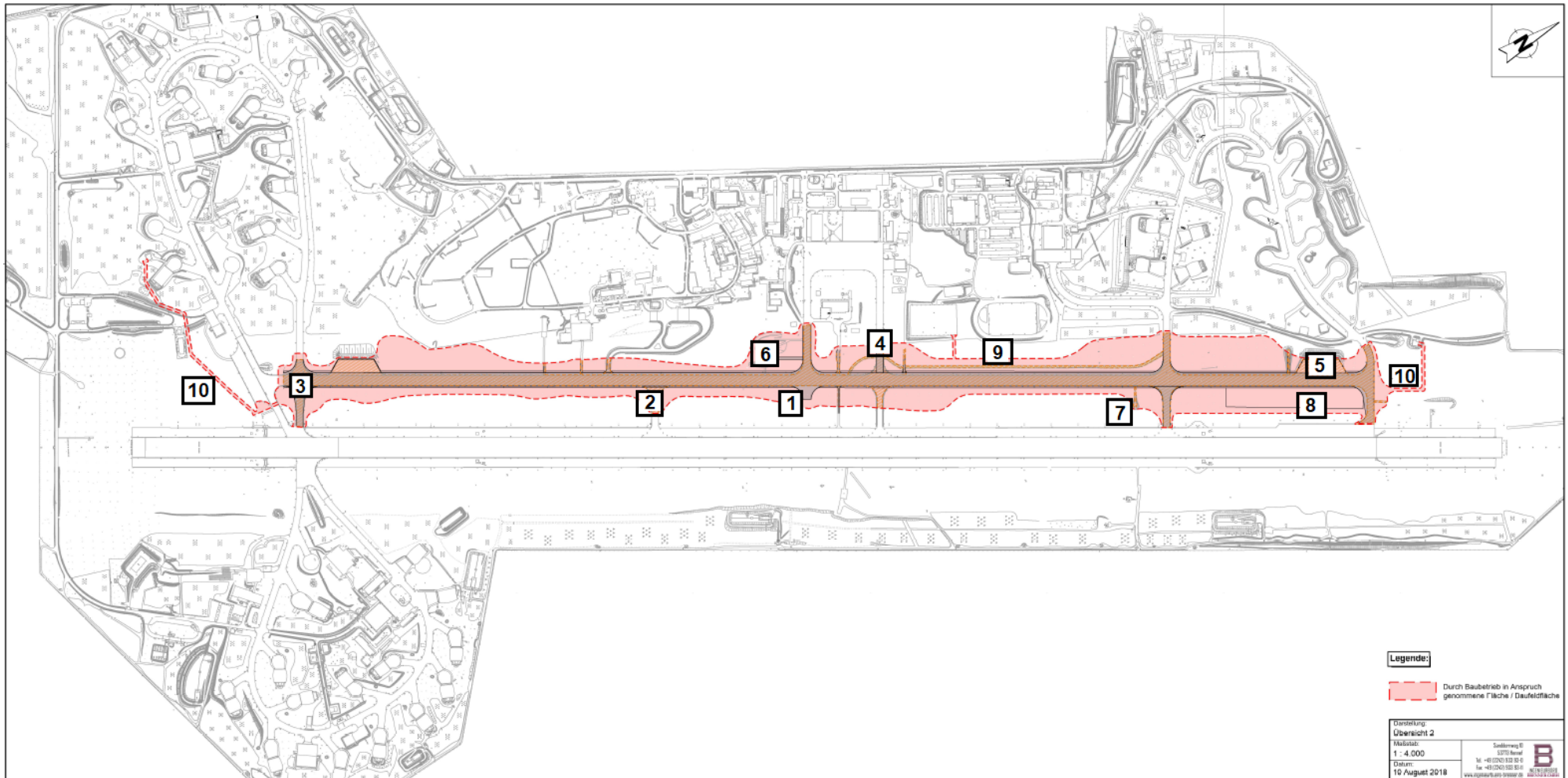


Abb. 1: Übersichtslageplan mit Einzelmaßnahmen Ziff. 1 - 10 und Baufeld (Eingriffsfläche) im Rahmen „Sanierung Taxiway und Intersections“ NATO-Flugplatz Büchel

Sanierung Taxiway und Intersections NATO-Flugplatz Büchel UVP-Bericht

Erläuterung der Maßnahmen in Abb. 1

1. Neubau eines Teiles (Trompete) der zukünftig zu verlegenden Intersection 3
2. Teilrückbau der bestehenden Intersection 4
3. Teilverbreiterung der Intersection 1 und 5
4. Teilrückbau der nördlichen Werftzufahrt
5. Teilumbau Schärfwall Nord
6. Rückbau Not-Tower und Umfeld (Erdwälle und Stahlbetongebäude, Rückbau Fahrbahn)
7. Rückbau Car-Port und Pflasterfläche einer ehemaligen Trafostation
8. Neubau Gleitfahrtsender-Reflexionsfläche (Monitorfläche) zur Vorbereitung der ILS-Anlage
9. Herstellung einer Baustraße mit Schotterbelag entlang des Rollweges durch vorübergehenden Ausbau eines Schotterweges)
10. Herstellung von je einer Kabeltrassenanbindung zwischen den Befeuerungseinrichtungen und den Stromversorgungsstationen / Trafostationen (Kabelkanäle von 1 m Breite) am nördlichen und südlichen Ende des Taxiways

Sanierung Taxiway und Intersections NATO-Flugplatz Büchel UVP-Bericht

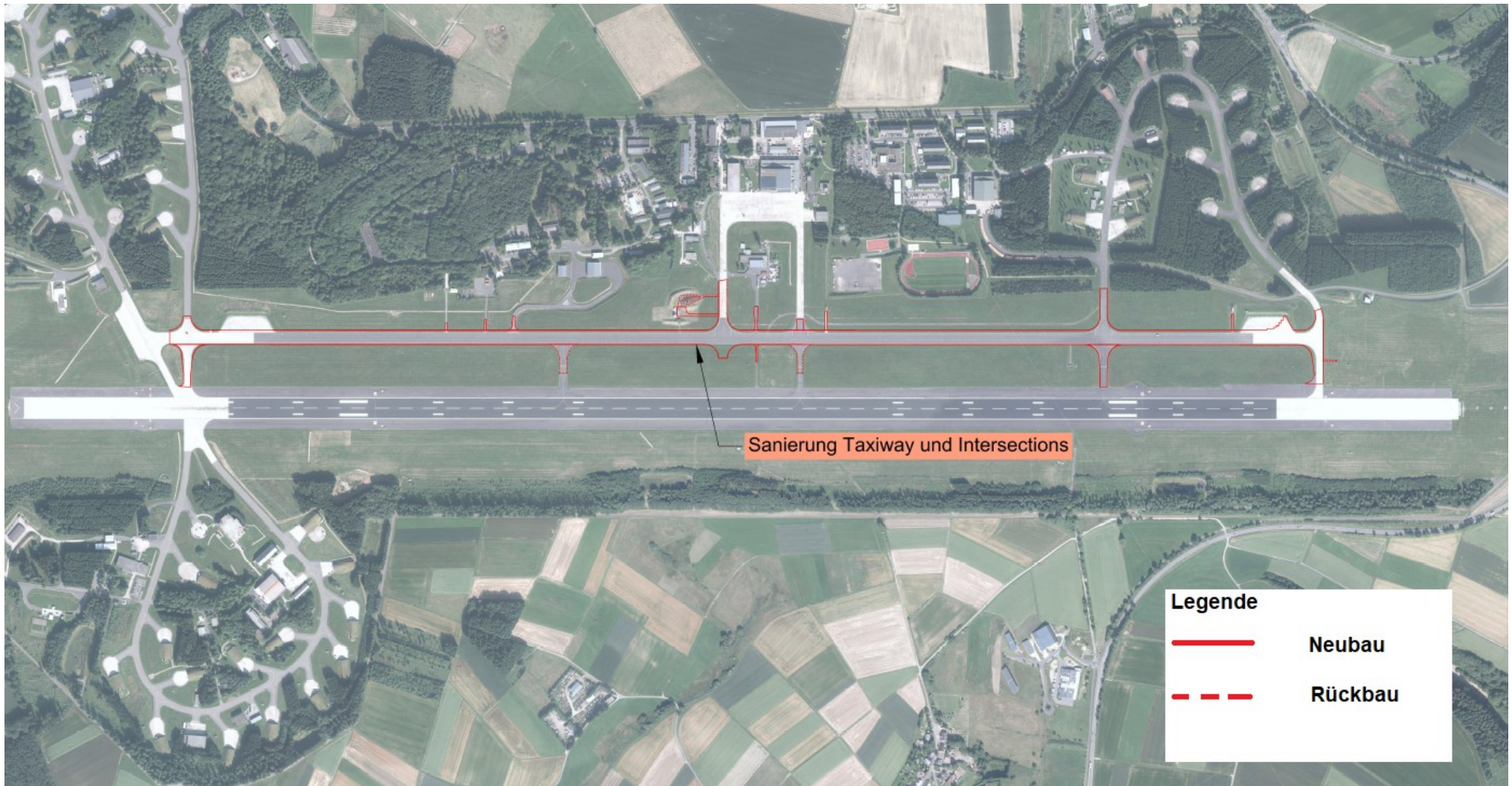


Abb. 2: Ausschnitt Übersichtslageplan Luftbild mit Darstellung der Ausbauflächen von Rollbahn, Intersections und Angleichung seitlicher Zuwegungen „Sanierung Taxiway und Intersections“ NATO-Flugplatz Büchel

Sanierung Taxiway und Intersections NATO-Flugplatz Büchel

UVP-Bericht

Versiegelung:

In Summe ergibt sich eine **anlagebedingte Gesamtneuversiegelung von 21.311 m²**, die dauerhaft verbleibt.

Im Zuge der Rückbaumaßnahmen Teilrückbau Intersection 4, Teilrückbau Werft Zufahrt Nord, Rückbau Not-Tower und Rückbau ehemalige Trafostation entsteht eine **Entsiegelung von in Summe 2.370 m²**.

Baubedingt wird der vorübergehende Ausbau eines vorhandenen Schotterweges (Breite 5,50 m) zu einer in Schotter befestigten Baustraße erforderlich. Der Ausbau wird auf einer Länge von 1.700 m und in einer durchschnittlichen Verbreiterung von 1,50 m vorgenommen.

Daraus ergibt sich eine Ausbaufäche von 2.550 m² mit einer zusätzlichen **vorübergehenden Flächenversiegelung von 1.275 m²**.

Die Sanierung umfasst weiterhin eine Gradientenabsenkung des Taxiways zur Angleichung von Höhenunterschieden zur Start- und Landebahn.

In diesem Zusammenhang stehen u.a. auch die bereits genannten Maßnahmen:

- Teilrückbau der nördlichen Werfzufahrt aufgrund der Höhenanpassungen
- Rückbau Not-Tower und Umfeld
- Teilabbau und Wiedererrichtung der Betonvorfeldfläche vor Schärwall Nord in gleichen Abmessungen
- Angleichung aller sonstigen Zufahrten, wie z.B. Winterdienstzufahrt, in entsprechenden Verzugslängen an den neuen Fahrbahnrand des Taxiways

Die Gradientenabsenkung zieht in größerem Umfang weitergehende Angleichungen von Höhenunterschieden auf den Nebenflächen des Taxiways nach sich. Daraus resultierend werden Bodenmassen in einem Umfang von rd. 95.000 m³ getrennt nach Oberboden und Unterboden abgetragen, teilweise direkt an anderen Stellen des Baufeldes wieder eingebaut und teilweise ortsnah in Mieten zwischengelagert und anschließend wieder eingebaut und aufgetragen.

Entstehende Überschussmassen in einem Umfang von 41.400 m³ werden innerhalb des Standortes auf ökologisch unbedenklichen Flächen (befestigte Flächen oder Vielschnitttrassenflächen) zwischengelagert und im Zuge künftiger Baumaßnahmen einer Wiederverwendung zugeführt.

In Teilbereichen wird des Weiteren eine Erneuerung des beidseits in einer Tiefe von 2,0 – 2,5 m liegenden Entwässerungskanals erforderlich. Auf der westlichen Seite liegt der Kanal künftig unter dem äußeren Rand der asphaltierten Rollbahn. Auf der östlichen Seite liegt der Kanal ca. 1 - 2 m entfernt von dem neu geplanten Außenrand des Taxi-

Sanierung Taxiway und Intersections NATO-Flugplatz Büchel

UVP-Bericht

ways. Hier werden ca. 120 m Länge Entwässerungsstrang DN 400, 450 m Länge Entwässerungsstrang DN 500 und 320 m Länge Entwässerungsstrang DN 600 erneuert. Diese Flächen liegen innerhalb des Bereichs, der ohnehin durch die Bodenarbeiten zur Herstellung des seitlichen 4 m breiten Vielschnitttrassenstreifens und die allgemeinen Geländeangleichungen im gesamten engeren Baufeld des Taxiways betroffen ist. Insgesamt entstehen somit durch die Bauarbeiten zur Ertüchtigung der Oberflächenentwässerungsanlagen keine zusätzlichen Flächeninanspruchnahmen und keine wesentlichen zusätzlichen Bodenarbeiten.

Die vorhandenen Oberbodenstrukturen mit dem darin enthaltenen Samenpotenzial werden lokal in Mieten zwischengelagert und anschließend wieder für die Andeckung der Vegetationsbereiche verwendet. Dabei ist eine schnellstmögliche Wiederbegrünung und gleichartige Wiederherstellung der Vegetation in Form von Vielschnitt- und Langgrasbeständen, entsprechend dem Ausgangszustand, vorgesehen. D.h. sobald die Baumaßnahmen in dem jeweiligen Bauabschnitt abgeschlossen sind, erfolgt die Herstellung des geforderten / geplanten Oberflächenreliefs unter Einbau des örtlich zwischengelagerten Unter- und Oberbodens sowie eine sofortige Ansaat.

Alle vom Abriss betroffenen Anlagen der Sanierungsmaßnahme wurden im Vorfeld auf eine etwaig vorhandene Schadstoffbelastung untersucht und entsprechend dem Abfallschlüssel nach der Abfallverzeichnis-Verordnung (AVV) eingeordnet. Ihre Entsorgung erfolgt gemäß den Vorschriften des Kreislaufwirtschaftsgesetzes und den nachgeordneten Vorschriften getrennt nach den vorgeschriebenen Abfallklassen über die entsprechenden Verwertungs- und Abfallbeseitigungsanlagen.

Die im Rahmen der Abrissarbeiten anfallenden mineralischen Baustoffe (Asphalt, Beton und Unterbau) werden im Zuge der Baumaßnahme durch Wiedereinbau in die Flugbetriebsflächen des Taxiways und der Intersections vor Ort wiederverwertet.

Zur Sicherstellung der ordnungsgemäßen Abfallentsorgung wird eine gutachterliche Begleitung eingesetzt.

Als Bauzeitraum wird seitens des Vorhabenträgers März 2019 bis Dezember 2020 veranschlagt. Die anberaumte Bauzeit beträgt somit knapp 2 Jahre.

Die Durchführung der Bauarbeiten ist in zwei Bauabschnitten vorgesehen. Jeder Bauabschnitt wird vollflächig, gleichzeitig bearbeitet (vgl. Lageplan: Übersichtsplan Ü-LP Bauabschnitte).

2.3 Beschreibung weitergehender Auswirkungen des Bauvorhabens

Mit der Baumaßnahme verschieben sich zukünftig die Bewirtschaftungsgrenzen der umliegenden Gras-Krautbestände. Entlang des neuen Außenrandes der Rollbahn des Taxiways wird beidseits der 4 m breite Vielschnitttrassenstreifen als intensiv gepflegter Grünstreifen etabliert, in dem eine Begrenzung der Wuchshöhe durch regelmäßige Mulchmäh

Sanierung Taxiway und Intersections NATO-Flugplatz Büchel

UVP-Bericht

in kurzen Zeitabständen auf max. 10 cm erfolgt (entspricht der Bewirtschaftung als Vielschnittrasen in den aktuellen 3,5 m breiten Streifen beidseits des Taxiways; vgl. Kap. 4.3.1.). Dies geht zu Lasten der extensiv gepflegten Langgrasbestände, deren Flächengröße sich entsprechend reduziert.

Ausgehend von allen vorgenannten Daten und Angaben zur geplanten Baumaßnahme „Sanierung Taxiway und Intersections“ sind folgende Flächen betroffen sowie Auswirkungen zu erwarten:

- Bau- und anlagebedingte Flächeninanspruchnahme: 297.275 m²
Darin enthalten sind:
 - vorhandene Asphalt-, Beton-, Pflaster- und Schotterflächen: 82.712 m²
 - Dauerhafter Flächenverbrauch neu: 37.050 m²
(Verbreiterung Taxiway, Ausbau Intersections, Neuanlage Vielschnitt-Grasflächen)
- Sanierung vorhandene Rollbahn des Taxiways: 55.575 m²
- Dauerhafte Flächen-Mehrversiegelung: 18.941 m²
 - Dauerhafte Flächen-Neuversiegelung durch Ausbau Taxiway, Verlegung Intersection 3, Ausbau Intersections 1 und 5 und Neubau Gleitfahrtsender-Reflexionsfläche (Monitorfläche) für ILS-Anlage: 21.311 m²
 - Flächen-Entsiegelungen durch Rückbau Intersection 4, Teilrückbau Werft-Zufahrt Nord, Rückbau Not-Tower und Rückbau Trafostation: 2.370 m²
- Vorübergehende Flächen-Mehrversiegelung: 1.275 m²
 - Baubedingte Teilversiegelung durch vorübergehende Verbreiterung eines vorhandenen Schotterweges von 5,50 m auf 7,00 m zur Nutzung als Baustraße mit Schotterbelag:
- Dauerhafter Verlust von Vegetationsstrukturen: 37.050 m²
 - Anlagebedingter, dauerhafter Verlust von Vielschnitt-Gras-Krautflächen geringer Wertigkeit: 12.844 m²
(An der westlichen Seite wird der vorhandene 3,5 m breite Vielschnittrasen vollständig überbaut, an der östlichen Seite werden nur 3,0 m des Vielschnittrases überbaut, der verbleibende Streifen von 0,5 m Breite wird auch künftig als Vielschnittrasen hergestellt und genutzt.)
 - Anlagebedingter dauerhafter Verlust von blütenreichen bis mäßig blütenreichen Gras-Krautbeständen (extensive Langgrasbewirtschaftung mit Mulchmäh) mittlerer Wertigkeit durch Verbreiterung der Rollbahn an der westlichen Seite um 4,5 m, wodurch 2,3 m Langgrasbestände in Anspruch genommen werden: 5.681 m²

Sanierung Taxiway und Intersections NATO-Flugplatz Büchel

UVP-Bericht

- Anlage- und betriebsbedingte dauerhafte Umwandlung von blütenreichen bis mäßig blütenreichen Gras-Krautbeständen (extensive Langgrasbewirtschaftung mit Mulchmäh) mittlerer Wertigkeit in Vielschnitt-Gras-Krautflächen geringer Wertigkeit: 15.314 m²
(An der westlichen Seite wird der neue 4,0 m breite Vielschnitttrassenstreifen vollständig auf Flächen derzeitiger Langgrasbestände hergestellt, auf der östlichen Seite wird der neue 4,0 m breite Vielschnitttrassenstreifen zu 1,8 m auf Flächen derzeitiger Vielschnitttrassenflächen und zu 2,2 m auf Flächen derzeitiger Langgrasbestände hergestellt.)
- Vorübergehender Verlust von Vegetationsstrukturen: 175.313 m²
 - Baubedingt vorübergehender Verlust von Vielschnitt-Gras-Krautflächen geringer Wertigkeit: 4.446 m²
 - Baubedingt vorübergehender Verlust von blütenreichen bis mäßig blütenreichen Gras-Krautbeständen mittlerer Wertigkeit durch Verbreiterung eines Schotterweges zur vorübergehenden Nutzung als Baustraße: 2.550 m²
 - Baubedingt vorübergehende Beseitigung von blütenreichen bis mäßig blütenreichen Gras-Krautbeständen mittlerer Wertigkeit durch die übrigen Bodenarbeiten zur Geländeangleichung und durch die Bauarbeiten: 168.317 m²
- Baubedingte Gefährdung der natürlichen Bodenfunktionen durch umfangreiche Erdumlagerungen und Bodenverdichtungen: 193.727 m²

2.4 Beschreibung des Flugbetriebs

Während der Sanierungszeit des Taxiways wird der übliche Flugbetrieb auf der Start- und Landebahn uneingeschränkt aufrechterhalten.

Regelflugverkehr durch die Tornadostaffel findet auf dem Flugplatz Büchel zweimal täglich (vormittags und nachmittags an allen Werktagen mit geeigneter Wetterlage statt. Hinzu kommen gelegentliche Nachtflüge und seltene Wochenendflüge.

Die derzeitigen Flugaktivitäten umfassen durchschnittlich:

- Ca. 200 Starts- und Landungen des Tornados pro Monat
- Ca. 1 Start und Landung pro Monat des Transportflugzeugs Transall C-160 bzw. des Nachfolgemodells A400M
- Ca. 3 - 4 Starts und Landungen pro Jahr des Transportflugzeugs C17 der amerikanischen Streitkräfte

Während des Ausbaus der Start-/Landebahn wird die Tornadostaffel an einen anderen Fliegerhorst verlegt.

Für die fortlaufende / unterbrechungsfreie Aufrechterhaltung des Werftbetriebes und des Flugbetriebes im Rahmen der NATO-Verpflichtungen muss der Flugplatz jedoch

Sanierung Taxiway und Intersections NATO-Flugplatz Büchel

UVP-Bericht

durchgängig für alle derzeit in Büchel verkehrenden Flugzeugmuster anflugbereit gehalten werden. Neben dem Tornado sind dies gemäß Rollkonzept Transportmaschinen des Typs C17 und A400M (Nachfolgemodell der Transall C-160).

Mit dem Werftbetrieb sind pro Halbjahr etwa 3-4 landende/startende Tornados verbunden. Hinzu kommen max. 3-4 Starts- und Landungen pro Jahr der amerikanischen Transportmaschine C17 und 1mal pro Monat Starts- und Landungen der Transall C-160 / A400M.

Während der Bauarbeiten an dem Taxiway sowie auch im Anschluss wird sich weder die Zahl der vor Ort stationierten Maschinen ändern, noch werden die aktuellen Flugbewegungen nach Art und Anzahl verändert. Da der Parallelrollweg keine Ausrüstung als S-/L-Bahn erhalten wird, sind Anflug und Start generell nur auf Sicht möglich. Der so verbreiterte Taxiway wird während der Bauphase zur Sanierung der S-/L-Bahn ausschließlich für vorgenannte Zwecke genutzt.

Auch der Ausbau der Intersections dient ausschließlich einer Anpassung an die aktuell gültigen technischen Regeln. Da die vorhandenen Ausrundungen (Filets) der Einmündungen (Ein- und Ausfahrten) vom TWY auf die Intersections zu gering dimensioniert sind, müssen diese geringfügig in ihrer Breite aufgeweitet werden. Die Verbreiterungen in den Einmündungen stehen in keinem Zusammenhang zu den grundlegenden Flugbewegungen oder einer Veränderung der Flugzeugmuster, sondern dienen lediglich der Herstellung eines verbesserten Rollbetriebes für den Nutzer.

Da, wie vorangehend dargelegt, mit der Sanierung des Taxiways keine Veränderung des Flugbetriebes verbunden ist, entstehen keine betriebsbedingten Veränderungen hinsichtlich des Energiebedarfs und des Energieverbrauchs.

Mit dem Flugbetrieb ist kein Einsatz / Verbrauch von Rohstoffen verbunden.

Mit dem Flugbetrieb ist kein Verbrauch natürlicher Ressourcen (insbesondere Fläche, Boden, Wasser, Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt) verbunden.

2.5 Beschreibung zu erwartender Rückstände und Emissionen

2.5.1 Immissionen in Grundwasser und Oberflächengewässer

Durch die vorliegende Planung werden weder Wasserschutzgebiete noch Oberflächengewässer tangiert.

Die vorgesehenen Sanierungsarbeiten an dem Taxiway haben nur sehr geringe Auswirkungen auf die bestehende Entwässerung des NATO-Flugplatzes Büchel. Die FBF werden zur Ableitung des anfallenden Niederschlagswassers an das bestehende Regenwasserkanalnetz angeschlossen.

Das auf dem Taxiway anfallende, ggfls. mit Enteisungsmittel belastete, Oberflächenwasser wird im weiteren Verlauf mittels Bestandsleitungen zu den vorhandenen Regen-

Sanierung Taxiway und Intersections NATO-Flugplatz Büchel

UVP-Bericht

rückhaltebecken (RRB) Nr. 4 und 5 geführt. Von dort wird das Wasser gedrosselt und über Abscheider in die Vorflut (Gewässer III. Ordnung) eingeleitet.

Hierfür liegt eine Einleitgenehmigung der SGD Nord, ehemals Bezirksregierung, als obere Wasserbehörde vor, erstmals und befristet für ein Jahr vom 18. Mai 1998. Das Bundeswehrdienstleistungszentrum (BWDLZ) als Betreiber beantragt regelmäßig eine Verlängerung der Erlaubnis.

Die SGD Nord hat für 2 der 9 vorhandenen RRB des Flugplatzes eine Eigenüberwachung gefordert, nämlich für die am stärksten mit Enteisungsmittel beaufschlagten RRB 05 und 07. Dort sind automatisierte Abwassermesseinrichtungen nachgeschaltet, die die geforderten Parameter regelmäßig überwachen. Anlassbezogen wird auch das BWDLZ tätig und zieht Proben aus den RRB.

Die dort gemessenen Werte stellen den Referenzwert für alle Becken dar, sodass bei Auftreten erhöhter Werte alle RRB abgeschiebert werden.

Durch die Verbreiterung der Parallelrollbahn ergibt sich eine Erhöhung des anfallenden Oberflächenwassers. Die Erhöhung verteilt sich dabei auf 2 Regenrückhaltebecken, sodass sich die Mehrbelastung relativiert.

Aktuell wird seitens LBB ein Liegenschaftsbezogenes Abwasserkonzept (LAK) für den NATO-Flugplatz Büchel erstellt, wobei bei der hydraulischen Nachrechnung die v. g. Mehrmengen berücksichtigt werden. Sollte sich bei der Hydraulik das Erfordernis einer Erweiterung des RRB ergeben, so wird dies bei der Umsetzung des LAK berücksichtigt.

2.5.2 Emissionen von Luftschadstoffen

Emissionen von Luftschadstoffen während der Bauphase

Während der Bauphase zur Erneuerung des Taxiways ist mit dem gleichen Flugverkehr wie im Normalbetrieb zu rechnen, sodass sich auch die Schadstoff- und Geruchsemissionen durch die Flugbewegungen nicht erhöhen.

Der NATO-Flugplatz Büchel weist auch hinsichtlich der Schadstoff- und Geruchsemissionen durch den regelmäßig stattfindenden Flugbetrieb (durchschnittlich ca. 200 Starts und Landungen des Flugzeugtyps Tornado, 3 - 4 Starts- und Landungen pro Jahr des Flugzeugtyps C17, ein Start und Landung pro Monat des Flugzeugtyps Transall C-160 / A400M) sowie den täglichen Einsatz von Militärfahrzeugen und der Feuerwehr eine hohe Vorbelastung auf.

Während der Bauphase rollen die Maschinen lediglich in Teilabschnitten auf der S- / L-Bahn, statt heute auf dem Parallelrollweg, um die jeweiligen Bauabschnitte in Längsrichtung zu umfahren. Hierdurch entsteht keine wesentliche Verschiebung des Schadstoffaustrages und der Geruchsimmissionen, so dass der Status Quo weitgehend erhalten bleibt.

Sanierung Taxiway und Intersections NATO-Flugplatz Büchel

UVP-Bericht

Betriebsbedingte Emissionen von Luftschadstoffen nach Abschluss der Bauarbeiten:

Mit den baulichen Änderungen am Taxiway sind keine Änderungen von Art und Anzahl der Flugbewegungen verbunden. Nach Erneuerung der Parallelrollbahn ergeben sich keine Änderungen in Bezug auf Luftschadstoffe, da sich die Rollwege der Maschinen nicht verlängern. Auch durch die Verlegung der Intersection 3 erfolgt nur eine unwesentliche Verschiebung der Rollwege. Hier ist eine Verlegung um 160 m in Anbetracht der Entfernung zu den nächsten Ortsgemeinden nicht relevant. Durch den Rückbau der Intersection 4 ergibt sich ebenfalls keine relevante Änderung der Rollwege und damit der Schadstoffverteilung und – menge (ausführliche Begründung vgl. nachfolgend unter Lärmimmissionen Kap. 2.5.4).

Insgesamt ist davon auszugehen, dass im Vergleich zum Status quo keine erheblichen Veränderungen durch Schadstoff- und Geruchsemissionen entstehen.

2.5.3 Immissionen in Boden und Untergrund

Altlasten

In der unmittelbaren Nähe zum Baubereich sind schädliche Bodenverunreinigungen (Altlasten) mit per- und polyfluorierten Tensiden (PFC) bekannt und untersucht. Die bekannten und zum Teil eingegrenzten Kontaminationsflächen reichen nach derzeitigem Kenntnisstand nicht bis an das geplante Baufeld heran. Für die Planung der Bodenentsorgung werden vorgelagerte, abfalltechnische Untersuchungen, insbesondere in relevanten Bereichen an der Baufeldgrenze, durchgeführt.

Immissionen durch den fortlaufenden Flugbetrieb

Mit dem täglichen Flugverkehr verbunden ist der zeitgleiche Bereitschaftseinsatz der Feuerwehr. Bei einem eintretenden Unfall muss bei Erfordernis (je nach Schadensfall) der mit PFC belastete Löschschaum eingesetzt werden. In diesem Fall sehen die Vorschriften des Flugplatzbetreibers immer eine anschließende Untersuchung der kontaminierten Flächen vor. Bei Überschreitung der gesetzlichen Grenzwerte wird eine ordnungsgemäße Entsorgung der kontaminierten Bodenflächen vorgenommen, um eine weitergehende Ausbreitung der Schadstoffe und damit einhergehende Gefährdung von Mensch und Natur zu vermeiden.

2.5.4 Lärmimmissionen

Fluglärm während der Bauphase und Baulärm:

Während der Bauphase zur Erneuerung des Taxiways ist mit dem gleichen Aufkommen an Flugverkehr (vgl. Kap. 2.4) wie im Normalbetrieb zu rechnen, sodass sich der Fluglärm nicht erhöht.

Sanierung Taxiway und Intersections NATO-Flugplatz Büchel

UVP-Bericht

Die Rollwege der Maschinen verlagern sich während der beiden Bauabschnitte I und II jeweils nur für die in Anspruch genommenen Abschnitte vom Parallelrollweg auf die S-/L- Bahn, was in der linearen Ausdehnung keine Veränderung des Bodenlärms darstellt. Durch die eingesetzten Baufahrzeuge kommt es zu zusätzlichen Bodenlärmemissionen. Diese sind jedoch nur temporär begrenzt auf die Gesamtbauzeit von 2 Jahren sowie lokal begrenzt auf den jeweiligen Bauabschnitt und auch hier wiederum auf einzelne Teilflächen. Nächtliche Bauarbeiten sind nicht vorgesehen. Der reguläre Baubetrieb wird in dem Zeitfenster zwischen 7:00 Uhr bis 20:00 Uhr stattfinden. Dieses kann ausnahmsweise überschritten werden, wenn z.B. bereits begonnene Bauabschnitte fertig betoniert / asphaltiert werden müssen.

Betriebsbedingter Fluglärm nach Abschluss der Bauarbeiten:

Die vorgesehenen baulichen Änderungen im Zuge der Grundsanierung des Taxiways mit Intersections erhöhen nicht die Kapazität des Flugplatzes. Mit den baulichen Änderungen ist keine Änderung der Art und Anzahl von Flugbewegungen verbunden. Vor diesem Hintergrund ergeben sich keine Auswirkungen durch zusätzlichen Fluglärm.

Durch die vorgesehene Verbreiterung des Taxiways werden erweiterte FBF geschaffen, diese bewirken aber keine Fluglärmhöhung, da zum einen Starts und Landungen auf dem Taxiway von anderen Luftfahrzeugen als den auf dem Flugplatz aktuell verkehrenden Flugzeugen nicht vorgesehen sind, und zum anderen auf dem Taxiway nur eingeschränkter Flugbetrieb (Werftbetrieb, C17, Transall C-160 / A400M) und dieser ausschließlich während der Erneuerung der S/L-Bahn stattfindet.

Dieser reduzierte Fluglärm verlagert sich zwar während der Bauphase der Erneuerung der S/L-Bahn in Richtung Westen, ist aber insgesamt wesentlich geringer als der im Normalbetrieb entstehende Fluglärm. Durch die Verlagerung der Flugbewegungen auf den Taxiway wird der Abstand zur westlich gelegenen Gemeinde Alfien zwar etwas geringer (116 m), allerdings erfolgt während der Sanierung der Start- und Landebahn nur ein sehr eingeschränkter Flugbetrieb (3-4 Flugbewegungen / Halbjahr C17 und 1 Flugbewegung / Monat Transall C-160 / A400M), so dass die Fluglärmbelastung gegenüber dem Normalbetrieb insgesamt deutlich reduziert ist.

Nach Fertigstellung der S/L-Bahn finden auf dem Taxiway keine Starts und Landungen mehr statt.

Bodenlärm

Die Länge des Taxiways bleibt unverändert. Der einzige Bereich, wo Lärmänderungen möglicherweise entstehen können, ist die Verschiebung der Intersection 3 um jeweils rd. 160 m in Richtung Süden und der Rückbau der Intersection 4. Aus der Verlegung der Intersection 3 resultieren keine Lärmerhöhungen durch rollende Flugzeuge für die angrenzenden Gemeinden, da sich die Rollwege von und zur S/L-Bahn, Werft und Sheltern nicht verlängern, sondern teilweise sogar verkürzt werden. Die Ortsgemeinde Alfien liegt zwar zukünftig rein rechnerisch rd. 28 m näher an der neuen Intersection 3,

Sanierung Taxiway und Intersections NATO-Flugplatz Büchel

UVP-Bericht

was aber bei der Gesamtentfernung von rd. 1,15 km keine wahrnehmbaren Auswirkungen hat.

Der Rückbau der Intersection 4 bewirkt zwar, dass bei Anflug aus nördlicher Richtung der Rollweg über den Taxiway zu den Shaltern geringfügig verlängert wird, dies kehrt sich jedoch bei Anflug aus südlicher Richtung um. Bei den Landungen gilt das Gleiche, so dass hier keine Lärmerhöhung stattfindet. Alle anderen Gemeinden weisen noch größere Entfernungen zum Flugplatz auf, so dass dort eine Veränderung des Bodenschalls weder durch die Verlegung der Intersection 3 noch durch den Rückbau der Intersection 4 spürbar sein wird.

Die Art des Oberflächenbelags auf dem Taxiway hat keinen Einfluss auf die zu betrachteten Schallentwicklungen, da sowohl heute Asphaltbauweise vorliegt als auch nach der Sanierung, somit bleibt der Status quo erhalten.

2.5.5 Erschütterungen

Durch den regelmäßig stattfindenden Flugbetrieb der Tornados auf dem NATO-Flugplatz Büchel werden keine Erschütterungen verursacht. Lediglich bei Landungen der deutlich größeren Transportflugzeuge (Transall C-160 / A400M 1-mal pro Monat und C17 3-4-mal pro Jahr), wenn diese mit schwerer Last beladen sind, ist beim Aufsetzen der Maschine auf der Landebahn von einer kurzzeitigen Erschütterung auszugehen.

Im Baubetrieb zur Sanierung des Taxiways mit Intersections sind keine Ramm- oder Bohrarbeiten vorgesehen, so dass erhebliche Erschütterungen ausgeschlossen werden.

2.5.6 Emissionen von Licht und Wärme

Die täglich in Betrieb befindliche Straßenbeleuchtung des gesamten Flugplatzes besteht nach Angaben des Bundeswehrdienstleistungszentrums aus etwa 246 Mastleuchten mit einer Gesamtleistung von ca. 61,5 kW. Weitere Lichtemissionen entstehen in den unterschiedlichen Gebäuden in Abhängigkeit von den Schichtdiensten.

Die Befuerung der Start- und Landebahn setzt sich wie folgt zusammen:

- Überflur-Anflugfeuer ADB Type 5NP100, sowie Anflugblitzfeuer ADB Type FA-E/5NP390.
- Schwellen- und Pistenendfeuer im Überdeckungsbereich des Fangseils bestehend aus Unterflurfeuer des Fabrikat ADB Type 5NP61.
- Überflur-Schwellen- und S/L-Bahnendfeuer bestehend aus Feuer ADB Type 5NP100 mit grünem bzw. rotem Filter.
- Rollbahnrandfeuer bestehend aus Feuer Fabrikat ADB Type 5NQ42.

Sanierung Taxiway und Intersections NATO-Flugplatz Büchel

UVP-Bericht

Die Lichtquellen auf den Flugbetriebsflächen brennen nur bei nächtlichem Flugbetrieb. Einzige Ausnahme bilden die blauen „Rollbahnrandfeuer“, die nachts immer in Betrieb genommen werden.

Die vorgehend beschriebenen Beleuchtungsanlagen sind als Vorbelastung im Hinblick auf Licht- und Wärmeemissionen zu betrachten.

Darüberhinausgehende Lichtemissionen entstehen bei Nachtflügen, die auf dem NATO-Flugplatz Büchel nur gelegentlich durchgeführt werden.

Zusätzliche Leuchtenträger, die u.a. ggf. im Rahmen von Baumaßnahmen vorübergehend aufgestellt werden müssen, sind aus Gründen der Flugsicherheit auf eine Höhe von 5 m begrenzt.

Wärmeabstrahlungen werden aus den Antriebsdüsen während dem laufenden Betrieb der Flugzeuge und geringfügig durch die Beleuchtungsanlagen erzeugt.

Die Befeuerungsanlagen des Taxiways werden im Rahmen der Sanierung aufgrund ihres unzureichenden technischen Zustandes erneuert, jedoch weder in ihrer Anzahl vergrößert noch Beleuchtungsanlagen mit erhöhter Leistung installiert.

Weiterhin resultiert aus der Baumaßnahme keine Ausdehnung des nächtlichen Flugbetriebes, wie vorangehend in Kap. 2.4 dargelegt.

Nächtliche Bauarbeiten sind nicht vorgesehen. Der reguläre Baubetrieb wird in dem Zeitfenster zwischen 7:00 Uhr bis 20:00 Uhr stattfinden. Dieses kann ausnahmsweise überschritten werden, wenn z.B. bereits begonnene Bauabschnitte fertig betoniert / asphaltiert werden müssen.

Im Rahmen dieser ausnahmsweisen Überschreitung der regulären täglichen Bauzeiten und in den Jahreszeiten, in denen stundenweise kein Tageslicht vorherrscht (frühe Morgen- und Abendstunden im Frühjahr, Spätherbst und Winter) kann nicht ausgeschlossen werden, dass die Baufirmen zeitweise eine Beleuchtung der Baustelle vornehmen.

2.5.7 Strahlungsemissionen

Durch den Flugbetrieb auf dem NATO-Flugplatz Büchel werden keine Strahlungsemissionen verursacht.

Während des Baubetriebs zur Sanierung des Taxiways mit Intersections ist kein Einsatz von Maschinen oder Stoffen vorgesehen, die Strahlungsemissionen verursachen.

3. Beschreibung der vom Vorhabenträger geprüften vernünftigen Alternativen

Im Vorfeld der Baumaßnahmen wurden durch die Bundeswehr verschiedene Szenarien geprüft, wie die Sanierung des Parallelrollweges und der Start- und Landebahn umgesetzt werden kann, unter der Prämisse, Störungen des Flugbetriebes und die damit verbundene operationelle Einsatzbereitschaft des Verbandes so gering wie möglich zu halten.

Mit Entscheidung des Inspektors der Luftwaffe vom 15.08.2016 wurde festgelegt, dass während des Sanierungszeitraums folgende operative Rahmenbedingungen einzuhalten sind:

- Anflugfähigkeit des NATO-Flugplatzes Büchel für US-Streitkräfte mit dem Flugzeugtyp C 17
- Anflugfähigkeit für das WS-TORNADO zur Dockinstandsetzung (planbare Instandsetzung).

Die Einhaltung der Vorgaben kann nur mit der vorliegenden Planungsvariante erreicht werden. Vertretbare Alternativen liegen nicht vor.

Der Taxiway wurde aufgrund seiner besonderen Dringlichkeit (bautechnischer Zustand) als eigenständige Baumaßnahme vorgezogen betrachtet und geplant.

4. Beschreibung des aktuellen Zustands der Umwelt und ihrer Bestandteile im Planungs- und Untersuchungsgebiet

Das Vorhabengebiet (alle Flugplatzbereiche, die von dem Vorhaben betroffen sind) befindet sich innerhalb der Liegenschaft des NATO-Flugplatzes Büchel. Dieser wurde in den Jahren 1954-1955 von der französischen Besatzungsmacht erbaut, am 6. Juni 1955 von den französischen Streitkräften an das Bundesvermögensamt sowie am 13. August 1955 an die Bundeswehrverwaltung übergeben. Die Inbetriebnahme erfolgte am 15. August 1955 mit der Stationierung der ersten 250 Bundeswehrsoldaten. Seit 1985 ist das Taktische Luftwaffengeschwader 33 auf dem NATO-Flugplatz Büchel stationiert. (Quelle: https://de.wikipedia.org/wiki/Fliegerhorst_Büchel)

Der NATO-Flugplatz Büchel wird auch heute noch überwiegend durch das Taktische Luftwaffengeschwader 33 sowie – im Rahmen der NATO-Verträge geregelt – im Bedarfsfall durch verbündete Streitkräfte genutzt. Amerikanische Streitkräfte sind ebenfalls ständig vor Ort stationiert, der Flugbetrieb findet jedoch überwiegend durch die Bundeswehr statt.

4.1 Kurze Beschreibung der Strukturen des NATO-Flugplatzes Büchel

4.1.1 Nutzungsstrukturen

Der Flugplatz nimmt eine weitgehend ovale Form ein, dessen längere Achse eine Südwest-Nordost-Ausrichtung aufweist. Das gesamte Flugplatzgelände ist durch einen Außenzaun gegen unbefugten Zutritt gesichert und zu weiten Teilen auch durch Wald- und Gehölzbestände eingegrünt, so dass von außen nur an wenigen, kleinen Stellen militärische Einrichtungen erkennbar sind.

Die verschiedenen Flugplatzbereiche sind über eine äußere Verbindungsstraße sowie hiervon abzweigende Zufahrtsstraßen erschlossen. Insgesamt befinden sich auf der Liegenschaft drei Liegeplätze, auf denen die Shelter der Tornados untergebracht sind. Liegeplatz 1 ist im Südosten und Liegeplatz 2 im Südwesten angesiedelt und durch die Start- und Landebahn voneinander getrennt. Liegeplatz 3 befindet sich im Nordwesten des Flugplatzgeländes. Innerhalb der Liegeplätze finden sich neben den Shelters, die alle an eine ringförmige (runde bis ovale), asphaltierte Rollbahn angebunden sind, mehrere Verwaltungs- und Bürogebäude sowie Betriebs- und Maschinengebäude, Unterstellhallen, Werkstätten und dergleichen.

In der westlichen Mitte sind eine größere Ansammlung von Verwaltungs- und Betriebsgebäuden, die Werft sowie auch Gemeinschaftsunterkünfte, ein Betriebsarzt-Gebäude, die Feuerwache, ein Sportplatz und ein Not-Tower anzutreffen.

4.1.2 Landschaftselemente des NATO-Flugplatzes Büchel und nahe Umgebung

Die Restflächen zwischen den Gebäuden, den zahlreichen befestigten, meist vollversiegelten Nutzflächen und den Verkehrswegen stellen sich überwiegend als Grünflächen in Form von artenarmen Vielschnittrasenflächen dar. Hinzu kommen kleinere Bette mit niedrig wachsenden Ziergehölzen, Baumreihen, Gebüschstreifen und Gruppen aus standortheimischen Bäumen und Sträuchern.

Darüber hinaus finden sich innerhalb und zwischen den drei Liegeplätzen sowie dem Bereich in dem sich die Unterkünfte sowie die Verwaltungs- und Ausbildungsgebäude konzentrieren, größere Laub-, Misch- und Nadelwaldbereiche unterschiedlicher Altersstruktur, die teils noch aus der Zeit vor Begründung des Militärflugplatzes stammen. Besonders hervorzuheben sind hierunter altersheterogene Buchenmischwaldbestände mit Altbäumen von 141 bis zu 171 Jahren, in denen Rotbuche und Traubeneiche als Hauptbaumarten dominieren. Diese Altbestände finden sich ausschließlich im südwestlichen Teil des Flugplatzgeländes. Jüngere Aufforstungen, die insbesondere im Bereich der Liegeplätze 1 und 3 einen hohen Flächenanteil einnehmen, stellen sich als Fichten- und Tannen-Monokulturen dar, die jünger als 40 Jahre sind.

Der östliche Teilbereich des NATO-Flugplatzes wird von einem offenen, vollkommen gehölzfreien Korridor eingenommen, in dessen Mitte die Haupt-Start- und Landebahn sowie westlich davon der von der Sanierungsplanung betroffene Taxiway angeordnet sind. Die Restflächen des Korridors stellen sich als grünlandartige Gras-Krautbestände dar.

Sanierung Taxiway und Intersections NATO-Flugplatz Büchel

UVP-Bericht

Im Umfeld des Flugplatzgeländes findet sich vorwiegend eine überwiegend strukturarme intensiv genutzte landwirtschaftliche Feldflur, in der die Ackerflächen deutlich gegenüber den Grünlandflächen überwiegen. Im Süden schließt sich dagegen Wald (vorwiegend Laubwald, in geringeren Anteilen auch Nadelwald) an den NATO-Flugplatz an. In unterschiedlichen Entfernungen zwischen wenigen Metern und rd. 1 km – die Feld-Waldgrenze verläuft hier sehr stark gebuchtet / geschwungen - finden sich jedoch auch in nördlicher Richtung größere, zusammenhängende Waldareale.

Die Entfernung zwischen Außengrenze NATO-Flugplatz Büchel zur Ortslage von Alflen im Westen beträgt rd. 620 m, die Ortslage Büchel im Osten liegt rd. 400 m von der Außengrenze entfernt.

Die nachfolgenden Luftbildausschnitte veranschaulichen die vorangehend beschriebenen Strukturen innerhalb und um das Flugplatzgelände in seiner Lage zwischen den beiden Ortschaften Büchel und Alflen.

Sanierung Taxiway und Intersections NATO-Flugplatz Büchel UVP-Bericht



Abb.3: Luftbildausschnitt großräumige Übersicht NATO-Flugplatz Büchel und Umgebung

Quelle: ©GeoBasis-DE / LVermGeoRP (14.11.2017), dl-de/by-2-0, <http://www.lvermgeo.rlp.de> [Daten bearbeitet]; in Verbindung mit Landschaftsinformationssystem der Naturschutzverwaltung Rheinland-Pfalz (LANIS) www.naturschutz.rlp.de

Sanierung Taxiway und Intersections NATO-Flugplatz Büchel UVP-Bericht



Abb. 4: Luftbildausschnitt mit Landschaftsstrukturen NATO-Flugplatz Büchel und Umgebung (Quelle: ©GeoBasis-DE / LVermGeoRP (14.11.2017), dl-de/by-2-0, <http://www.lvermgeo.rlp.de> [Daten bearbeitet]; in Verbindung mit Landschaftsinformationssystem der Naturschutzverwaltung Rheinland-Pfalz (LANIS) www.naturschutz.rlp.de)

4.2 Menschen und menschliche Gesundheit

Der Militärstandort Büchel weist eine Gesamtstärke von 2.770 Personen auf. Täglich verrichten auf der gesamten Liegenschaft des Nato-Flugplatzes Büchel, nach Schätzungen des Wachpersonals, ungefähr 1.600 Personen ihre militärischen oder zivilen Aufgaben / Arbeiten. Eine aktuelle Zählung des ein- und ausfahrenden Personals liegt nicht vor, so dass keine exakte Angabe möglich ist.

Die zum NATO-Flugplatz Büchel nächstgelegenen Ortschaften, die u.a. auch Wohngebiete mit einem Anspruch auf gesundes Wohnen aufweisen, sind die beiden Ortsgemeinden Büchel in einer Entfernung von rd. 830 m östlich des Plangebietes und die Ortsgemeinde Alflen mit einer Entfernung von rd. 1.150 m westlich des Plangebietes. Beide Ortsgemeinden liegen aufgrund dieser Entfernungen außerhalb des Wirkraumes zu dem Vorhaben „Sanierung Taxiway und Intersections“.

4.3 Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt

Das Untersuchungsgebiet (UG) zu dem Vorhaben „Sanierung Taxiway und Intersections“ umfasst neben dem eigentlichen Plangebiet (Sanierungsflächen des Taxiways und der Intersections und das umliegende Baufeld) die weitergehenden Grünland- und Rollbahnflächen der Start- und Landebahn innerhalb des Flugfeldes sowie die hieran angrenzenden Gehölz-, Wald- und Nutzungsflächen.

4.3.1 Biotoptypen und Vegetation

Bei den angetroffenen grünlandartigen Beständen des Flugfeldes, die den Großteil des UGs einnehmen, ist zu unterscheiden zwischen intensiv gepflegten Streifen mit Vielschnitt-Gras-Kraut-Beständen (Kurzgrasbestände) beidseits der Rollbahnen von Taxiway, Start- und Landebahn sowie Intersections und daran anschließenden extensiv gepflegten Flächen mit „Langgras“-Bewirtschaftung.



Foto 1: Taxiway mit seitlichen Gras-Kraut-Beständen

Sanierung Taxiway und Intersections NATO-Flugplatz Büchel UVP-Bericht



Foto 2: Vielschnitt Gras-Kraut-Saum (rechts) neben Gras-Krautbeständen mit Langgrasbewirtschaftung (links)

Die Vielschnitt-Gras-Kraut-Bestände (Kurzgrasbestände) erreichen eine Breite von 3 – 4 m Breite. Sie unterliegen einer Mulchmähd in kurzen zeitlichen Abständen, bei der die Aufwuchshöhe zur Freihaltung der Rollbahnbeleuchtung auf max. 10 cm begrenzt wird. Diese Flächen stellen sich als mäßig arten- und überwiegend blütenarme Vielschnitttrassen dar, denen nur eine nachrangige Bedeutung für den Arten- und Biotopschutz zugesprochen werden kann.

Im Gegensatz dazu stehen die Langgrasbestände, in denen überwiegend ein hoher Arten- und Blütenreichtum erfasst wurde. Hier fanden sich drei verschiedene Biotoptypen, die aufgrund ihrer deutlich unterschiedlichen Artenzusammensetzung abgegrenzt wurden:

- Langgrasbestände im Charakter einer Magerweide in Form einer Rotschwengel-Straußgras-Weide (*Festuco-Cynosuretum*)
- Langgrasbestände im Charakter einer arten- und blütenreichen Fettwiese / Glatthaferwiese (*Arrhenatheretum elatioris*)
- Langgrasbestände im Charakter einer Nass- und Feuchtwiese in Form einer Glatthafer-Wiesenknöterich-Wiese (*Arrhenatheretum ranunculetosum bulbosi*).

Die Langgrasbestände im Charakter einer Magerweide nahmen den größten Flächenanteil im Bereich des Flugfeldes ein. Die Langgrasbestände im Charakter einer Fettwiese / Glatthaferwiese wurden dagegen in deutlich geringeren Flächenanteilen angetroffen.

Langgrasbestände im Charakter einer Nass- und Feuchtwiese in Form einer Glatthafer-Wiesenknöterich-Wiese (*Arrhenatheretum ranunculetosum bulbosi*) fanden sich in ihrer

Sanierung Taxiway und Intersections NATO-Flugplatz Büchel UVP-Bericht

typischen Ausbildung lediglich in einer Teilfläche am nordwestlichen Rand des Flugfeldes.

In einem Bereich östlich des Sportplatzes wurde ein Bestand erfasst, der als Übergang einer Glatthaferwiese mittlerer Standorte in die feuchte Glatthafer-Wiesenknöterich-Wiese eingeordnet werden kann. Insgesamt wurde vielfach ein sehr kleinteiliger Wechsel zwischen den verschiedenen vorgenannten Typen der Grasbestände festgestellt. Auch der Blütenreichtum, der sich insbesondere im Frühjahrsaspekt, vor der ersten Mahd zeigte, wechselte teils kleinflächig zwischen blütenreich und blütenarm. Sowohl das Aufkommen von Blühpflanzen als auch von einzelnen Grasarten wurde häufig fleckenartig angetroffen wie nachfolgende Fotos dokumentieren.

Alle blütenreichen Langgrasbestände im Charakter einer Magerweide, im Charakter einer Glatthaferwiese sowie die Nass- und Feuchtwiese in Form einer Glatthafer-Wiesenknöterich-Wiese sowie ihre Übergänge unterliegen dem Schutz nach § 15 Abs. 1 Nr. 3 Landesnaturschutzgesetz Rheinland-Pfalz (LNatSchG RP) in Verbindung mit § 30 Abs. 1 und 2 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG).



Foto 3: Fleckenartiger Bewuchs mit Kriechendem Günsel, Drahtschmiele und Gewöhnlichem Hornkraut (im Hintergrund)



Foto 4: Fleckenartiger Bewuchs mit Großem Wiesenknopf

An Böschungsflächen, z.B. der Schärfwälle Nord und Süd, im Bereich des Not-Towers und der ehemaligen Trafo-Station wurden wiesenartige, blütenreiche Böschungssäume mittlerer Standorte angetroffen, die den Glatthaferwiesen stark ähneln.

Vergleichbares gilt für den tiefen, nur sporadisch wasserführenden Entwässerungsgraben mit hohen und steilen Böschungen, der entlang der Erschließungsstraßen am westlichen Rand des UG anzutreffen ist. Hier fanden sich auch Hochstaudenarten feuchter Standorte wie Mädesüß und Sumpfkrazdistel.

Entlang der westlichen und östlichen Außenränder des Flugfeldes sind in weiten Teilen verschiedene Wald- und Gehölzbestände anzutreffen. Dabei dominieren an der östlichen Seite überwiegend schmale Gehölzstreifen aus standortheimischen Gehölzarten, teils auch vermischt mit nicht standortheimischen Gehölzen wie Erle, Lärche und Fichte. An der westlichen Seite finden sich vorwiegend Waldbestände (Buchenwald, Eichen-Buchenmischwald, Nadelbaum-Buchenmischwald, Fichtenwald, Lärchenwald, Fichtenmischwald, und Ahornmischwald sowie eine Schlagflur), die kleinteilig in ihrer Artenzusammensetzung und Altersstruktur wechseln. Hervorzuheben sind hier Buchenmischwälder mit Altbäumen.

4.3.2 Fauna

Zur Erfassung der charakteristischen Tierwelt des Untersuchungsgebietes wurde im Zeitraum zwischen Ende März bis Anfang September 2018 durch den Dipl.-Biol. Urs

Sanierung Taxiway und Intersections NATO-Flugplatz Büchel

UVP-Bericht

Fränzel (Fachbüro für Freilandökologie) eine faunistische Untersuchung mit Kartierung der Vögel (Schwerpunkt Offenlandbrüter), Tagfalter/Widderchen, Heuschrecken und Kriechtiere (Reptilien) durchgeführt.

Das Untersuchungsgebiet (UG) für die Kartierung der Avifauna umfasste das gesamte Grünland des Flugfeldes (ca. 139,7 ha), um die Auswirkungen auf die gesamte lokale Population erfassen zu können, nachfolgend mit UGa bezeichnet (vgl. auch Abb. 4 im LBP).

Die faunistische Erfassung der übrigen Tiergruppen erfolgte ausschließlich in einem entsprechend dem Wirkraum enger abgegrenzten UG in einer Flächengröße von 55,3 ha, nachfolgend mit UGt bezeichnet (vgl. auch Abb. 4 im LBP).

Die Kartierung der Avifauna ergab ein Vorkommen von insgesamt 33 Vogelarten im UGa. Davon erlangten jedoch nur die Feldlerche und die Bachstelze den Status als Brutvogel. Alle anderen Arten wurden nur als Nahrungsgäste oder überfliegend beobachtet.

Beide Arten zählen zu den besonders geschützten Arten und fallen unter den Schutz nach § 44 BNatSchG.

Für die Feldlerche erlangt das UGa eine besondere / hohe Bedeutung. Sie wurde bei den vier Kartierterminen im Maximum 59-mal revieranzeigend erfasst, so dass von 59 Brutpaaren auszugehen ist.

Damit erreicht die inzwischen sowohl deutschlandweit als auch in RLP gefährdete Feldlerche mit ihrer lokalen Population auf dem Flugfeld des Stützpunktes Büchel eine Stärke von 4,3 Revieren bzw. Brutpaaren (Bp) auf 10 Hektar, im UGt 6,3 Bp/10ha.

Diese Werte liegen etwas unterhalb der Daten vergleichbarer Untersuchungen auf verschiedenen Flugplätzen, wobei die jeweiligen Strukturen und Nutzungsverhältnisse von denen der 2018 untersuchten Flächen auf dem Flugplatz Büchel abweichen können. So ermittelte z.B. BOSSELMANN (1999) mit 9,64 Bp/10ha im Grünland des Fliegerhorstes Büchel einen höheren Wert. Auch FRÄNZEL et al. (2009) kamen mit 8,35 Bp/10ha im Grünland des ehemaligen Heeresflieger-Flugplatzes Mendig auf höhere Werte. Auf den Flächen anderer größerer Flughäfen bzw. Flugplätze wurden vergleichbare Werte gefunden, z.B. am Flughafen Frankfurt (an zwei Flächen entlang der Start- und Landebahn 8,5 bzw. 5,5 Bp/10ha [HENNING et al. 2003]). Die Daten für die untersuchten Flächen in Büchel liegen demnach zwar niedriger, jedoch immer noch in einer vergleichbaren Größenordnung. Diese hohen Siedlungsdichten auf Flugplätzen überraschen aufgrund der hier herrschenden Störungen anfänglich, jedoch zeigen die Untersuchungen von GRIESSER & HEGELBACH (1999), dass brütende Feldlerchen gegenüber dem Betrieb mit Luftfahrzeugen relativ indifferent sind.

Im Vergleich zu typischen Agrarlandschaften, z.B. der Pellenz mit 29,5 Bp/100ha (BAMMERLIN 1992) liegen die Brutpaardichten des Flugplatzes Büchel deutlich höher.

Die Verteilung der Reviere innerhalb des Flugfeldes zeigte eine deutliche Konzentration der Revierzentren in dem mittleren Wiesenstreifen zwischen Taxiway und Start- und Landebahn sowie insbesondere an dem nördlichen Ende und etwas abgeschwächt an dem südlichen Ende des Flugfeldes. Dies lässt sich mit der größten Entfernung zu ho-

Sanierung Taxiway und Intersections NATO-Flugplatz Büchel

UVP-Bericht

hen Vertikalstrukturen (hohe Wald- und Baumbestände, hohe Gebäude als Ansitzwarten für Beutegreifer) erklären.

Innerhalb der Flächen von Baufeld 1 wurden 11 und innerhalb der Flächen von Baufeld 2 wurden 7 Brutpaare ausgezählt (ausgehend von dem Kartiergang 14.04.2018, bei dem die höchste Konzentration an Feldlerchen innerhalb des Plangebietes erfasst wurde).

Als weitere Art ist die Bachstelze mit nur zwei Brutvorkommen (einmal am Trafohäuschen im Nordwestteil und einmal an einem Schuppen am östlichen Rand) im UGa, bzw. am Gebietsrand, vertreten. Damit erlangt das UGa für die Bachstelze nur eine nachrangige Bedeutung als Bruthabitat (vgl. LBP, Kap. 2.7.1).

Im Zuge von vier Kartiergängen im Zeitraum von Mai bis September 2018 wurden insgesamt 24 Tagfalterarten und zwei Vertreter der Widderchen erfasst; tlw. auch mit Raupennachweisen.

6 der Falterarten sind in den Roten Listen erfasst, teils jedoch nur in der Vorwarnliste, 4 Arten sind ausschließlich in den Vorwarnlisten geführt, 11 Arten fallen unter die besonders geschützten Arten. Aufgrund der Regelung gem. Abs. 5 § 44 BNatSchG gelten die artenschutzrechtlichen Verbote bei nach § 15 BNatSchG unvermeidbaren Eingriffen oder nach § 17 BNatSchG von einer Behörde zugelassenen oder durchgeführten Eingriffen sowie nach den Vorschriften des Baugesetzbuches zulässigen Vorhaben im Sinne des § 18 Abs.2 Satz 1 BNatSchG **nur für die in Anhang IV der FFH-Richtlinie aufgeführte Tier- und Pflanzenarten sowie die heimischen europäischen Vogelarten gem. Art. 1 Vogelschutzrichtlinie**. Daher unterliegt keine der besonders geschützten Falter- und Heuschreckenarten den Schutzbestimmungen nach § 44 BNatSchG.

Zusammenfassend erlangt das UGt für die Tagfalter und Widderchen aufgrund der hohen Anzahl erfasster Arten eine hohe Bedeutung als Lebensraum, insbesondere als Nahrungshabitat für adulte Falter aber auch für eine Reihe der gefundenen Arten als Fortpflanzungshabitat und Nahrungshabitat für die geschlüpften Raupen (vgl. LBP, Kap. 2.7.2).

Heuschrecken wurden im Rahmen von vier Kartiergängen im Zeitraum zwischen Juni und September innerhalb des UGt's mit elf verschiedenen Arten nachgewiesen, bei denen es sich ausschließlich um nach den Roten Listen ungefährdete Arten handelt. Hervorzuheben ist der Nachweis der Blauflügeligen Ödlandschrecke, die in der Roten Liste der Bundesrepublik Deutschland in der Vorwarnliste geführt ist und die einzige besonders geschützte Art darstellt. Keine der Arten fällt unter den Schutz nach § 44 BNatSchG.

Zusammenfassend ist dem UGt für die Heuschrecken, unter Berücksichtigung der geringen Anzahl erfasster Arten und Individuen, und da es sich um bislang noch ganz überwiegend weit verbreitete Arten handelt, eine mittlere Bedeutung beizumessen (vgl. LBP, Kap. 2.7.3).

Sanierung Taxiway und Intersections NATO-Flugplatz Büchel UVP-Bericht

Die Kartierung von Eidechsen (Reptilien) im UGt erbrachte keine Nachweise (vgl. LBP, Kap. 2.7.4).

Abseits der vorangehend näher betrachteten Tiergruppen ist das Lebensraumpotenzial für weitere Tiergruppen als relativ gering einzuschätzen (vgl. LBP, Kap. 2.7.5).

4.3.3 Schutzgebiete, Vorgaben übergeordneter Planungen, Biotope

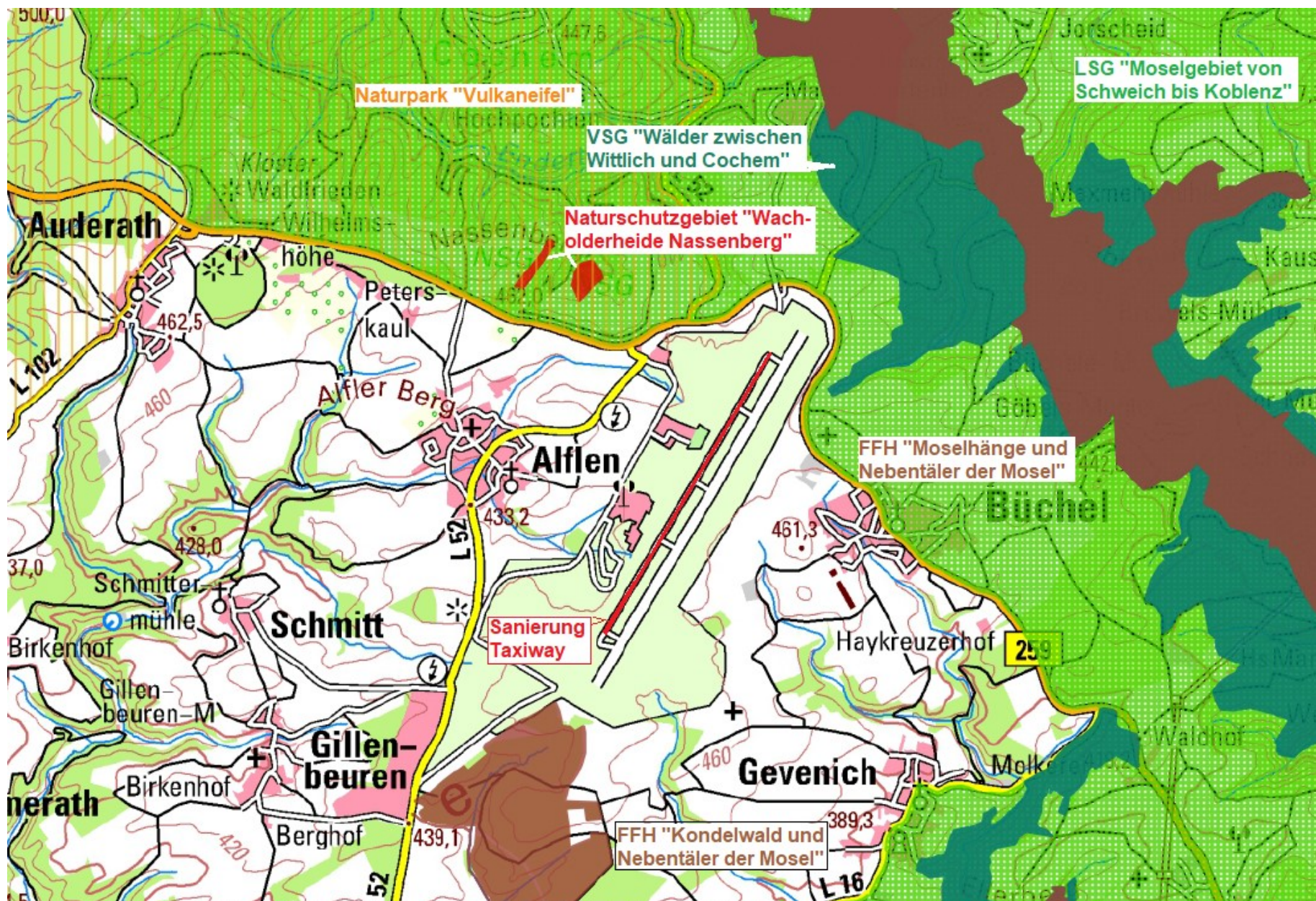
Im Bereich des UGs und seiner Umgebung finden sich die nachfolgenden Schutzgebiets- und sonstigen naturschutzfachlich relevanten Ausweisungen:

Schutzgebiete

| Objektname | Kennung | Kleinste Entfernung zum Plangebiet „Sanierung Taxiway“ |
|--|----------------|---|
| FFH-Gebiet Kondelwald und Nebentäler der Mosel | FFH-5908-302 | 650 m |
| FFH-Gebiet „Moselhänge und Nebentäler der Mosel“ | FFH-5809-301 | 1,72 km |
| Vogelschutzgebiet „Wälder zwischen Wittlich und Cochem“ | VSG- 5908-401 | 423 m |
| Naturschutzgebiet „Wacholderheide Nas-senberg“ | NSG-7135-174 | 1,35 km |
| Naturpark „Vulkaneifel“ | NTP-072-003 | 574 m |
| Landschaftsschutzgebiet „Moselgebiet von Schweich bis Koblenz“ | 07-LSG-71-2 | 318 m |

Gebietscharakterisierung und Schutzgebietsziele siehe Anhang B.

Sanierung Taxiway und Intersections NATO-Flugplatz Büchel UVP-Bericht



Sanierung Taxiway und Intersections NATO-Flugplatz Büchel

UVP-Bericht

Legende

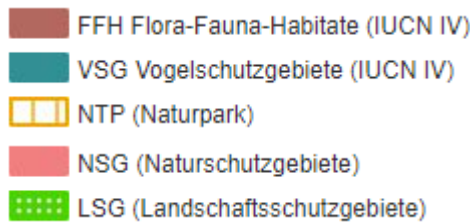


Abb. 5: Übersicht Schutzgebiete im Bereich NATO-Flugplatz Büchel und Umgebung
 Quelle: ©GeoBasis-DE / LVermGeoRP (2017), dl-de/by-2-0, <http://www.lvermgeo.rlp.de> [Daten bearbeitet]; in Verbindung mit Landschaftsinformationssystem der Naturschutzverwaltung Rheinland-Pfalz (LANIS) www.naturschutz.rlp.de

Planung vernetzter Biotopsysteme, Landkreis Cochem-Zell

Die Planung vernetzter Biotopsysteme für den Landkreis Cochem-Zell formuliert für das UG keine Entwicklungsziele.

Biotope der Biotopkartierung Rheinland-Pfalz und geschützte Biotope nach § 30 BNatSchG und § 15 LNatSchG RP

Die im UG erfassten arten- und blütenreichen Langgrasbestände in der Ausprägung einer arten- und blütenreichen Glatthaferwiese (*Arrhenatheretum elatioris*), einer Nass- und Feuchtwiese in Form einer Glatthafer-Wiesenknöterich-Wiese (*Arrhenatheretum ranunculetosum bulbosi*) und einer arten- und blütenreichen Magerweide in Form einer Rotschwengel-Straußgras-Weide (*Festuco-Cynosuretum*) sowie ihre Übergänge unterliegen dem Schutz nach § 15 LNatSchG in Verbindung mit § 30 BNatSchG.

Innerhalb des Planungs- und des Untersuchungsgebietes zu dem Vorhaben „Sanierung Taxiway und Intersections“ findet sich lediglich ein Biotop der Biotopkartierung Rheinland-Pfalz.

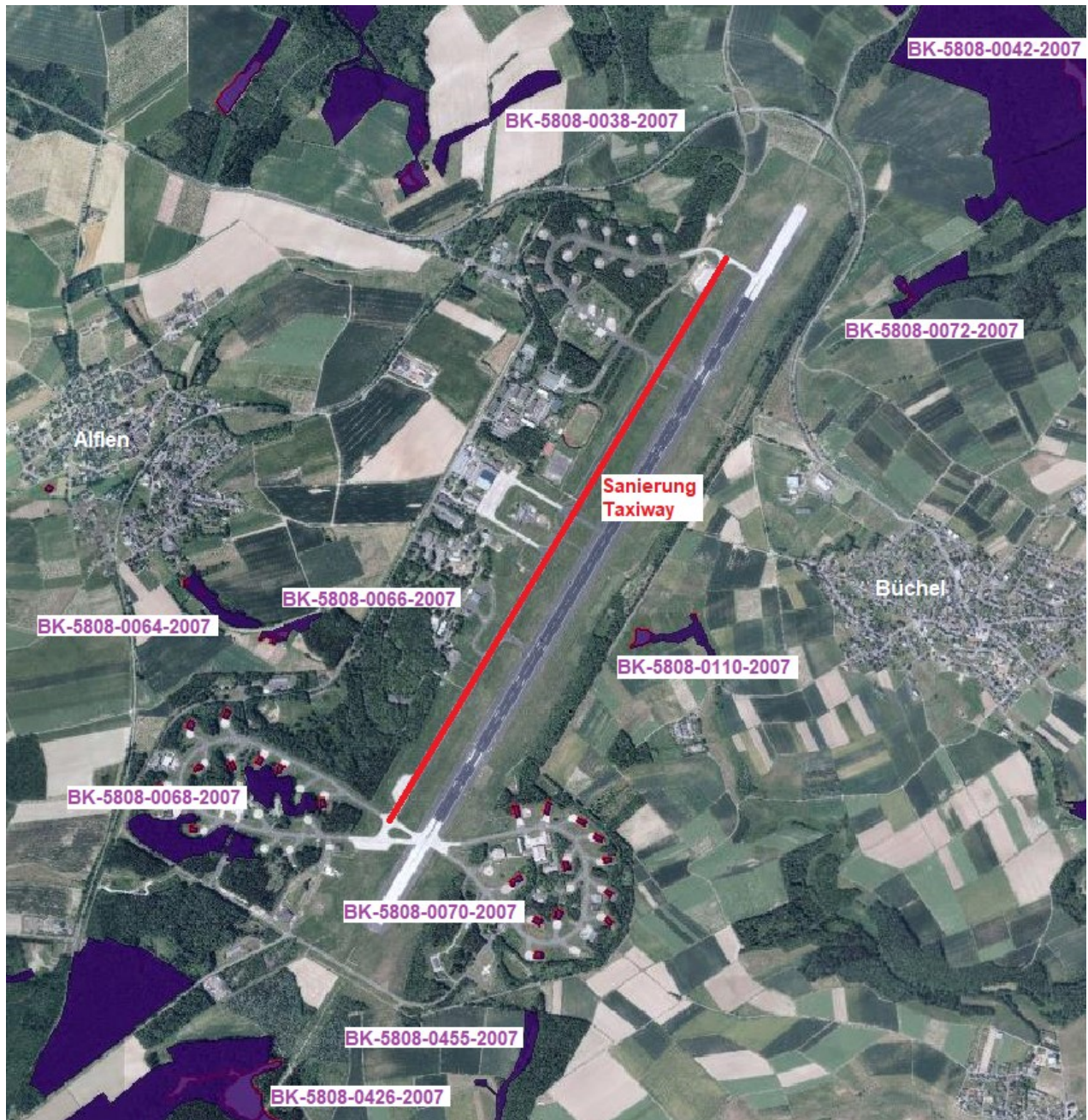
| Tabelle 6: Biotope innerhalb UG | | |
|---|-------------------|--|
| Objektname | Kennung | Entfernung zum Plangebiet „Sanierung Taxiway“ |
| Halbtrockenrasen auf dem Flugplatz Büchel Teilbereiche §30 BNatSchG + § 15 LNatSchG RP | BK-5808-0070-2007 | Entfernung zu einer Leitungstrasse: 3 m Entfernung zum eigentlichen Sanierungsgebiet: 214 m |

Im weiteren Umfeld des Planungsgebietes sind in einer Entfernung von bis zu 1 km die folgenden Biotope der Biotopkartierung ausgewiesen:

Sanierung Taxiway und Intersections NATO-Flugplatz Büchel
UVP-Bericht

| Tabelle 7: Biotope im Umfeld des UGs | | |
|---|-------------------|--|
| Objektname | Kennung | Entfernung zum Plangebiet „Sanierung Taxiway“ |
| Quellbereich SÖ Alflen Teilbereiche §30 BNatSchG + § 15 LNatSchG RP | BK-5808-0066-2007 | 539 m |
| Feldgehölze NÖ Alflen | BK-5808-0038-2007 | 772 m |
| Feldgehölz am Ortsrand SÖ Alflen | BK-5808-0064-2007 | 693 m |
| Wälder und Feldgehölze am Flugplatz Büchel | BK-5808-0068-2007 | 244 m |
| Quellbereich des Pahlbachs N Büchel | BK-5808-0072-2007 | 528 m |
| Laubwald-Komplex im Bücheler Forst N Büchel | BK-5808-0042-2007 | 859 m |
| Quellgebiet des Erdenbaches am Klaus- Berg W Gevenich | BK-5808-0426-2011 | 915 m |
| Oberes Weilerbachtal W Gevenich | BK-5808-0455-2007 | 844 m |
| Quellbereiche W Büchel | BK-5808-0110-2007 | 423 m |

Sanierung Taxiway und Intersections NATO-Flugplatz Büchel UVP-Bericht



Legende

- BK Biotopkataster Punkte
- ⚡ BK Biotopkataster Linien
- BK Biotopkataster Flächen
- Biototypen (Punkte) gem. § 30 BNatSchG
- ⚡ Biototypen (Linien) gem. § 30 BNatSchG
- Biototypen (Flächen) gem. § 30 BNatSchG

Abb. 6: Übersicht Biotopkataster Rheinland-Pfalz im Bereich NATO-Flugplatz Büchel und Umgebung
Quelle: ©GeoBasis-DE / LVermeGeoRP (2017), dl-de/by-2-0, <http://www.lvermegeo.rlp.de> [Daten bearbeitet]; in Verbindung mit Landschaftsinformationssystem der Naturschutzverwaltung Rheinland-Pfalz (LANIS) www.naturschutz.rlp.de

Weitergehende Schutzgebiete oder Gebiete / Flächen mit besonderer Bedeutung für den Naturschutz, z.B.

- Gebiete, die als Naturschutzgroßprojekte des Bundes gefördert werden
 - unzerschnittene verkehrsarme Räume
 - Important Bird Areas
 - Feuchtgebiete internationaler Bedeutung nach "Ramsar" Konvention"
 - Gebiete landesweiter Schutzprogramme (z.B. Gewässerschutzprogramm, Auen-schutzprogramm)
 - landesweit wertvolle Lebensräume (z.B. für Flora oder Fauna wertvolle Flächen, avifaunistisch wertvolle Bereiche)
 - Biotopverbundflächen
 - Naturwaldreservate
- sind innerhalb des UGs und seiner Umgebung nicht vorhanden.

4.4 Fläche / Boden

Die Boden- und Standortverhältnisse im UG wurden anhand der Informationen aus den großmaßstäbigen Karten (Online-Karten) zu Bodeneigenschaften und -funktionen auf Grundlage der Bodenschätzung des Landesamtes für Geologie und Bergbau (BFD5L BFD50/200, BFD200 aus lgb-rlp.de) sowie den Ergebnissen der „Umwelttechnischen Untersuchung der im Seitenbereich anfallenden Massen hinsichtlich der Entsorgung so-wie Beurteilung des anstehenden Planums hinsichtlich der Tragfähigkeit (Chemisch Technisches Laboratorium Heinrich hart GmbH, 2017)“ beurteilt.

Im UG findet sich aus Tonschiefer und Sandstein entstandener Verwitterungslehm. Die Ermittlung der Bodenarten ergab ein Vorkommen von überwiegend Schluff und tonigem Schluff, teilweise auch Ton und bereichsweise Kies in den Abstufungen stark schluffig, sandig und tonig.

Der vorhandene Unterbau des Taxiways und der parallel verlaufenden Leitungstrassen besteht aus Auffüllungen aus Lavaschlacke, teilweise vermischt mit Betonresten, die in einzelnen Bohrungen auch in dem näheren Umfeld dieser Anlagen angetroffen wurden. Die Versickerungsfähigkeit wurde im Rahmen der Bodenuntersuchungen mit gering er-mittelt.

Die Böden des Plangebietes sind weiterhin als Standorte mit mittlerem Wasserspeicher- vermögen, mittlerem Ertragspotenzial, geringen Nährstoffgehalt bei sehr hohem Humus- gehalt, sowie mittlerer nutzbarer Feldkapazität charakterisiert. Das Puffervermögen für Säuren ist mit gering eingestuft.

Da aufgrund der Mulchmähd kein Nährstoffentzug erfolgt, reicht die Nährstoffversorgung augenscheinlich aus, dauerhaft einen dicht geschlossenen Gras-Krautbestand aufrecht zu erhalten.

Als Bodentypen finden sich im Untersuchungsgebiet einerseits vollständig überbaute bzw. vollversiegelte, auf kleinen Teilflächen auch mit Schotter befestigte und damit teil- versiegelte Kultsole. Die vollversiegelten Flächen gelten als vollständig überprägt und

haben ihre Bodenfunktionen in Gänze verloren. Alle wasserdurchlässig befestigten Wege und Flächen sind stark überprägt und haben ihre Bodenfunktionen weitgehend verloren, sind aber zumindest noch teilweise in der Lage Oberflächenwasser versickern zu lassen. Daher kann ihnen nur noch eine nachrangige Bedeutung für den Bodenhaushalt zugesprochen werden.

Andererseits wird ein großer Teil des UGs von als Grünflächen gestalteten Kultsolon eingenommen. Diese sind als in ihrem Bodenaufbau anthropogen stark veränderte und teils auch mit Schadstoffen belastete Böden anzusprechen. Letztere werden aufgrund ihrer noch in Teilen erhaltenen Bodenfunktionen – Wasserleit- und Wasserspeichervermögen, Wuchsstandort für Pflanzen und Lebensraum für Bodentiere, eingeschränktes Puffer- und Sorptionsvermögen - mit einer mittleren Bedeutung für den Bodenhaushalt eingestuft.

Alle mit Waldrestbeständen oder Gehölzen bewachsenen Flächen des UG stellen sich als in ihrer natürlichen Horizontierung / Schichtung unveränderte Flächen dar und werden insgesamt mit einer mittleren Bedeutung für den Bodenhaushalt eingestuft.

4.5 Wasser

4.5.1 Grundwasser

Das Plangebiet befindet sich innerhalb des Hydrogeologischen Teilraums „Paläozoikum des nördlichen rheinischen Schiefergebirges“. Dieser besteht aus einem silikatischen Kluftgrundwasserleiter, der kein nutzbares Porenvolumen besitzt. Die Durchlässigkeit des Oberen Grundwasserleiters ist mit gering bis äußerst gering $\leq 1E-5$ m/s eingestuft. (Hydrogeologische Übersichtskarte Rheinland-Pfalz (HÜK 200) aus <http://www.lgb-rlp.de/huek200.html>). Dies deckt sich mit den Ergebnissen der Bodenuntersuchungen, die ebenfalls eine geringe Versickerungsfähigkeit festgestellt haben.

Durch die Kombination von geringer Durchlässigkeit der lehmigen Deckschichten und des Grundwasserleiters fließt das Niederschlagswasser überwiegend oberflächlich ab, sobald die Böden mit Wasser gesättigt sind. Da das Grundwasser generell jedoch eine sehr hohe Schutzwürdigkeit und sehr hohe Empfindlichkeit gegenüber Verschmutzungen aufweist, wird das Untersuchungsgebiet in eine mittlere Bedeutung hinsichtlich des Grundwasserhaushaltes eingestuft.

Wasserschutzgebiete nach § 51 des Wasserhaushaltsgesetzes oder Heilquellenschutzgebiete nach § 53 Absatz 4 des Wasserhaushaltsgesetzes sind im UG und seiner näheren Umgebung nicht vorhanden.

4.5.2 Oberflächengewässer

Im Plangebiet direkt und seiner näheren Umgebung sind keine Oberflächengewässer anzutreffen. In einer Entfernung von ca. 300 m Luftlinie östlich zum Plangebiet befindet

sich der Beginn eines Quellbachs des Ellerbachs sowie ca. 435 m Luftlinie westlich zum Plangebiet der Beginn eines Quellbachs des Litzbachs und in ca. 480 m Luftlinie östlich zum Plangebiet befindet sich außerhalb des Flugplatzgeländes der Beginn eines Quellbachs des Pahlbachs.

Alle drei Oberflächengewässer liegen jedoch außerhalb des betroffenen Wirkraumes zu dem geplanten Vorhaben.

Zum Schutz der außerhalb des Flugplatzgeländes liegenden Oberflächengewässer und des Grundwassers vor Verunreinigungen / Schadstoffeinträgen wird das auf dem Flugplatzgelände anfallende Oberflächenwasser in abgedichteten Regenrückhaltebecken gesammelt. Zur Rückhaltung etwaiger Schadstoffe sind Abscheider installiert, so dass keine Beeinträchtigung über die Vorflut oder über eine Versickerung in den Regenrückhaltebecken erfolgt.

Risikogebiete nach § 73 Absatz 1 des Wasserhaushaltsgesetzes oder Überschwemmungsgebiete nach § 76 des Wasserhaushaltsgesetzes sind im UG und seiner näheren Umgebung nicht vorhanden.

4.6 Klima

Der Bereich um Büchel und Alflen gehört im Landesvergleich mit zu den kälteren Gebieten. Die Apfelblüte beginnt zwischen dem 10. und 15. Mai, die mittleren Januartemperaturen betragen -1°C und die mittleren Julitemperaturen 15°C . Die Region weist allerdings mit im Jahresmittel 850 – 900 mm eine überdurchschnittlich hohe jährliche Niederschlagsmenge auf.

Bioklimatisch stellen die Waldbestände am Rande des Untersuchungsgebietes Frischluftentstehungsgebiete dar. Die großflächigen Grünlandbestände des Flugfeldes bilden gemeinsam mit den angrenzenden, zusammenhängenden Offenlandflächen außerhalb des Flugplatzes Büchel ein großräumiges Kaltluftentstehungsgebiet. Die beiden vorgenannten Klimafunktionsbereiche erlangen eine mittlere Bedeutung im Hinblick auf die klimatischen Ausgleichsfunktionen des Untersuchungsgebietes, da sie keine Verbindung zu städtischen Siedlungsräumen mit hohem klimatischem Regenerationsbedarf besitzen. Die versiegelten und überbauten Teilflächen bilden hingegen bioklimatische Belastungsflächen, da von diesen zum einen eine verstärkte Wärmespeicherung und -abstrahlung sowie zum anderen Luftschadstoffemissionen ausgehen, welche insbesondere durch den Flugbetrieb und daneben durch den Kraftfahrzeugverkehr sowie die Hausbrandanlagen verursacht werden.

4.7 Kulturelles Erbe

Innerhalb des UGs befinden sich weder Bau- oder Bodendenkmäler noch sonstige historisch oder kulturell geschützte oder bedeutsame Landschaften oder Landschaftselemente (z.B. Unesco-Weltkulturerbestätten) die das kulturelle Erbe repräsentieren.

4.8 Landschaft / Landschaftsbild und Erholung

Das Gelände des Flugplatzes Büchel ist entlang seiner Außengrenze weitgehend mit Wald- und Gehölzbeständen eingegrünt, so dass nur an wenigen Stellen, vorwiegend im Bereich der östlichen Mitte, ein Einblick auf das Betriebsgelände möglich ist. Aber auch an diesen Stellen ist das Sichtfeld aufgrund des Geländereiefs sehr eingeschränkt. Weiteren Sichtschutz bieten die innenliegenden Wald- und Gehölzbestände (vgl. Luftbildauschnitt in Abb. 7). Für eine nicht ortskundige Person ist der Militärflugplatz somit als anthropogenes Element in der freien Landschaft nicht bzw. kaum erkennbar und stellt daher optisch von außen keinen störenden Landschaftsbestandteil dar.

Aus den vorgenannten Gründen sind für das Landschaftsbild alle Wald- und Gehölzbestände mit einer hohen Bedeutung einzustufen.

Das Flugplatzgelände ist für Zivilpersonen nicht frei zugänglich und wird durch eine geschlossene Zaunanlage entlang der Außengrenze vor einem unbefugten Zutritt geschützt. Daher besitzt das Untersuchungsgebiet für die landschaftsgebundene Erholung keine Bedeutung.

Sanierung Taxiway und Intersections NATO-Flugplatz Büchel UVP-Bericht

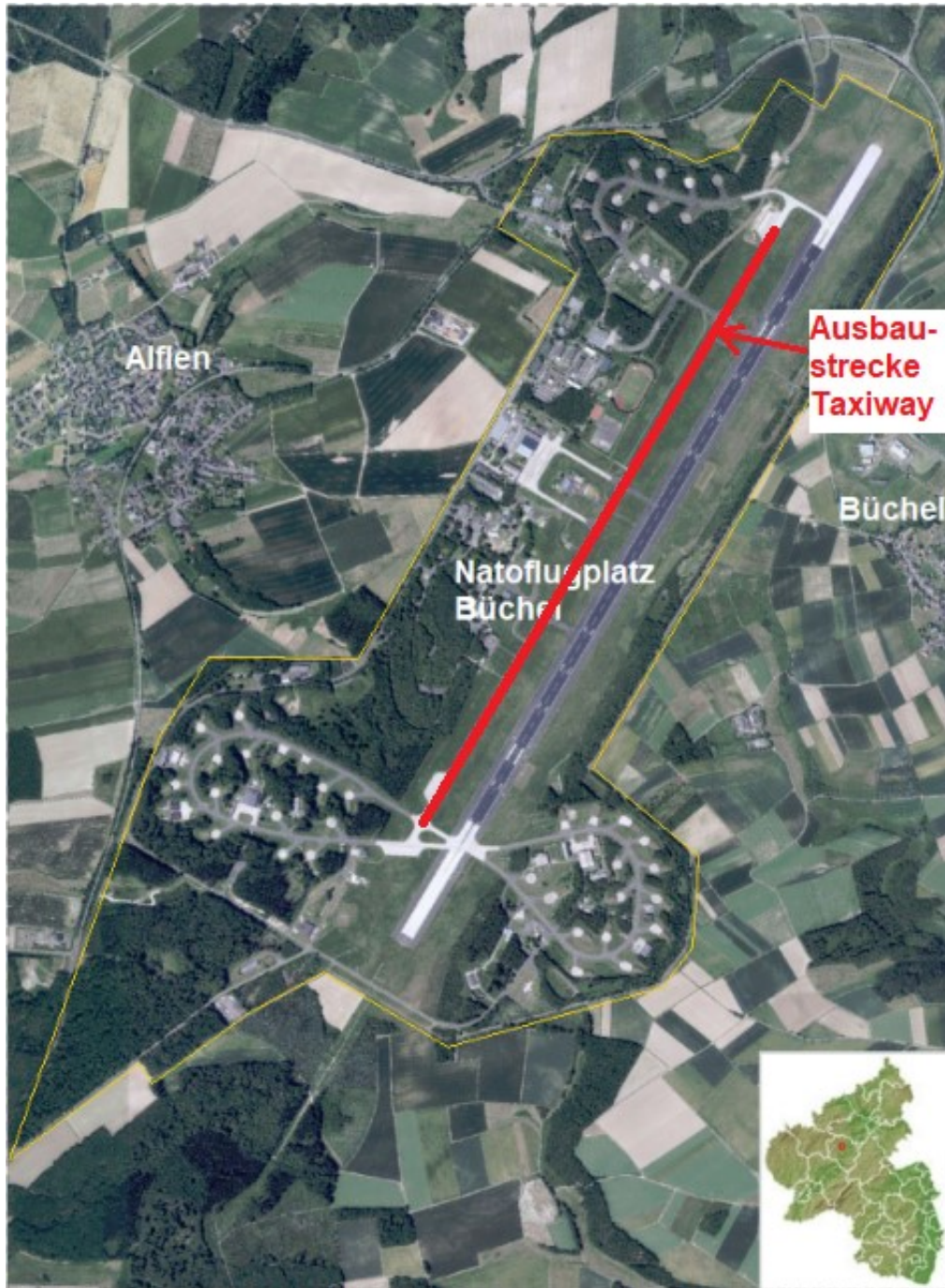


Abb. 7: Luftbildausschnitt mit Flugplatzgelände und Plangebiet sowie nähere Umgebung (Quelle: ©GeoBasis-DE / LVermGeoRP 14.11.2017, dl-de/by-2-0, <http://www.lvermgeo.rlp.de> [Daten bearbeitet])

Wanderer, Radfahrer, Spaziergänger und sonstige Erholungssuchende in der näheren und weiteren Umgebung des NATO-Flugplatzes Büchel sind temporär (kurzzeitigen Überflug) durch den Fluglärm betroffen. Der von dem Flugverkehr ausgehende Lärm verursacht auf die Bereiche außerhalb des Flugplatzgeländes in seiner Lautstärke eine sehr hohe und in seiner Häufigkeit und Zeitdauer mittlere bis geringe Belastung, je nach-

dem ob der betrachtete Bereich von allen oder nur einigen Flugbewegungen betroffen ist. Diese vorhandene Lärmbelastung ist als Vorbelastung zu betrachten.

5. Beschreibung der geplanten Maßnahmen, mit denen das Auftreten erheblicher nachteiliger Umweltauswirkungen des Vorhabens ausgeschlossen oder vermindert werden (Vermeidungsmaßnahmen)

V1 Bodenschutz

Durchführung der Erd- und Bodenarbeiten nach den Bestimmungen der DIN 18300 und DIN 18915. Hierbei wird insbesondere ein getrennter Abtrag, Zwischenlagerung und Wiedereinbau von Ober- und Unterboden sowie eine Lockerung aller durch den Baubetrieb verdichteten Böden vorgenommen.

V2 Festlegung und Begrenzung des Baufeldes

Um eine baubedingte Inanspruchnahme wertvoller Biotoptypen und Lebensräume (geschützte Wiesenbestände (Langgrasbestände) mit Lebensraumfunktion für die Feldlerche, Falter und Heuschrecken) so weit wie möglich einzuschränken, werden die Flächen für die Baustelleneinrichtung und Materiallagerung sowie die Baufeldflächen rund um den Taxiway als Schutzmaßnahme im Rahmen der technischen Ausführungsplanung genau festgelegt. Die Baustelleneinrichtung und Materiallagerung erfolgen in erster Linie auf asphaltierten bzw. gepflasterten oder anderweitig befestigten Flächen (Flächen von Liegeplatz 3, Aufstellplatz östlich der Feuerwache). Weitergehende Materialablagerungen sowie die Zwischenlagerung von Bodenmaterial sind ausschließlich innerhalb des definierten und umgrenzten Baufeldes zulässig. Zu diesem Zweck werden folgende Maßnahmen durchgeführt:

- Genaue Festlegung der Flächen für die Baustelleneinrichtung und Materiallagerung.
- Deutliche Abgrenzung des Baufeldes mit einer an Pfählen befestigten Absperrkette.
- Intensive Einweisung der Baufirmen vor Beginn der Bauarbeiten und regelmäßige Kontrolle der Einhaltung der Begrenzung des Baufeldes.
(entspricht Vermeidungsmaßnahme Artenschutz 1 im Fachbeitrag Artenschutz (FBA))

V3 Vorübergehende Vergrämung aus dem Baufeld

Als Schutzmaßnahme für die lokale Feldlerchenpopulation sollen die Flächen des Baufeldes zeitlich getrennt in die Bauabschnitte 1 und 2 durch Herstellung einer Schwarzbrache für die Feldlerche unattraktiv gestaltet und diese dadurch vergrämt werden. Schwarzbracheflächen werden von Feldlerchen nachweislich gemieden und damit sind diese gezwungen, auf die umliegenden Grünlandflächen sowie in die mit durch Kleeegranbau (oder Feldlerchenfenstern) aufgewerteten Ackerflächen (vgl. V4) auszuweichen.

Gleichzeitig werden damit die Flächen auch für die Bachstelze unattraktiv und von dieser gemieden. Der direkte im Jahr 2018 erfasste Brutplatz der Bachstelze befindet sich außerhalb des umgrenzten Baufeldes.

Die Herstellung der Schwarzbrache erfolgt in Form der nachfolgend aufgeführten Einzelschritte:

Die Herstellung der Schwarzbrache erfolgt als vorbereitende Maßnahme vor Beginn der Bauarbeiten im Bauabschnitt 1 in der 1. Märzwoche 2019 bzw. sobald die Flächen frostfrei sind und entsprechend dem Bauzeitenplan ein Jahr später im Bauabschnitt 2: 1. Arbeitsgang Fräsen der Grasnarbe (15 cm tief), so dass nur noch offener Boden ohne Bewuchs ansteht und anschließende dauerhafte Freihaltung der Flächen von Bewuchs durch Bearbeitung mit einem Kreiselgrubber oder einer Kurzscheibenegge (10 cm tief) im 14-Tage Takt (entspricht Vermeidungsmaßnahme Artenschutz 2 im FBA).

V4 Aufwertung von Ackerflächen als Bruthabitat für die Feldlerchen

Ergänzend zur vorangehend beschriebenen Vermeidungsmaßnahme V3 werden zeitgleich Ausweichbruthabitate für die Feldlerchen hergestellt. Dies erfolgt auf Ackerflächen der Flurstücke Nr. 77, 78, 79 und 80 Flur 10, Flurstücke Nr. 92, 93, 94, 95, 96, 97 und 98/1 Flur 19 sowie der Flurstücke Nr. 115, 116, 117 und 118 Flur 12 in der Gemarkung Alflen, direkt angrenzend an den NATO-Flugplatz Büchel (vgl. Abb. 11, 12). Die Flächen ergeben eine zusammenhängende Einheit von rd. 18 ha. Die Aufwertung der Ackerflächen ist naturschutzfachlich wahlweise in Form einer Herstellung von Feldlerchenfenstern in Getreideäckern (Weizen, Roggen, Hafer, Sommergerste) oder durch Nutzungsänderung von Maisanbau in Kleegrasanbau bei gleichzeitiger Reduzierung der Nutzungsintensität bzw. Regulierung der Mahdtermine festgelegt, um diese für die Feldlerche als Bruthabitat attraktiv zu gestalten.

Die Feldlerchenfenster sind in einer Flächengröße von 20 m² pro Fenster und 4 Fenster pro ha Ackerfläche (gem. Vorgabe durch die Obere Naturschutzbehörde) anzulegen. Über den Feldlerchenfenstern wird auf einen Einsatz von Düngemitteln und Pflanzenschutzmitteln verzichtet.

Modellversuche mit Feldlerchenfenstern in Deutschland (u.a. Bayern, Nordrhein-Westfalen) zeigten, dass die Flächen gut von den Feldlerchen angenommen wurden und wiesen insgesamt einen positiven Einfluss auf den Feldlerchenbestand nach (Biologische Station Gütersloh/Bielefeld e.V. & Biologische Station Ravensberg im Kreis Herford e.V. 2007, Pille 2007, Joest 2009).

Der Kleegrasanbau (Anbau von Leguminosen-Gras-Gemenge, Klee oder Luzerne) ist grundsätzlich ein- bis fünfjährig möglich.

Für den Kleegrasanbau sind in Anlehnung an das Naturschutzmodul „Landwirtschaft und Artenvielfalt“ nachfolgende Nutzungsregulierungen für den Brutzeitraum der Feldlerche vorgesehen.

- Zwischen Mitte April bis Ende Juli mindestens einmal 8 Wochen keine Nutzung und keine Bearbeitung; die Ruhezeit kann entweder durch späten Nutzungstermin oder

Sanierung Taxiway und Intersections NATO-Flugplatz Büchel UVP-Bericht

durch frühe 1. Nutzung Anfang Mai mit anschließender Ruhephase von 8 Wochen erreicht werden.

- Kein Walzen oder Schleppen in dieser Zeit; eine Bodenbearbeitung kann z.B. im zeitigen Frühjahr durchgeführt werden, wenn die Vegetation noch kurz ist und die Nestanlage der Feldlerche noch nicht begonnen hat.
- **Alternative:** erster Schnitt Anfang Mai als Hochschnitt (mind. 12 cm). Die Feldvögel / die Feldlerchen können dann früher ihre Nester bauen und sind früher mit der Brut fertig. Anschließend 6-wöchige Nutzungspause.

(Anbau und Bewirtschaftung von Klee gras in Anlehnung an das Naturschutzmodul „Landwirtschaft und Artenvielfalt“, ein gemeinsames Pilotprojekt von WWF, BIOPARK Verband und EDEKA-Gruppe unter wissenschaftlicher Begleitung durch das Leibniz-Zentrum für Agrarforschung (ZALF) e.V., <https://www.landwirtschaft-artenvielfalt.de/>).

Im Projekt „Landwirtschaft und Artenvielfalt“ ist die positive Wirkung (erhöhte Anzahl an Brutpaaren und erhöhter Bruterfolg) von Klee grasanbau auf Feldvögel, u.a. die Feldlerche, beschrieben.

Pro betroffenem Brutpaar wird ein Hektar Ackerfläche aufgewertet. Die Ausweichflächen befinden sich in einer Entfernung von rd. 410 m zu den Baufeldflächen (vgl. Abb. 8).

Die über einen Zeitraum von 5 Jahren vertraglich abgeschlossene Vereinbarung mit den Eigentümern sieht einen Klee grasanbau mit Mahdregulierung, wie vorangehend beschrieben, vor (entspricht Vermeidungsmaßnahme Artenschutz 3 im Fachbeitrag Artenschutz).



Sanierung Taxiway und Intersections NATO-Flugplatz Büchel

UVP-Bericht

Abb. 8: Übersicht zur Lage und Abgrenzung Vermeidungsmaßnahme V4: Aufwertung von Ackerflächen mit Lerchenfenstern oder durch Kleegrasanbau und Nutzungsextensivierung
Quelle Luftbild: ©GeoBasis-DE / LVermGeoRP (17.08.2018), dl-de/by-2-0,
<http://www.lvermgeo.rlp.de> [Daten bearbeitet]; in Verbindung mit Landschaftsinformationssystem der Naturschutzverwaltung Rheinland-Pfalz (LANIS) www.naturschutz.rlp.de

V5 Vergrämung auf wiedereingesäten Baufeldflächen bis zur Erreichung der Fertigstellung

Auf den in Abschnitten wieder eingesäten Baufeldflächen werden bis zum Erreichen des abnahmefähigen Zustands im Rahmen der Fertigstellungspflege als Schutzmaßnahme für die lokale Feldlerchenpopulation Pfosten mit Flatterbändern aufgestellt. Aus Gründen der Flugsicherheit muss diese Maßnahme auf die Flächen westlich des Taxiways beschränkt werden. Sie sollen eine verfrühte Wiederbesiedlung der Flächen durch die Feldlerche verhindern, da im Rahmen der Fertigstellungspflege ein häufiger Schnitt erforderlich ist, um aus Flugsicherheitsgründen eine schnellstmögliche Bodenbedeckung mit Aufwuchs zu erlangen.

(entspricht Vermeidungsmaßnahme Artenschutz 4 im FBA)

V6 Ökologische Baubegleitung (ohne Plandarstellung)

Im Rahmen einer ökologischen Baubegleitung erfolgt eine fortlaufende und engmaschige Kontrolle, Koordinierung mit der Baufirma, Überprüfung der Wirksamkeit, und, wenn notwendig, eine Anpassung aller Artenschutz- und Naturschutzmaßnahmen (Rückkopplung) an veränderte Bedingungen bzw. wenn diese nicht die erwartete Wirkung zeigen. Grundlegende Änderungen der Schutzmaßnahmen werden nur in Abstimmung mit der Oberen Naturschutzbehörde vorgenommen.

Aufgabe der ökologischen Baubegleitung ist eine fortlaufende, engmaschige Überprüfung der Einhaltung der vorangestellten Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung. Der Schwerpunkt liegt hier zum einen in der unbedingten Einhaltung der Baufeldgrenze, um Zerstörungen von Feldlerchennestern oder Tötungen von Jungvögeln sowie massive Störungen von bereits laufenden Bruten zu vermeiden. Der zweite Schwerpunkt liegt in der Überprüfung der Wirksamkeit der Vergrämung der Feldlerchen aus dem Baufeld, um zu verhindern, dass spontane Brutansiedlungen im Baustellenbereich auftreten. Die Kontrollergebnisse werden dokumentiert. Soweit erforderlich erfolgt eine Anpassung / Veränderung der festgelegten Schutzmaßnahmen oder eine Ergänzung weiterer Maßnahmen in Abstimmung mit der Oberen Naturschutzbehörde. Die Anzahl der Bauüberwachungstermine wird jeweils an die anstehenden Bauarbeiten und deren mögliche Auswirkungen auf Natur und Landschaft sowie die Anwesenheit und den Brutverlauf der Feldlerchen flexibel angepasst (vgl. FBA, entspricht Vermeidungsmaßnahme Artenschutz 5 im FBA).

V7 Monitoring

In einem Monitoring über einen Zeitraum von 10 Jahren wird ergänzend zu der ökologischen Baubegleitung die Entwicklung der Feldlerchenpopulation (Größe / Anzahl, Verteilung, Bruten und Bruterfolg) sowohl innerhalb des Flugfeldgeländes als auch innerhalb der aufgewerteten Ackerflächen der Vermeidungsmaßnahme V4 überprüft und dokumentiert (entspricht Vermeidungsmaßnahme Artenschutz 6 im FBA).

Alle vorangehend beschriebenen Vermeidungsmaßnahmen wurden im Zuge der Planung sowohl qualitativ als auch quantitativ eng mit der Oberen Naturschutzbehörde der SGD Nord abgestimmt.

6. Beschreibung der geplanten Maßnahmen, mit denen erhebliche Beeinträchtigungen der Schutzgüter ausgeglichen werden

A1 Flächenentsiegelung

Als Ausgleichsmaßnahme für die Überbauung und Flächenversiegelung von bewachsenen und biotisch aktiven Bodenflächen werden verschiedene Entsiegelungsmaßnahmen durchgeführt (A1).

Zum einen erfolgt eine Entsiegelung mit einer Gesamtfläche von 2.370 m² im Zuge der Einzelmaßnahmen: Teilrückbau der bestehenden Intersection 4, Teilrückbau der nördlichen Wertzufahrt, Rückbau Not-Tower und Umfeld / Entsiegelung heutige Asphalt- oder Betonfahrbahn sowie Rückbau Car-Port und Pflasterfläche einer ehemaligen Trafostation.

Zum anderen wird im Zuge der Sanierung der Start- und Landebahn (geplante Bauzeit 2021 - 2022, im direkten zeitlichen Anschluss an die Sanierung des Taxiways) ein Rückbau und Entsiegelung des Seitenstreifens in einem Gesamtumfang von 50.000 m² vorgenommen. Auch diese Baumaßnahme wird in Bauabschnitte mit Bauunterabschnitten unterteilt, so dass bereits im ersten Baujahr der Start- und Landebahn erste Teilflächen abgeschlossen und damit entsiegelt und begrünt sein werden.

Grundsätzlich handelt es sich bei den Eingriffsflächen der Versiegelung teils um bereits vorbelastete Seitenstreifen des Taxiways, in denen durch den Einbau von unterirdischen Entwässerungsanlagen, Kabeltrassen und den Befeuerungsanlagen das natürliche Bodengefüge verändert wurde und damit auch ihre natürlichen Bodenfunktionen eingeschränkt wurden. Gleiches gilt für die Entsiegelungsflächen, in denen ebenfalls in den direkten Seitenbereichen der Start- und Landebahn die unterirdischen Entwässerungsanlagen, Kabeltrassen und Befeuerungsanlagen neu eingebaut werden, so dass auch hier nur eine teilweise Wiederherstellung der natürlichen Bodenfunktionen möglich ist. Grundsätzlich werden daher die Versiegelung / der Eingriff im Vergleich zur Entsiegelung / dem Ausgleich qualitativ als gleichwertig eingestuft. Da jedoch die Entsiegelungsmaßnahmen erst mit einer zeitlichen Verzögerung von zwei bis drei Jahren (Baubeginn Start-

Sanierung Taxiway und Intersections NATO-Flugplatz Büchel

UVP-Bericht

und Landebahn 2021,) durchgeführt werden, ist für den Ausgleich der verbleibenden Flächenmehrsiegelung (18.941 m²) ein erhöhter Flächenansatz erforderlich (21.800 m²). Des Weiteren erfolgt nach Abschluss der Bauarbeiten ein Rückbau der teilversiegelten (mit Schotter befestigten) Baustraße auf die Breite des vorhandenen Schotterwegs, so dass auch hier eine Entsiegelung (1.275 m²) stattfindet. Auf allen Entsiegelungsflächen erfolgt, nach dem Abriss und der Entfernung aller baulichen Anlagen, eine Tiefenlockerung des Bodens, ein Einbau von örtlich angefallenem Unterboden und anschließende Andeckung mit dem örtlich angefallenen Oberboden sowie eine anschließende Einsaat, überwiegend mit einer autochthonen standortheimischen Gras-Kräuter-Mischung zur Entwicklung arten- und blütenreicher Wiesenbestände. Auf dem 4 m breiten Seitenstreifen entlang der Start- und Landebahn wird dagegen zur Entwicklung standfester Vielschnitt-Grasflächen eine Standardrasenmischung verwendet. Doch auch in diese wandern durch Sameneintrag und Wurzelausläufer verschiedene Krautarten ein, wie der Bestand zeigt.

A2 Wiederherstellung arten- und blütenreicher Gras-Krautbestände auf den Baufeldflächen

Das in zwei Bauabschnitte unterteilte Baufeld wird in weiteren Teilflächen, die sich aus dem jeweiligen Bauablauf ergeben, sukzessive abgeschlossen. Nach erfolgter Tiefenlockerung des Bodens und Andeckung mit Oberboden (V1) wird eine Ansaat mit einer autochthonen standortheimischen Gras-Kräuter-Mischung zur Entwicklung von arten- und blütenreichen Wiesenbeständen vorgenommen. Ebenso erfolgt die Wiederbegrünung der rückgebauten Baustraße (A2 Gesamtfläche: 170.867 m²).

Vorgesehen ist die Ansaat mit einer Mischung aus

| | |
|----------------------------|--------------------------|
| Agrostis capillaris | - Rotes Straußgras |
| Deschampsia caespitosa | - Rasen-Schmiele |
| Festuca pratensis | - Wiesen-Schwingel |
| Festuca rubra subsp. rubra | - Rotschwingel |
| Poa pratensis | - Wiesen-Rispe |
| Poa trivialis | - Gewöhnliche Rispe |
| Achillea millefolium | - Gew. Wiesen-Schafgarbe |
| Daucus carota | - Wilde Möhre |
| Lotus corniculatus | - Gewöhnlicher Hornklee |
| Plantago lanceolata | - Spitzwegerich |

Unter Berücksichtigung des darüberhinausgehenden Samenpotenzials im wiederangelegten Oberboden sowie dem zusätzlichen Sameneintrag aus den umliegenden arten- und blütenreichen Grünlandbeständen ist davon auszugehen, dass sich kurzfristig wieder eine Artenzusammensetzung einstellt, die im Vergleich zum derzeitigen Bestand als gleichartig einzustufen ist. Die Krautarten der Ansaatmischung stellen einen unverzüglichen Wiederaufwuchs der insbesondere für die Falter des UGs wichtigsten Arten sicher. Die künftige Pflege entspricht der bisher gängigen Pflege auf dem Flugfeld: keine Düngung, 2-3malige Mulchmahd pro Jahr, Hochschnitt (Schnitthöhe 18 - 25 cm).

Sanierung Taxiway und Intersections NATO-Flugplatz Büchel

UVP-Bericht

Mit der kurzfristigen Wiederherstellung von arten- und blütenreichen Wiesenbeständen werden auch die Lebensraumansprüche aller betroffenen Vogel-, Falter-, Heuschrecken-, weiterer Insektenarten und Kleinsäuger wieder erfüllt, so dass von einer kurzfristigen Wiederbesiedlung der Flächen auszugehen ist.

Insbesondere die Feldlerche findet kurzfristig, sobald sich aus der Ansaat eine schütterere Vegetationsdecke mit rd. 50% Deckungsgrad entwickelt hat, wieder geeignete Habitatstrukturen vor. Somit ist bereits in der nächst folgenden Brutperiode von einer Wiederbesiedlung der Bauelflächen durch eine annähernd gleich hohe Anzahl an Brutpaaren auszugehen.

Sanierung Taxiway und Intersections NATO-Flugplatz Büchel
UVP-Bericht

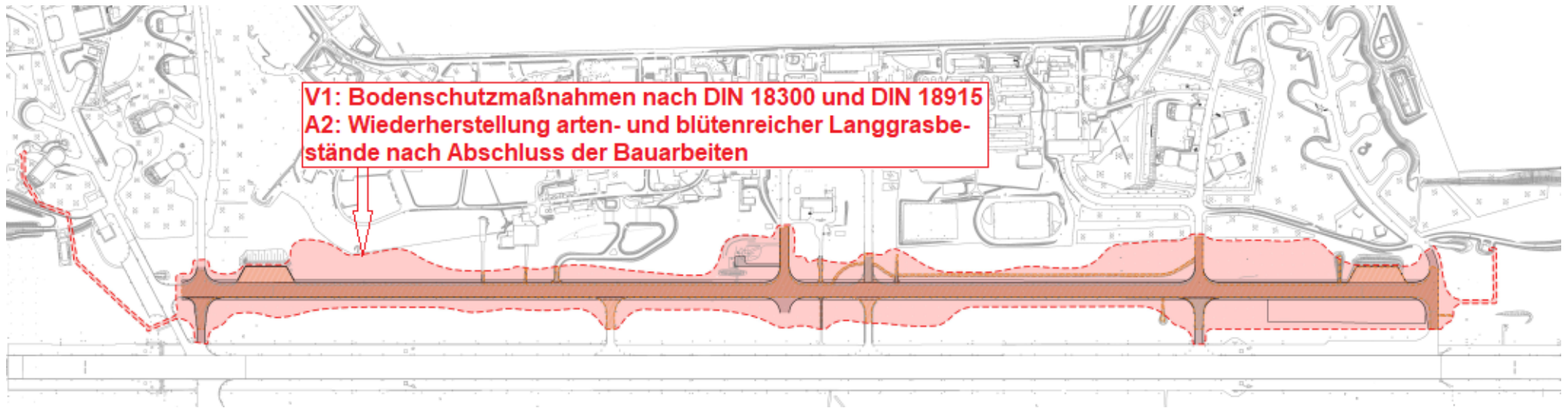


Abb. 9: Lage und Abgrenzung Ausgleichsmaßnahme V1 und A2: Bodenschutz und Wiederherstellung arten- und blütenreicher Langgrasbestände auf den Baufeldflächen

Sanierung Taxiway und Intersections NATO-Flugplatz Büchel

UVP-Bericht

A3 Wiederherstellung arten- und blütenreicher Gras-Krautbestände auf Rückbauflächen an der Start- und Landebahn

Als Ausgleich für die dauerhaft verloren gegangenen Wiesenbestände / Langgrasbestände erfolgt eine Neuherstellung arten- und blütenreicher Wiesenbestände / Langgrasbestände im Zuge des Rückbaus des Seitenstreifens an der Start- und Landebahn. Dieser umfasst insgesamt eine Flächengröße von rd. 46.900 m², davon werden als Ausgleich im Rahmen der Baumaßnahme „Sanierung Taxiway und Intersections“ 24.200 m² angerechnet. Auch hier wird aufgrund der zeitlichen Verzögerung von gem. Bauzeitenplanung 2 Jahren ein erhöhter Flächenansatz gewählt.

Die Art der Herstellung entspricht der unter A2 beschriebenen Vorgehensweise.

Mit der kurzfristigen Wiederherstellung von arten- und blütenreichen Wiesenbeständen werden auch die Lebensraumsansprüche aller betroffenen Vogel-, Falter-, Heuschrecken-, weiterer Insektenarten und Kleinsäuger wieder erfüllt, so dass auch hier von einer kurzfristigen Wiederbesiedlung der Flächen auszugehen ist.

Insbesondere die Feldlerche findet kurzfristig, sobald sich aus der Ansaat eine schütterere Vegetationsdecke mit rd. 50% Deckungsgrad entwickelt hat, wieder geeignete Habitatstrukturen vor.

Der entstehende Time-Lag wird hinsichtlich der Feldlerchenpopulation durch Maßnahme V4 kompensiert. Die Ausweich-Bruthabitatflächen der Vermeidungsmaßnahme V4 sind über einen Zeitraum von fünf Jahren vertraglich festgeschrieben (mit Verlängerungsoption), die Herstellung der Langgrasbestände im Zuge der Rückbaumaßnahmen werden nach jetzigem Bauzeitenplan ca. 4,5 Jahre nach Beginn der Bauarbeiten am Taxiway (März 2019) fertiggestellt sein. Somit ist eine lückenlose Bereitstellung von ausreichenden Bruthabitatflächen für die lokale Feldlerchenpopulation sichergestellt.

Im Hinblick auf die betroffenen Falter- und Heuschreckenarten ist durch die zeitliche Verzögerung von 2 Jahren keine erhebliche Beeinträchtigung zu erwarten, da im Bereich des Flugfeldes großflächig (rd. 110 ha) blütenreiche Grünlandbestände verbleiben.

Sanierung Taxiway und Intersections NATO-Flugplatz Büchel

UVP-Bericht

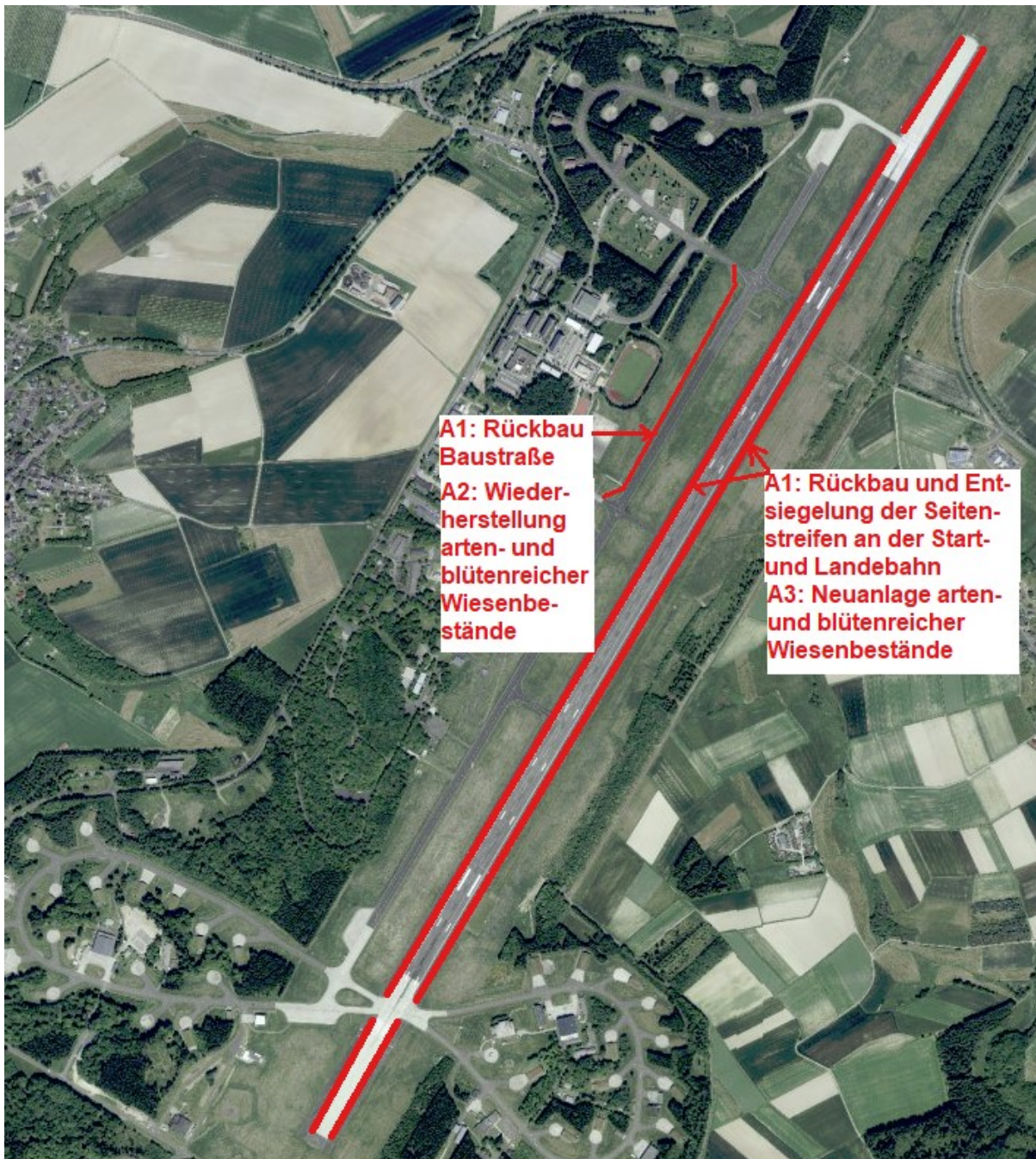


Abb. 10: Lage der Ausgleichsmaßnahme A1 und A3
Quelle Luftbild: ©GeoBasis-DE / LVerMGeoRP (17.08.2018), dl-de/by-2-0, <http://www.lvermgeo.rlp.de> [Daten bearbeitet]; in Verbindung mit Landschaftsinformationssystem der Naturschutzverwaltung Rheinland-Pfalz (LANIS) www.naturschutz.rlp.de

Alle vorangehend beschriebenen Ausgleichsmaßnahmen wurden im Zuge der Planung sowohl qualitativ als auch quantitativ eng mit der Oberen Naturschutzbehörde der SGD Nord abgestimmt.

7. Ermittlung der möglichen erheblichen Umweltauswirkungen

Die nachfolgende Ermittlung möglicher erheblicher Umweltauswirkungen erfolgt anhand der im Anhang 4 UVPG festgelegten Prüfkriterien (vgl. Kap. 1 gesetzliche Grundlagen). Sie umfasst die Beurteilung aller direkten und etwaigen indirekten, sekundären, kumulativen, etwaig grenzüberschreitenden, kurz-, mittel und langfristigen, dauerhaften (ständigen) und vorübergehenden, negativen und positiven bau-, anlage- und betriebsbedingten Auswirkungen des Vorhabens bezogen auf die einzelnen Schutzgüter. Bei der Darlegung der Umweltauswirkungen ist auf die Art und mögliche Ursachen einzugehen. Die Beurteilung der erheblichen Umweltauswirkung erfolgt unter Berücksichtigung der vorangehend in den Kapiteln 5 und 6 beschriebenen Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen.

7.1 Zusammenwirken / kumulierende Wirkungen mit bestehenden und zugelassenen Vorhaben und Tätigkeiten

In zeitlichem und räumlichem Zusammenhang zum Vorhaben „Sanierung Taxiway und Intersections“ stehen verschiedene Vorhaben, deren Notwendigkeit zur Prüfung der Umweltverträglichkeit als Maßnahmenbündel in der nachfolgend aufgeführten Umweltverträglichkeits-Vorprüfung gutachterlich beurteilt wurden:

- „Geplante Waldrodungen im Zusammenhang mit den Vorhaben
 - Sanierung Außenzaun
 - Neubau Unterkunftsgebäude (Geb. 500)
 - Halle 124
 - WASS-Doppelzaunanlage und AF-Gebäude
 - Anbau AF-Gebäude“
 - Neubau AF-Gebäude und Neubau WASS-Doppelzaunanlagen Liegeplätze 1 und 2

Bei all diesen Vorhaben resultiert das Erfordernis zur Prüfung der UVP-Pflicht aus der mit den Baumaßnahmen verbundenen Rodung von Waldbeständen in einer Flächengröße, die eine Notwendigkeit zur UVP-Vorprüfung auslösen (5 ha bis weniger als 10 ha).

Beide Gutachten kamen zu dem Ergebnis, dass kein Erfordernis zur Prüfung der Umweltverträglichkeit entsteht (Kohns+ Göbel, 2015; ernst + partner, landschaftsarchitekten, 2017).

Diese Waldrodungen erzielen keine kumulativen Wirkungen auf die typische Fauna von Offenlandlebensräumen, da die Waldbestände keine Strukturen darstellen, die für Offenlandarten relevant sind.

Die darüberhinausgehenden Auswirkungen der vorgenannten Vorhaben sind weitestgehend lokal auf die Vorhabenflächen begrenzt und beeinflussen sich gegenseitig nur dort, wo diese direkt aneinandergrenzen. Dies trifft für den Bau des Außenzauns im Ab-

schnitt östlich der Start- und Landebahn zu sowie für den nördlichen Abschnitt der WASS-Doppelzaunanlage von Liegeplatz 1.

In diesen Randbereichen des Flugfeldes wurden zum einen nur wenige revieranzeigende Feldlerchen erfasst. Zum anderen ist nicht von einer weitreichenden Störung der Feldlerchen durch den Baubetrieb der WASS-Doppelzaunanlage oder des Außenzauns auszugehen, da selbst die Störwirkungen, die von dem Flugbetrieb der Tornados sowie aller anderen militärischen und zivilen Tätigkeiten ausgehen, keine Vergrämung der Feldlerchen bewirkt haben.

7.2 Menschen, insbesondere menschliche Gesundheit

Innerhalb des Wirkraumes zu dem Vorhaben „Sanierung Taxiway und Intersections sind weder Wohngebiete oder Gebiete mit hoher Bevölkerungsdichte (insbesondere zentrale Orte und Siedlungsschwerpunkte in verdichteten Räumen im Sinne des § 2 Abs. 2 und 5 ROG) noch empfindliche Nutzungen (Krankenhäuser, Altersheime, Kirchen, Schulen etc.) vorhanden. **Ihre Betroffenheit ist somit auszuschließen.**

7.2.1 Lärm

➤ Flugbetriebsbedingter Lärm während der Bauphase

Während der Bauphase zur Erneuerung des Taxiways ist mit dem gleichen Aufkommen an Flugverkehr (vgl. Kap. 2.2) wie im Normalbetrieb zu rechnen, so dass sich der Fluglärm nicht erhöht.

Die Rollwege der Maschinen verlagern sich während der beiden Bauabschnitte I und II jeweils nur für die in Anspruch genommenen Abschnitte vom Parallelrollweg auf die S-/L-Bahn, was in der linearen Ausdehnung keine Veränderung des Bodenlärms darstellt.

➤ Flugbetriebsbedingter Lärm nach Abschluss der Bauarbeiten

Die vorgesehenen baulichen Änderungen im Zuge der Grundsanierung des Taxiways mit Intersections erhöhen nicht die Kapazität des Flugplatzes. Mit den baulichen Änderungen ist keine Änderung der Art und Anzahl von Flugbewegungen verbunden. Vor diesem Hintergrund ergeben sich keine Auswirkungen durch zusätzlichen Fluglärm.

Durch die vorgesehene Verbreiterung des Taxiways werden erweiterte FBF geschaffen, diese bewirken aber keine Fluglärmhöhung, da zum einen Starts und Landungen auf dem Taxiway von anderen Luftfahrzeugen als den auf dem Flugplatz aktuell verkehrenden Flugzeugen nicht vorgesehen sind, und zum anderen auf dem Taxiway nur eingeschränkter Flugbetrieb (Werftbetrieb, C17, Transall C-160 / A400M) und dieser ausschließlich während der Erneuerung der S/L-Bahn stattfindet.

Dieser reduzierte Fluglärm verlagert sich zwar während der Bauphase der Erneuerung der S/L-Bahn in Richtung Westen, ist aber insgesamt wesentlich geringer als der im Normalbetrieb entstehende Fluglärm. Durch die Verlagerung der Flugbewegungen auf den Taxiway wird der Abstand zur westlich gelegenen Gemeinde Alfien zwar etwas ge-

Sanierung Taxiway und Intersections NATO-Flugplatz Büchel

UVP-Bericht

ringer (116 m), allerdings erfolgt während der Sanierung der Start- und Landebahn nur ein sehr eingeschränkter Flugbetrieb (3-4 Flugbewegungen / Halbjahr C17 und 1 Flugbewegung / Monat Transall C-160 / A400M), so dass die Fluglärmbelastung gegenüber dem Normalbetrieb insgesamt deutlich reduziert ist.

Nach Fertigstellung der S/L-Bahn finden auf dem Taxiway keine Starts und Landungen mehr statt.

➤ Flugbetriebsbedingter Bodenlärm während der Bauphase

Die Länge des Taxiways bleibt unverändert. Der einzige Bereich, wo Lärmänderungen möglicherweise entstehen können, ist die Verschiebung der Intersection 3 um jeweils rd. 160 m in Richtung Süden und der Rückbau der Intersection 4. Aus der Verlegung der Intersection 3 resultieren keine Lärmerhöhungen durch rollende Flugzeuge für die angrenzenden Gemeinden, da sich die Rollwege von und zur S/L-Bahn, Werft und Sheltern nicht verlängern, sondern teilweise sogar verkürzt werden. Die Ortsgemeinde Alflen liegt zwar zukünftig rein rechnerisch rd. 28 m näher an der neuen Intersection 3, was aber bei der Gesamtentfernung von rd. 1,15 km keine wahrnehmbaren Auswirkungen hat.

Der Rückbau der Intersection 4 bewirkt zwar, dass bei Anflug aus nördlicher Richtung der Rollweg über den Taxiway zu den Sheltern geringfügig verlängert wird, dies kehrt sich jedoch bei Anflug aus südlicher Richtung um. Bei den Landungen gilt das Gleiche, so dass hier keine Lärmerhöhung stattfindet. Alle anderen Gemeinden weisen noch größere Entfernungen zum Flugplatz auf, so dass dort eine Veränderung des Bodenlärms weder durch die Verlegung der Intersection 3 noch durch den Rückbau der Intersection 4 spürbar sein wird.

Die Art des Oberflächenbelags auf dem Taxiway hat keinen Einfluss auf die zu betrachteten Lärmentwicklungen, da sowohl heute Asphaltbauweise vorliegt als auch nach der Sanierung, somit bleibt der Status quo erhalten.

Unter den vorgenannten Voraussetzungen bleiben alle den Flugbetrieb betreffenden Auswirkungen im Vergleich zum Status quo unverändert, so dass **keine zusätzlichen Beeinträchtigungen durch Lärm** entstehen.

➤ Durch die Bauarbeiten / den Baubetrieb verursachter Lärm

Durch die eingesetzten Baufahrzeuge kommt es zu zusätzlichen Bodenlärmemissionen. Diese sind jedoch nur temporär begrenzt auf die Gesamtbauzeit von 2 Jahren sowie lokal begrenzt auf den jeweiligen Bauabschnitt und auch hier wiederum auf einzelne Teilflächen. Nächtliche Bauarbeiten sind nicht vorgesehen. Der reguläre Baubetrieb wird in dem Zeitfenster zwischen 7:00 Uhr bis 20:00 Uhr stattfinden. Dieses kann ausnahmsweise überschritten werden, wenn z.B. bereits begonnene Bauabschnitte fertig betonierte / asphaltierte werden müssen.

Sanierung Taxiway und Intersections NATO-Flugplatz Büchel

UVP-Bericht

Im Vergleich zur Vorbelastung - Lärmemissionen durch den regelmäßig stattfindenden Flugbetrieb (durchschnittlich ca. 200 Starts und Landungen des Flugzeugtyps Tornado pro Monat, 3 - 4 Starts- und Landungen pro Jahr des Flugzeugtyps C17, ein Start und Landung pro Monat des Flugzeugtyps Transall C-160 / A400M) - wird der von der Baustelle ausgehende Baulärm in seiner Wirkung auf Flächen, die über das Baufeld hinausgehen als geringfügig / nicht als erhebliche Mehrbelastung eingestuft.

Diese Aussage wird gestützt durch die berechnete Annahme, dass alle allgemein gültigen, den Baulärm regelnden Verwaltungsvorschriften, Verordnungen und Richtlinien (u.a. Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschimmissionen, AVV Baulärm) verpflichtend angewendet werden, so dass davon auszugehen ist, dass keine durch die Bautätigkeiten verursachten, gesundheitsschädlichen Schallimmissionen auftreten.

Innerhalb des Wirkraumes wurden zudem keine lärmempfindlichen Flächen, Nutzungen oder Tierarten ermittelt.

Verursacht durch die Baustelle zur Sanierung des Taxiways wird es häufige An- und Abtransporte von Baumaterialien geben. Alle An- und Abtransporte beschränken sich auf den Tagzeitraum. Im Regelbaubetrieb sind Nachtfahrten nicht vorgesehen. Die dadurch entstehenden zusätzlichen Verkehre werden überwiegend über die B 259 aus Richtung Ulmen kommend laufen. Auf dieser Strecke sind keine Ortsdurchfahrten betroffen, so dass keine relevanten zusätzlichen Belastungen zu erwarten sind. Bauverkehr über die B 259 in die entgegengesetzte Richtung durch die Ortslagen von Büchel, Faid und Cochem ist nur vereinzelt anzunehmen und erlangt daher in seiner zusätzlichen Lärmbelastung keine relevante Auswirkung.

Insgesamt können **erhebliche Beeinträchtigungen der Umwelt durch Baulärm** auf die Umwelt sowohl innerhalb als auch außerhalb des Flugplatzgeländes **ausgeschlossen** werden.

7.2.2 Emissionsbelastungen

- Schadstoffemissionen durch den Flugbetrieb während der Bauphase

Während der Bauphase zur Erneuerung des Taxiways ist mit dem gleichen Flugverkehr wie im Normalbetrieb zu rechnen, sodass sich auch die Schadstoff- und Geruchsemissionen durch die Flugbewegungen nicht erhöhen.

Der NATO-Flugplatz Büchel weist auch hinsichtlich der Schadstoff- und Geruchsemissionen durch den regelmäßig stattfindenden Flugbetrieb (durchschnittlich ca. 200 Starts und Landungen des Flugzeugtyps Tornado, 3 - 4 Starts- und Landungen pro Jahr des Flugzeugtyps C17, ein Start und Landung pro Monat des Flugzeugtyps Transall C-160 / A400M) sowie den täglichen Einsatz von Militärfahrzeugen und der Feuerwehr eine hohe Vorbelastung auf.

Während der Bauphase rollen die Maschinen lediglich in Teilabschnitten auf der S- / L-Bahn, statt heute auf dem Parallelrollweg, um die jeweiligen Bauabschnitte in Längs-

Sanierung Taxiway und Intersections NATO-Flugplatz Büchel

UVP-Bericht

richtung zu umfahren. Hierdurch entsteht **keine wesentliche Verschiebung des Schadstoffaustrages und der Geruchsimmissionen** und damit **keine erhebliche zusätzliche Beeinträchtigung der Umwelt**.

- Schadstoffemissionen durch den Flugbetrieb nach Abschluss der Bauarbeiten

Mit den baulichen Änderungen am Taxiway sind keine Änderungen von Art und Anzahl der Flugbewegungen verbunden. Nach Erneuerung der Parallelrollbahn ergeben sich keine Änderungen in Bezug auf Luftschadstoffe, da sich die Rollwege der Maschinen nicht verlängern. Auch durch die Verlegung der Intersection 3 erfolgt nur eine unwesentliche Verschiebung der Rollwege. Hier ist eine Verlegung um 160 m in Anbetracht der Entfernung zu den nächsten Ortsgemeinden nicht relevant. Wie vorangehend zum Lärm bereits beschrieben ergibt sich durch den Rückbau der Intersection 4 ebenfalls keine relevante Änderung der Rollwege und damit der Schadstoffverteilung und – menge.

Insgesamt ist davon auszugehen, dass im Vergleich zum Status quo **keine erheblichen Veränderungen durch Schadstoff- und Geruchsemissionen** entstehen.

- Schadstoffemissionen durch die Bauarbeiten / den Baubetrieb

Während der Bauzeit werden im Vergleich zur hohen Vorbelastung geringfügig erhöhte Schadstoffemissionen auftreten. Der baubedingte Kfz-Verkehr und die Baumaschinen verursachen im Vergleich zu dem regulären Flugverkehr der Militärflugzeuge nur geringe Schadstoffemissionen.

Sollten im Bereich des Baufeldes Altlasten auftreten, werden diese gesetzeskonform saniert. In der unmittelbaren Nähe zum Baubereich sind schädliche Bodenverunreinigungen mit per- und polyfluorierten Tensiden (PFC) bekannt und untersucht. Die bekannten und zum Teil eingegrenzten Kontaminationsflächen reichen nach derzeitigem Kenntnisstand nicht bis an das geplante Baufeld heran. Für die Planung der Bodent- sorgung werden vorgelagerte, abfalltechnische Untersuchungen, insbesondere in rele- vanten Bereichen an der Baufeldgrenze, durchgeführt. Dadurch wird ausgeschlossen, dass es zu einem Eingriff in kontaminierte Bereiche bzw. zur Mobilisierung von Schad- stoffen kommt. Für den unerwarteten Fall, dass auch im Baubereich belasteter Boden vorhanden ist, werden die erforderlichen Entsorgungs- und Bauleistungen geplant. Die Planung und Ausführung aller Erdarbeiten erfolgt auf jeden Fall unter gutachterlicher Begleitung eines erfahrenen und geeigneten Bodengutachters, der bei Bedarf auch die Koordination gemäß DGUV Regel 101-004 (alt BGR 128) übernimmt.

Etwaige notwendige Maßnahmen zur Sanierung werden auf Grundlage des Gesetzes zum Schutz vor schädlichen Bodenveränderungen und Altlasten (Bundesbodenschutz- gesetz BBodSchG) und der Bundesbodenschutz- und Altlastenverordnung (BBodSchV) durchgeführt.

Soweit im Rahmen der Baumaßnahme mit PFC belasteter Boden oder Bodenabfall an- fällt, ist dieser gemäß den einschlägigen Regeln für Entsorgung zu behandeln und/oder

Sanierung Taxiway und Intersections NATO-Flugplatz Büchel

UVP-Bericht

zu entsorgen. Bedingt durch den Parameter PFC ist für die Entsorgung die Beseitigung zwingend gesetzlich vorgegeben. Eine Verwertung, d. h. eine Wiederverwendung, Behandlung o. ä. sind somit ausgeschlossen, d. h. das Schadstoffpotential wird z. B. durch Hochtemperaturverbrennung vollständig beseitigt. Bis auf die Möglichkeit, belasteten Boden vor Ort unter versiegelten Flächen zu sichern, sind ansonsten keine erfolgversprechenden Sanierungsmethoden bekannt oder am Markt verfügbar. Alle Eingriffe in kontaminierte Bereiche sind mit der zuständigen Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord (Koblenz) abzustimmen.

In der Schlussfolgerung ist somit davon auszugehen, dass durch die Baumaßnahme keine Freisetzung von Schadstoffen, hier PFC, erfolgt. Soweit dennoch in unvermeidlichem Umfang in kontaminierte Bereiche eingegriffen werden muss, ist von einer Verbesserung der Schadstoffsituation, entweder durch Dekontamination (Bodenaustausch, Entsorgung) oder durch Demobilisierung der Schadstoffe (Sicherung) auszugehen.

In Bezug auf die gesundheitsschädlichen Schadstoffimmissionen kommt es somit während der Bauzeit zur Sanierung des Taxiways nur zu einer geringfügigen Mehrbelastung für die betroffenen Militärangehörigen und das Zivilpersonal. Die Bevölkerung der umliegenden Ortschaften ist aufgrund der großen Entfernung von den baubedingten Schadstoffimmissionen nicht mehr betroffen.

Durch die Baumaßnahme verursachter zusätzlicher Anliefer- und Abtransport-Verkehr wird überwiegend über die B 259 aus Richtung Ulmen kommend laufen. Auf dieser Strecke befinden sich keine Ortsdurchfahrten, so dass keine relevanten zusätzlichen Belastungen zu erwarten sind. Bauverkehr über die B 259 in die entgegengesetzte Richtung durch die Ortslagen von Büchel, Faid und Cochem ist nur vereinzelt anzunehmen und erlangt daher in seiner zusätzlichen Schadstoffbelastung keine relevante Auswirkung.

Zusammenfassend können **zusätzliche erhebliche Beeinträchtigungen der Umwelt durch baubedingte Schadstoffemissionen ausgeschlossen** werden.

➤ Lichtemissionen durch den Flugbetrieb oder Flugbetriebsanlagen

Mit den baulichen Änderungen am Taxiway sind keine Änderungen von Art und Anzahl der nächtlichen Flugbewegungen oder der Beleuchtungsanlagen verbunden.

Somit ist davon auszugehen, dass im Vergleich zum Status quo **keine Veränderungen hinsichtlich der Lichtemissionen** entstehen.

➤ Lichtemissionen durch die Bauarbeiten / den Baubetrieb

Während der Bauzeit können baubedingt kurzfristig - beschränkt auf einen kurzen Zeitraum im Spätherbst, Winter oder zeitigen Frühjahr und dann jeweils nur über vereinzelte Stunden) erhöhte Lichtemissionen auftreten, wenn zur Einhaltung des Bauzeitenplans in Ausnahmefällen während der Dämmerung oder Dunkelheit unter Einsatz von Beleuchtung gearbeitet werden muss.

Sanierung Taxiway und Intersections NATO-Flugplatz Büchel

UVP-Bericht

Unter Berücksichtigung der vergleichsweise hohen Vorbelastung durch die ständig vorhandenen Beleuchtungsanlagen sowie der Tatsache, dass in dieser Jahreszeit keine relevanten Tierarten gestört werden, da sich diese in ihrem Winterlebensraum oder Winterquartier, im Winterschlaf / Winterruhe oder in einer unempfindlichen Entwicklungsform (Ei, Larve, Puppe) befinden, entsteht **keine zusätzliche erhebliche Beeinträchtigung der Umwelt durch Lichtemissionen**.

7.2.3 Unfallrisiko, insbesondere mit Blick auf verwendete Stoffe und Technologien

Ein Umgang oder Einsatz von gefährlichen Stoffen i.S. des Gesetzes zum Schutz vor gefährlichen Stoffen (ChemG) bzw. der Verordnung zum Schutz vor Gefahrstoffen (GefStoffV), wassergefährdenden Stoffen i.S. des Wasserhaushaltsgesetzes oder radioaktiven Stoffen findet nicht statt. Der reguläre Flugbetrieb beschränkt sich auf die Start- und Landebahn. Das Baufeld ist aus Flugsicherheitsgründen auf einen 75 m-Streifen parallel zum Taxiway begrenzt, so dass kein direkter räumlicher Kontakt zwischen Flugzeugen und Baufahrzeugen bzw. Baumaschinen stattfindet. Einem erhöhten Unfallrisiko im Zusammenhang von Baumaßnahme und Flugbetrieb wird somit vorbeugend entgegengewirkt.

Nach dem Ende der Baumaßnahme, also nach Wieder-Inbetriebnahme der regulären Start- und Landebahn, ist **nicht mit einem erhöhten Unfallrisiko** zu rechnen. Der Flugbetrieb findet im Hinblick auf die **verwendeten Stoffe und Technologien in unveränderter Art- und Weise sowie gleichbleibender Frequenz** statt. Aufgrund des erneuerten Rollbahnbelags entsteht eine Verringerung des Unfallrisikos, da sich keine Bruchstücke mehr aus dem Belag lösen.

Der Ausbau des Taxiways hat **keine Auswirkungen hinsichtlich der Gefahr von Flugzeugabstürzen**, die grundsätzlich auf dem NATO-Flugplatz gegeben ist und eine ernste Gefahr für Betriebsstätten, Mensch und Umwelt darstellt.

Die erforderlichen Sicherheitsabstände sowie sonstige Sicherheitsvorkehrungen und Sicherheitseinrichtungen sind Bestandteil der bestehenden Genehmigung, deren Umsetzung in die Obliegenheit des Nutzers fällt. Durch die Baumaßnahme ändert sich hieran nichts.

7.2.4 Störfallrisiko

Eine Anfälligkeit des Vorhabens für Störfälle im Sinne von § 2 Nummer 7 Störfall-Verordnung ist nicht gegeben, da innerhalb des Wirkraumes und auch in seiner weiteren Umgebung keine Betriebsbereiche im Sinne von § 3 Absatz 5a des Bundes-Immissionsschutzgesetzes vorhanden sind.

Unter Beachtung der Unfallverhütungsvorschriften (UVV) der Berufsgenossenschaften und der gesetzlichen Vorschriften zum Umgang mit wassergefährdenden und/oder explosiven Stoffen ist für die Bauarbeiten **nicht von einer erhöhten Anfälligkeit nach**

Sanierung Taxiway und Intersections NATO-Flugplatz Büchel UVP-Bericht

StörfallIVO auszugehen. Ein Sicherheits- und Gesundheitsschutzkoordinator (SiGeKo) nach Baustellenverordnung ist eingesetzt, um die Einhaltung der UVV zu überwachen. Die erforderlichen Sicherheitsabstände zur Start- und Landebahn werden eingehalten und das Baufeld durch eine Absperrkette umgrenzt.

7.2.5 Zusätzliche Belastungen von Erholungsräumen und Bereichen des Fremdenverkehrs mit besonderer Bedeutung

Erholungsräume oder Bereiche des Fremdenverkehrs mit besonderer Bedeutung sind im Wirkraum des Vorhabens nicht vorhanden. **Eine Betroffenheit ist somit auszuschließen.**

7.2.5 Zusätzliche Inanspruchnahme oder Belastungen von für den Menschen wichtige Gebiete, Nutzungsstrukturen oder Sachgüter

- Gebiete, in denen die in Vorschriften der Europäischen Union festgelegten Umweltqualitätsnormen bereits überschritten sind

Vom geplanten Vorhaben zur Sanierung des Taxiways mit Intersections sind keine Flächen oder Objekte betroffen, auf denen in deutschen Verordnungen / Bestimmungen oder EU-weit festgelegte Umweltqualitätsnormen bereits überschritten sind.

Trotz der, durch die Baumaßnahme verursachten, vergleichsweise geringfügigen Emissionen, kann ein mögliches Erreichen oder Überschreiten von Grenzwerten bzw. Qualitätsanforderungen diesbezüglicher bundes- oder EU-weiter Richtlinien bzw. Verordnungen **ausgeschlossen werden.**

- Gebiete mit hoher Bevölkerungsdichte, insbesondere Zentrale Orte im Sinne des § 2 Absatz 2 Nummer 2 des Raumordnungsgesetzes

Gebiete mit hoher Bevölkerungsdichte, insbesondere Zentrale Orte im Sinne des § 2 Absatz 2 Nummer 2 des Raumordnungsgesetzes sind weder innerhalb des UGs noch in seinem Umfeld anzutreffen. **Eine Betroffenheit ist somit auszuschließen.**

- Flächen mit besonderer Bedeutung für die Landwirtschaft, Forstwirtschaft oder Fischerei

Flächen mit besonderer Bedeutung für die Landwirtschaft, Forstwirtschaft oder Fischerei sind im Wirkraum des Vorhabens nicht vorhanden. **Eine Betroffenheit ist somit auszuschließen.**

- Besondere Sachgüter

Besondere Sachgüter sind im Wirkraum des Vorhabens nicht vorhanden. **Eine Betroffenheit ist somit auszuschließen.**

- Bedeutende Anlagen wirtschaftlicher und öffentlicher Nutzungen, des Verkehrs oder der Ver- und Entsorgung

Bedeutende Anlagen wirtschaftlicher und öffentlicher Nutzungen, des Verkehrs oder der Ver- und Entsorgung sind im Wirkraum des Vorhabens nicht vorhanden. **Eine Betroffenheit ist somit auszuschließen.**

7.3 Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt

7.3.1 Inanspruchnahme oder Veränderung von Tierlebensräumen, Gefährdung von Tieren (Tiere)

Innerhalb des Wirkraumes sind durch das Vorhaben als Brutvögel die Feldlerche und die Bachstelze, 19 weitere nachgewiesene Vogelarten mit dem Status als Nahrungsgäste, 26 Tagfalter- und Widderchenarten (mit Nahrungs- und teils Fortpflanzungshabitatflächen) und 10 Heuschreckenarten (alle Arten ohne Schutzstatus) sowie weiteren nicht im einzelnen untersuchten Insektenarten und Kleinsäugetern betroffen (vgl. FBA Kap. 3.2.3).

- Gefährdung von besonders geschützten Tierarten / Tierarten, die dem Artenschutz gem. § 44 BNatSchG unterliegen, und ihren Lebensstätten

Alle heimischen Brutvogelarten stehen unter dem besonderen Schutz (gem. § 7 Abs. 2 Nr. 13) und damit auch alle im UG erfassten Vogelarten. Sieben der erfassten Vogelarten fallen unter die streng geschützten Arten (gem. § 7 Abs. 2 Nr. 14), diese erlangen jedoch nur den Status als Nahrungsgäste oder Gäste.

Unter den 26 Tagfalter- und Widderchenarten unterliegen elf der erfassten Arten dem besonderen Schutz.

Gemäß den Bestimmungen des § 44, Abs. 1 und 2 sowie Abs. 5 BNatSchG¹ unterliegen ausschließlich die Feldlerche und die Bachstelze den Bestimmungen des speziellen Artenschutzes.

Die baubedingt vorübergehende (170.867 m²) und anlagebedingt dauerhafte (20.995 m²) Beseitigung von arten- und blütenreichen bis mäßig arten- und blütenreichen Langgrasbeständen führen zu einem vorübergehenden Verlust von Bruthabitatflächen mit 18 Revierzentren der Feldlerche. Eine potenzielle Gefährdung besteht darüber hinaus für die Bachstelze, die mit einem Brutpaar an dem Trafohäuschen im Nordwesten des Taxiways erfasst wurde.

¹ Gem. § 44 BNatSchG Absatz 5 gelten die artenschutzrechtlichen Verbote bei nach § 15 BNatSchG unvermeidbaren Eingriffen oder nach § 17 BNatSchG von einer Behörde zugelassenen oder durchgeführten Eingriffen sowie nach den Vorschriften des Baugesetzbuches zulässigen Vorhaben im Sinne des § 18 Abs.2 Satz 1 BNatSchG **nur für die in Anhang IV der FFH-Richtlinie aufgeführten Tier- und Pflanzenarten sowie die heimischen europäischen Vogelarten gem. Art. 1 Vogel-schutzrichtlinie.**

Sanierung Taxiway und Intersections NATO-Flugplatz Büchel

UVP-Bericht

Geregelt durch den Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP) in Verbindung mit dem Fachbeitrag Artenschutz (FBA) erfolgt eine vollständige Kompensation dieser Lebensraumverluste und eine Vermeidung des Eintretens der artenschutzrechtlichen Verbotsstatbestände nach § 44 BNatSchG im Rahmen folgender Maßnahmen:

- V2: Baustelleneinrichtung und Materiallagerung erfolgt auf befestigten Flächen; die Bodenzwischenlagerung erfolgt innerhalb des abgegrenzten Baufeldes. Begrenzung des Baufeldes durch Absperrung mit einer an Pfählen befestigten Absperrkette. Intensive Einweisung der Baufirmen vor Beginn der Bauarbeiten und regelmäßige Kontrolle der Einhaltung der Begrenzung des Baufeldes (entspricht Vermeidungsmaßnahme Artenschutz 1 im Fachbeitrag Artenschutz).
- V3: Vorübergehende Vergrämung der Feldlerche von den Baufeldflächen durch Herstellung einer Schwarzbrache vor Beginn der Revierbesetzung und Aufrechterhaltung für die Dauer der Bauzeit (entspricht Vermeidungsmaßnahme Artenschutz 2 im FBA).
- V4: Als Ausweichflächen für den temporären Verlust von Bruthabitatflächen für die Feldlerche erfolgt eine Aufwertung von zusammenhängenden Ackerflächen in einer Gesamtgröße von rd. 18 ha (Flurstücke Nr. 77, 78, 79 und 80 Flur 10, Flurstücke Nr. 92, 93, 94, 95, 96, 97 und 98/1 Flur 19 sowie der Flurstücke Nr. 115, 116, 117 und 118 Flur 12 in der Gemarkung Alflen). Die Aufwertung ist naturschutzfachlich wahlweise in Form einer Herstellung von Feldlerchenfenstern in Getreideäckern (Weizen, Roggen, Hafer, Sommergerste) oder durch Nutzungsänderung von Maisanbau in Kleegrasanbau bei gleichzeitiger Reduzierung der Nutzungintensität bzw. Regulierung der Mahdtermine festgelegt. Die vertraglich über einen Zeitraum von 5 Jahren abgeschlossene Vereinbarung mit den Eigentümern sieht einen Kleegrasanbau vor, bei dem die Mahdtermine so gelegt sind, dass die Feldlerche ihr Brutgeschäft erfolgreich verrichten kann (entspricht Vermeidungsmaßnahme Artenschutz 3 im FBA)
- V5: Vergrämung auf wiedereingesäten Baufeldflächen bis zur Erreichung der Fertigstellung durch das Aufstellen von Pfosten mit Flatterbändern (entspricht Vermeidungsmaßnahme Artenschutz 4 im FBA).
- V6: Ökologische Baubegleitung mit fortlaufender und engmaschiger Kontrolle, Koordination mit der Baufirma, Überprüfung der Wirksamkeit, und im Bedarfsfall Anpassung der Artenschutz- und Naturschutzmaßnahmen (entspricht Vermeidungsmaßnahme Artenschutz 5 im FBA).
- V7: Monitoring über einen Zeitraum von 10 Jahren, in dem die Entwicklung der Feldlerchenpopulation (Größe / Anzahl, Verteilung, Bruten und Bruterfolg) sowohl innerhalb des Flugfeldgeländes als auch innerhalb der aufgewerteten Ackerflächen der Vermeidungsmaßnahme V4 überprüft und dokumentiert wird (entspricht Vermeidungsmaßnahme Artenschutz 6 im FBA).

Sanierung Taxiway und Intersections NATO-Flugplatz Büchel

UVP-Bericht

Im Zusammenwirken aller vorgenannten Vermeidungsmaßnahmen können baubedingte Tötungen oder Verletzungen von einzelnen Feldlerchen, eine Beschädigung oder Zerstörung ihrer Gelege, eine Beschädigung oder Zerstörung ihrer Nester sowie eine erhebliche Störung während der Fortpflanzungszeit **weitestgehend (über die Signifikanzschwelle hinausgehend, vgl. Kap. 7 FBA) vermieden** werden.

In Verbindung mit allen vorgenannten Vermeidungsmaßnahmen wird gleichzeitig eine Beeinträchtigung der Bachstelze vermieden. Baustelleneinrichtungen und Materiallagerungen sind im Bereich des Trafohäuschens nicht vorgesehen. Die offenen Schwarzbracheflächen sind auch für die Bachstelze unattraktiv, da sie ihre Nester lediglich versteckt anlegt.

Darüber hinaus nehmen die Bauarbeiten an dem Trafohäuschen nur einen geringen Umfang ein, da lediglich ein 1 m breiter Kabelkanal zur Herstellung eines Anschlusses an die Stromversorgung gebaut wird. Bauliche Veränderungen an dem Trafohäuschen selbst sind nicht vorgesehen. Somit können die Tatbestände des bau- oder anlagebedingten Tötens oder Verletzens, der Beschädigung oder Zerstörung von Fortpflanzungs- oder Ruhestätten sowie einer erheblichen Störung während der Fortpflanzungszeiten als insgesamt nicht einschlägig eingestuft werden.

Die vorgenannten Vermeidungsmaßnahmen werden ergänzt durch die nachfolgenden Ausgleichsmaßnahmen:

- A2: Wiederherstellung arten- und blütenreicher Wiesenbestände / Langgrasbestände auf den Baufeldflächen sowie der rückgebauten Baustraße durch Ansaat und Weiterentwicklung einer autochthonen Gras-Kräutermischung. Gleichzeitige Wiederherstellung der Lebensraum- und Teillebensraumfunktion für die Feldlerche sowie alle anderen im UG erfassten Vogel-, Falter-, Heuschrecken-, weitere Insektenarten und Kleinsäuger (170.867 m²).
- A3: Als Ausgleich für die dauerhaft verloren gegangenen Wiesenbestände erfolgt eine Neuherstellung arten- und blütenreicher Wiesenbestände / Langgrasbestände im Zuge des Rückbaus des Seitenstreifens an der Start- und Landebahn (24.200 m²). Damit verbunden ist eine gleichzeitige Wiederherstellung der Lebensraum- und Teillebensraumfunktion für die Feldlerche sowie alle anderen im UG erfassten besonders geschützten Vogel- und Falterarten (24.200 m²).

Die Wiederherstellung arten- und blütenreicher Wiesenbestände / Langgrasbestände auf den Baufeldflächen erfolgt ausgehend von dem Bauzeitenplan innerhalb eines Zeitrahmens von 1,5 - 2,5 Jahren, die Herstellung der arten- und blütenreicher Wiesenbestände / Langgrasbestände im Zuge des Rückbaus des Seitenstreifens an der Start- und Landebahn innerhalb von 3,5 - 4,5 Jahren nach Baubeginn am Taxiway. Da die Ausweich-Bruthabitatflächen der Vermeidungsmaßnahme V4 (im LBP, entspricht Vermeidungsmaßnahme Artenschutz 3 im FBA) über einen Zeitraum von fünf Jahren vertraglich festgeschrieben sind (mit Verlängerungsoption) ist eine lückenlose, größtenteils

Sanierung Taxiway und Intersections NATO-Flugplatz Büchel

UVP-Bericht

mit einem Puffer von 2,5 Jahren, Bereitstellung von ausreichenden Bruthabitatflächen für die lokale Feldlerchenpopulation sichergestellt.

Das gesamte Konzept der vorangehend beschriebenen Maßnahmen zur Vermeidung und zum Ausgleich wurde eng mit der Oberen Naturschutzbehörde der Struktur- und Genehmigungsdirektion (SGD) Nord abgestimmt.

➤ **Gefährdung von Tierarten ohne Schutzstatus gem. § 7 Abs. 2 Nr. 13**

Betroffene Tierarten ohne Schutzstatus gem. § 7 Abs. 2 Nr. 13 sind im UG 15 erfasste Falter- und alle elf erfassten Heuschreckenarten (vgl. Kap. 3.2.3.2 und 3.2.3.3 FBA).

Auch für diese Arten führt die baubedingt vorübergehende (170.867 m²) und anlagebedingt dauerhafte (20.995 m²) Beseitigung von arten- und blütenreichen bis mäßig arten- und blütenreichen Langgrasbeständen zu einem vorübergehenden Verlust von Teilflächen ihres Lebensraumes.

Der Ausgleich dieser Lebensraumverluste erfolgt gleichermaßen durch die vorangehend beschriebenen Ausgleichsmaßnahmen A2 und A3 größtenteils am Eingriffsort (Baufeld) und in direktem örtlichen Zusammenhang innerhalb des Flugfeldes.

Durch die zeitliche Verzögerung von 2,5 Jahren ist keine erhebliche Beeinträchtigung zu erwarten, da im Bereich des Flugfeldes großflächig (rd. 110 ha) blütenreiche Grünlandbestände verbleiben. Zudem wurde in Abstimmung mit der Oberen Naturschutzbehörde ein erhöhter Flächenansatz gewählt (vgl. auch Kap. 4 LBP).

7.3.2 Zusätzliche Zerschneidungswirkungen

Im Vergleich zur Vorbelastung entsteht eine geringfügige Erhöhung der Zerschneidung durch die Verbreiterung des Taxiways von 22,5 m auf 30 m. Der gesamte Flugplatz unterliegt einer hohen Vorbelastung durch Zerschneidungen. Diese werden verursacht durch die zahlreich und engmaschig vorhandenen Rollbahnen, Straßen und Gebäude sowie den Außenzaun.

Die erhöhte Zerschneidungswirkung betrifft nur flugunfähige Tierarten.

Im Bereich des Flugfeldes wurden keine empfindlichen oder besonders schützenswerten flugunfähigen Tierarten ermittelt, für die eine relevante Zerschneidungswirkung entstehen könnte. Im Rahmen der Flugsicherheitsvorschriften wird das gesamte Flugplatzgelände für Tiere jeglicher Art so weit wie möglich unattraktiv gestaltet und bewirtschaftet.

Somit ist **keine erhebliche Erhöhung der Zerschneidungswirkung** festzustellen.

7.3.2 Beseitigung und Veränderung von Vegetationsbeständen (Pflanzen)

Innerhalb des Wirkraumes wurden keine besonders geschützte Pflanzenarten erfasst.

Sanierung Taxiway und Intersections NATO-Flugplatz Büchel

UVP-Bericht

Der Ausbau des Taxiways führt zu einer Beseitigung von arten- und blütenreichen bis mäßig arten- und blütenreichen Langgrasbeständen:

- Baubedingt / vorübergehend: 170.867 m²
- Anlegebedingt / dauerhaft: 5.681 m²
- Betriebsbedingt durch dauerhafte Umnutzung von blüten- bis mäßig blütenreichen Langgrasbeständen in blütenarme Vielschnitt-Grasbestände: 15.314 m²

Die Beseitigung von Vielschnitt-Grasflächen (ökologisch von nachrangiger Bedeutung) umfasst:

- Anlegebedingt / dauerhaft: 12.844 m²
- Baubedingt / vorübergehend: 4.446 m²

Im Zuge des LBPs ist eine Wiederherstellung gleichartiger arten- und blütenreicher Wiesenbestände als Ausgleich für die baubedingt in Anspruch genommenen Langgrasbestände (A2: 170.867 m²) festgelegt. Ein Ausgleich für den dauerhaften Verlust von arten- und blütenreichen Langgrasbeständen (20.995 m²) erfolgt im Zuge der Sanierung der Start- und Landebahn, indem auf Flächen des rückgebauten Seitenstreifens in gleicher Weise arten- und blütenreiche Wiesenbestände hergestellt werden (A3: 24.200 m²) (vgl. LBP Kap. 4.). Somit wird eine vollständige Kompensation erreicht.

Bezugnehmend auf die vorangehend getroffenen Aussagen zu Tieren und Pflanzen in diesem Kapitel 7.3 entstehen keine dauerhaften Veränderungen hinsichtlich der biologischen Vielfalt. Innerhalb eines kurzen Zeitraumes wird sich nach Beendigung der Baumaßnahme im Plangebiet eine annähernd gleiche Zusammensetzung an Tier- und Pflanzenarten einstellen.

7.4 Veränderungen betreffend rechtswirksame Schutzkategorien des Natur- und Landschaftsschutzes

7.4.1 Veränderungen betreffend Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung / Natura 2000-Gebiete gem. § 32 BNatSchG

➤ FFH-Gebiet „Kondelwald und Nebentäler der Mosel“

Im Umfeld des Plangebietes befindet sich im Süden das **FFH-Gebiet „Kondelwald und Nebentäler der Mosel“**. Der geringste Abstand zum Plangebiet entsteht zwischen dem südlichen Trassenende und der Nordgrenze des FFH-Gebietes. Dieser Abstand beträgt rd. 650 m.

Der kleinste Abstand zu dem am nahegelegensten LRT 9130 Waldmeister-Buchenwald beträgt 1.130 m. Eine Beeinträchtigung dieses Lebensraumes kann aufgrund der Entfernung von mehr als einem Kilometer ausgeschlossen werden, da sich die bau-, anlage- und betriebsbedingten Auswirkungen überwiegend auf das Plangebiet beschränken. Auswirkungen wie Lärm und Schadstoffimmissionen, die sich auch in das Umfeld (umliegende Grünlandflächen des Flugfeldes sowie daran unmittelbar angrenzende Gehölz-, Wald- und Nutzungsstrukturen) ausdehnen, nehmen während der Bauphase

Sanierung Taxiway und Intersections NATO-Flugplatz Büchel

UVP-Bericht

im Vergleich zur Vorbelastung nur geringfügig zu. Im Bereich des FFH-Gebietes sind sie aufgrund der Entfernung nicht mehr wahrnehmbar.

Zielarten des FFH-Gebietes „Kondelwald und Nebentäler der Mosel“ sind Bechsteinfledermaus (*Myotis bechsteinii*), Großes Mausohr (*Myotis myotis*), Gelbbauchunke (*Bombina variegata*), Groppe (*Cottus gobio*), Hirschkäfer (*Lucanus cervus*), Spanische Flagge (*Euplagia quadripunctaria*) (Prioritäre Art) und Prächtiger Dünnpfarn (*Trichomanes speciosum*). **Für diese Arten bietet das Plangebiet keine geeigneten Habitatstrukturen, so dass nach derzeitigem Kenntnisstand weder von einer funktionalen Beziehung noch von einer Beeinträchtigung der Erhaltungsziele des FFH-Gebietes auszugehen ist.**

Eine FFH-Verträglichkeitsprüfung gem. § 34 BNatSchG ist nicht erforderlich.

➤ FFH Gebiet „Moselhänge und Nebentäler der unteren Mosel“

Im nordöstlichen Umfeld des Plangebietes befindet sich das FFH Gebiet „Moselhänge und Nebentäler der unteren Mosel“ (FFH-5809-301).

Der geringste Abstand zum FFH Gebiet „Moselhänge und Nebentäler der unteren Mosel“ beträgt: 1,72 km. Aufgrund der großen Entfernung und den örtlich beschränkten Auswirkungen ist eine **Beeinträchtigung des FFH-Gebietes „Moselhänge und Nebentäler der unteren Mosel“ auszuschließen.**

Eine FFH-VSG-Verträglichkeitsprüfung gem. § 34 BNatSchG ist nicht erforderlich.

➤ VSG- 5908-401 „Wälder zwischen Wittlich und Cochem“

Der geringste Abstand zwischen dem Vogelschutzgebiet **VSG- 5908-401 „Wälder zwischen Wittlich und Cochem“** und dem Plangebiet beträgt 423 m.

Als Zielarten des vorgenannten VSG sind benannt:

Eisvogel (*Alcedo atthis*), Grauspecht (*Picus canus*), Haselhuhn (*Tetrastes bonasia*), Mittelspecht (*Dendrocopos medius*), Neuntöter (*Lanius collurio*), Rotmilan (*Milvus milvus*), Schwarzmilan (*Milvus migrans*), Schwarzspecht (*Dryocopus martius*), Schwarzstorch (*Ciconia nigra*), Uhu (*Bubo bubo*), Wanderfalke (*Falco peregrinus*), Wendehals (*Jynx torquilla*), Wespenbussard (*Pernis apivorus*), Zippammer (*Emberiza cia*). Mit Ausnahme von Rot- und Schwarzmilan ist laut Aussage des „Biotopgutachten für den Flugplatz Büchel“ (2014) keiner der vorgenannten Arten innerhalb des Liegenschaftsgeländes zu erwarten. Rot- und Schwarzmilan nutzen den Bereich des Plangebietes sowie auch das übrige Flugplatzgelände lediglich zur Nahrungssuche innerhalb eines insgesamt großräumigen Jagdgebietes. **Der Offenlandbereich des NATO-Flugplatzes Büchel ist daher nicht als essenzieller Habitatbestandteil einzustufen. Eine Beeinträchtigung der Erhaltungsziele des Vogelschutzgebietes ist somit nicht zu erwarten.**

Eine VSG-Verträglichkeitsprüfung gem. § 34 BNatSchG ist nicht erforderlich.

Sanierung Taxiway und Intersections NATO-Flugplatz Büchel UVP-Bericht

7.4.2 Veränderungen betreffend Naturschutzgebiete gemäß § 23 BNatSchG

➤ Naturschutzgebiet „Wacholderheide Nassenberg“

Aufgrund der Entfernung von 1,35 km, und da sich die Auswirkungen durch die geplante Sanierung und Ausbau des Taxiways mit Intersections ausschließlich auf das Plangebiet beschränken, **kann eine Beeinträchtigung des Naturschutzgebietes „Wacholderheide Nassenberg“ (NSG-7135-174) ausgeschlossen werden.**

7.4.3 Veränderungen betreffend Nationalparke und Nationale Naturmonumente nach § 24 des BNatSchG

Nationalparke und Nationale Naturmonumente nach § 24 des Bundesnaturschutzgesetzes sind weder innerhalb des UGs noch in seinem Umfeld anzutreffen. **Eine Betroffenheit ist somit auszuschließen.**

7.4.4 Veränderungen betreffend Biosphärenreservate gemäß § 25 BNatSchG

Biosphärenreservate gemäß § 25 BNatSchG sind weder innerhalb des UGs noch in seinem Umfeld anzutreffen. **Eine Betroffenheit ist somit auszuschließen.**

7.4.5 Veränderungen betreffend Landschaftsschutzgebiete gemäß § 26 BNatSchG

Landschaftsschutzgebiet „Moselgebiet von Schweich bis Koblenz“

Aufgrund der Entfernung von 318 m, und da sich die Auswirkungen durch die geplante Sanierung und Ausbau des Taxiways mit Intersections ausschließlich auf das Plangebiet beschränken, **kann eine Beeinträchtigung des Landschaftsschutzgebietes „Moselgebiet von Schweich bis Koblenz“ ausgeschlossen werden.**

7.4.6 Veränderungen betreffend Naturparke gemäß § 27 BNatSchG

Naturpark „Vulkaneifel“

Aufgrund der Entfernung von 574 m, und da sich die Auswirkungen durch die geplante Sanierung und Ausbau des Taxiways mit Intersections ausschließlich auf das Plangebiet beschränken, **kann eine Beeinträchtigung des Naturparks „Vulkaneifel“ (NTP-072-003) ausgeschlossen werden.**

7.4.7 Veränderungen betreffend Naturdenkmäler gemäß § 28 BNatSchG

Naturdenkmäler gemäß § 28 BNatSchG sind weder innerhalb des UGs noch in seinem Umfeld anzutreffen. **Eine Betroffenheit ist somit auszuschließen.**

Sanierung Taxiway und Intersections NATO-Flugplatz Büchel

UVP-Bericht

7.4.8 Veränderungen betreffend geschützte Landschaftsbestandteile gemäß § 29 BNatSchG

Geschützte Landschaftsbestandteile gemäß § 29 BNatSchG sind weder innerhalb des UGs noch in seinem Umfeld anzutreffen. **Eine Betroffenheit ist somit auszuschließen.**

7.4.9 Veränderungen betreffend besonders geschützte Biotope gemäß § 30 BNatSchG und § 15 LNatSchG RP

Die im Planungs- und Wirkraum sowie auch darüber hinaus im UG angetroffenen arten- und blütenreichen Langgrasbestände im Charakter einer Magerweide in Form einer Rotschwengel-Straußgras-Weide (*Festuco-Cynosuretum*), im Charakter einer arten- und blütenreichen Glatthaferwiese (*Arrhenatheretum elatioris*) und im Charakter einer Nass- und Feuchtwiese in Form einer Glatthafer-Wiesenknöterich-Wiese (*Arrhenatheretum ranunculetosum bulbosi*) unterliegen dem Schutz nach § 15, Abs. 1 Nr. 3 LNatSchG RP in Verbindung mit § 30 Abs. 1 und 2 BNatSchG. Gem. § 15 Abs. 2 LNatSchG RP in Verbindung mit § 30 Abs. 2 Satz 1 BNatSchG ist es verboten diese gesetzlich geschützte Biotope zu beseitigen, zu zerstören, zu beschädigen, erheblich zu beeinträchtigen oder deren charakteristischen Zustand zu verändern. Die Ausnahme kann laut Gesetz erteilt werden, wenn die Beeinträchtigungen ausgeglichen werden können. Diese Voraussetzung ist im vorliegenden Fall im Zuge der im LBP festgelegten Ausgleichsmaßnahmen A2 und A3 gegeben. Zum einen erfolgt eine Wiederherstellung gleichartiger arten- und blütenreicher Wiesenbestände / Langgrasbestände auf den Baufeldflächen (A2: 170.867 m²) sowie zum anderen auf Rückbauflächen des Seitenstreifens entlang der Start- und Landebahn (A3: 24.200 m²) (vgl. A2 und A3 im LBP Kap. 4.2). Um von dem Verbot der Beseitigung der geschützten Biotope abweichen zu können, ist die Beantragung einer Ausnahmegenehmigung nach § 30 Abs. 3 BNatSchG eingeleitet. Die für Erteilung der Ausnahmegenehmigung erforderlichen Kriterien werden erfüllt.

Im Weiteren fallen die Halbtrockenrasen auf den Dächern der Shelter innerhalb des Flugplatzes Büchel unter den Schutz von § 30 BNatSchG. Der im Süden des Plangebietes vorgesehene Kabelkanal zur Anbindung der Stromversorgung der ILS-Anlage an die nächstgelegene Trafo-Station wird in einer Entfernung von rd. 3 m zu einem der Shelter hergestellt. Das Betreten sowie auch sonstige Beeinträchtigungen der Shelterdächer sind von militärischer Seite strengstens verboten, so dass auch für die darauf befindlichen Halbtrockenrasen keine Beeinträchtigungen zu befürchten sind.

Im weiteren Umfeld des Wirkraumes stellen darüberhinausgehend die Sicker- und Sumpfquellen SÖ Aiflen nach § 30 BNatSchG und § 15 LNatSchG RP geschützte Biotope dar. Diese weisen eine Entfernung von 539 m zum Plangebiet auf. Wirkungen in dieser Reichweite treten durch die geplante Sanierung und Ausbau des Taxiways mit Intersections nicht auf, so dass ihre Beeinträchtigung ausgeschlossen werden kann.

Zusammenfassend kann für alle vorgenannten **nach § 30 BNatSchG und § 15 LNatSchG RP geschützten Biotope eine dauerhafte Beeinträchtigung ausgeschlossen** werden.

7.5 Fläche / Boden

Fläche / Flächenverbrauch

Grundsätzlich findet das Vorhaben zur Sanierung des Taxiways innerhalb der militärischen Liegenschaft „NATO-Flugplatz Büchel“ statt, so dass keine außerhalb der Liegenschaft befindlichen Flächen verbraucht / in Anspruch genommen werden.

Die anlage- und baubedingte Flächeninanspruchnahme umfasst eine Flächengröße von 297.275 m².

In den 297.275 m² großen Baufeldflächen sind 82.712 m² vorhandene Asphalt-, Beton-, Pflaster- und Schotterflächen enthalten.

Der dauerhafte Flächenverbrauch, d.h. die im Rahmen der Baumaßnahme durch die Verbreiterung des Taxiways, den Ausbau der Intersections und unter Berücksichtigung der verschiedenen Rückbaumaßnahmen (Teilrückbau der bestehenden Intersection 4, Teilrückbau der nördlichen Werftzufahrt, Rückbau Not-Tower und Umfeld / Entsiegelung heutige Asphalt- oder Betonfahrbahn und Rückbau Car-Port und Pflasterfläche einer ehemaligen Trafostation) entstehende Mehrversiegelung beträgt 18.941 m².

Hinzu kommt die betriebsbedingte Flächenumnutzung von arten- und blütenreichen Langgrasflächen in artenarme Vielschnitt-Rasenflächen in einer Flächengröße von 15.314 m².

Der entstehende Flächenverbrauch ist örtlich als Eingriff in Natur und Landschaft gem. § 14 BNatSchG einzustufen und wird daher im Rahmen der Eingriffsregelung bewertet und durch geeignete Ausgleichsmaßnahmen (Entsiegelung und Rückbau der Seitenstreifen der Start- und Landebahn und Neuanlage von Langgrasbeständen in dem unmittelbar anschließendem Bauvorhaben 2021 - 2022) im Rahmen der Ausgleichsmaßnahmen A1 und A3 kompensiert (vgl. Kap. 6 und LBP).

Inanspruchnahme von Böden mit besonderen Funktionen

Böden mit besonderen Funktionen für den Naturhaushalt (z.B. Böden mit besonderen Standorteigenschaften, mit kultur- / naturhistorischer Bedeutung, Hochmoore, alte Waldstandorte) sind im Wirkraum nicht vorhanden. **Eine Betroffenheit ist somit auszuschließen.**

Veränderungen natürlicher Bodenfunktionen

Die Böden innerhalb des von der Maßnahme betroffenen Baufeldes stellen sich als bereits anthropogen veränderte Böden / Kultusole dar. Im Zuge der erstmaligen Herstellung des Bereichs der Start- und Landebahn, des Taxiways und der seitlichen Grün-

Sanierung Taxiway und Intersections NATO-Flugplatz Büchel

UVP-Bericht

landbestände wurden bereits umfangreiche Geländemodellierungen vorgenommen, so dass es sich hier nicht mehr um natürlich gewachsene Böden handelt.

Trotz dieser Veränderungen erfüllen die Böden unter dem Grünland örtlich natürliche Bodenfunktionen wie (Puffer-, Steuer- und Reglerfunktionen, sie bilden einen Wuchstandort für Grünlandbestände und Lebensraum für zahlreiche Bodenorganismen.

Das Vorhaben sieht eine bauliche Beanspruchung durch Überfahren, Bodenbewegungen und Bodenablagerungen in einer Flächengröße von 193.727 m² und einem Umfang von geschätzt rd. 95.000 m³ vor.

Die mögliche Beeinträchtigung dieser Bodenfunktionen durch die vorgesehenen Ausbaumaßnahmen, die Geländemodellierungen, Bodenbewegungen und den Baustellenverkehr wurden im Rahmen der Eingriffsregelung nach § 14 BNatSchG zu beurteilt.

Im Rahmen des LBPs ist zum Schutz des Bodens festgelegt, dass alle Erd- und Bodenarbeiten nach den Bestimmungen der DIN 18300 und DIN 18915 durchgeführt werden müssen (V1). Dies beinhaltet u.a., dass die Bodenmassen getrennt nach Ober- und Unterboden abgetragen, zwischengelagert und so weit wie möglich ortsnahe wiederum getrennt nach Unter- und Oberboden wieder eingebaut werden. Durch die Bauarbeiten entstehende Bodenverdichtungen werden am Ende der Bauarbeiten durch Bodenlockerungsmaßnahmen beseitigt.

Anfallende Überschussmassen in einem Umfang von 41.400 m³ werden innerhalb der Liegenschaft auf ökologisch unbedenklichen Flächen (befestigte Flächen oder Vielschnitttrassenflächen) zwischengelagert und im Zuge künftiger Baumaßnahmen einer Wiederverwendung zugeführt.

Als nicht vermeidbare Beeinträchtigung wurde ermittelt:

- Baubedingte Teilversiegelung (1.275 m²) und anlagebedingte Voll- und Teilversiegelung (21.311 m²) biologisch aktiver und belebter Bodenflächen: Dauerhafter und vorübergehender Verlust der Bodenfunktionen als Filter-, Puffer- und Reglermedium, Pflanzenstandort, Lebensraum für Bodenorganismen und Wasserleiter (KV).

Die entstehende dauerhafte Flächenversiegelung wird durch Entsiegelungsmaßnahmen im Zuge der Maßnahme A1 ausgeglichen.

A1: Entsiegelung durch Teilrückbau der bestehenden Intersection 4, Teilrückbau der nördlichen Werftzufahrt, Rückbau Not-Tower und Umfeld / Entsiegelung heutige Asphalt- oder Betonfahrbahn, Rückbau Car-Port und Pflasterfläche einer ehemaligen Trafostation (Rückbau und Entsiegelung der Baustraße (2.370 m²). Rückbau und Entsiegelung der Baustraße (1.275 m²). Rückbau und Entsiegelung des nicht mehr erforderlichen Seitenstreifens an der Start- und Landebahn (21.800 m²).

Zusammenfassend verbleiben **keine erheblichen Beeinträchtigungen der natürlichen Bodenfunktionen.**

7.6 Wasser

7.6.1 Oberflächengewässer

- Beanspruchung, Veränderung oder zusätzliche Belastung von Oberflächengewässern

Innerhalb des Wirkraumes und seiner Umgebung sind keine natürlichen Oberflächengewässer vorhanden.

Gemäß den Ausführungen in Kap. 2.5.1 entstehen aufgrund der vorhandenen Schutz- einrichtungen wie Regenrückhaltebecken und **Abscheider keine erheblichen Auswirkungen auf die außerhalb des Flugplatzes liegenden Oberflächengewässer.**

- Beanspruchung, Veränderung oder zusätzliche Belastung von Überschwemmungsgebieten gemäß § 76 WHG i.V.m. dem Landeswassergesetz Rheinland-Pfalz

Überschwemmungsgebiete gemäß § 76 WHG i.V.m. dem Landeswassergesetz Rheinland-Pfalz sind weder innerhalb des UGs noch in seinem Umfeld anzutreffen. **Eine Betroffenheit ist somit auszuschließen.**

- Beanspruchung, Veränderung oder zusätzliche Belastung von Risikogebiete nach § 73 Absatz 1 Wasserhaushaltsgesetz

Risikogebiete nach § 73 Absatz 1 des Wasserhaushaltsgesetzes sind weder innerhalb des UGs noch in seinem Umfeld anzutreffen. **Eine Betroffenheit ist somit auszuschließen.**

7.6.1 Grundwasser

Die Verbreiterung des Taxiways mit einer Mehrversiegelung von 18.941 m² hat keine merkliche Auswirkung auf den Grundwasserhaushalt des Großraumes. Zudem werden durch die Ausgleichmaßnahme A1 im Vergleich zur Neuversiegelung größere Flächen entsiegelt, so dass nach Abschluss aller Bauarbeiten an dem Taxiway und der Start- und Landebahn geringere Oberflächenabflüsse und damit eine höhere Versickerung des Niederschlagswassers entstehen.

Eine Nutzung von Grundwasser findet nicht statt.

Eine erhebliche Beeinträchtigung des Grundwasserhaushaltes ist somit nicht zu verzeichnen.

- Beanspruchung, Veränderung oder zusätzliche Belastung von Wasserschutzgebiete gemäß § 51 WHG

Wasserschutzgebiete gemäß § 51 WHG sind weder innerhalb des UGs noch in seinem Umfeld anzutreffen. **Eine Betroffenheit ist somit auszuschließen.**

Sanierung Taxiway und Intersections NATO-Flugplatz Büchel

UVP-Bericht

- Beanspruchung, Veränderung oder zusätzliche Belastung von Heilquellenschutzgebiete gem. § 53 Abs. 4 WHG i.V.m. dem Landeswassergesetz Rheinland-Pfalz

Heilquellenschutzgebiete gem. § 53 Abs. 4 WHG i.V.m. dem Landeswassergesetz Rheinland-Pfalz sind weder innerhalb des UGs noch in seinem Umfeld anzutreffen. **Eine Betroffenheit ist somit auszuschließen.**

7.8 Luft / Klima

- Verluste / Beanspruchung von klimatisch wichtigen Flächen

Die Offenlandflächen des Flugfeldes stellen aufgrund ihrer Größe Kaltluftentstehungsgebiete mit mittlerer Bedeutung dar. Da sie jedoch keine Verbindung zu städtischen Siedlungsräumen mit hohem klimatischem Regenerationsbedarf besitzen, stellt die Verkleinerung um 18.941 m² keine erhebliche Beeinträchtigung der klimatischen Entlastungsfunktion dar. Zudem wird der Verlust von Kaltluftproduktionsflächen im Rahmen der Entsiegelungsmaßnahme an der Start- und Landebahn (Ausgleichsmaßnahme A1: 24.200 m²) ausgeglichen.

Darüberhinausgehende Flächen mit besonderer klimatischer Bedeutung (wichtige Frischluftbahnen) oder besonderer Empfindlichkeit (Belastungsgebiete mit kritischer Vorbelastung) sind innerhalb des Wirkraumes nicht vorhanden. **Eine Betroffenheit ist somit auszuschließen.**

- Zusätzliche Immissionsbelastungen von klimatisch wichtigen Flächen

Bezugnehmend auf die in Kapitel 7.2.2 getroffenen Aussagen zu Luftschadstoffemissionen entstehenden diese lediglich baubedingt in, im Vergleich zur Vorbelastung, geringerer Höhe und zeitlich auf die Bauzeit von 2 Jahren beschränkt. Diese geringfügigen und kurzzeitigen Schadstoffeinträge in die Kaltluftentstehungsflächen des Plangebietes werden als **geringe / nicht erhebliche Beeinträchtigung** bewertet.

Eine weitergehende Betroffenheit von klimatisch wichtigen Gebieten hinsichtlich des Eintrags von Luftschadstoffen liegt nicht vor.

- Veränderungen des Mikroklimas

Die geringfügige Änderung des Mikroklimas durch die entstehende Mehrversiegelung im Zuge der Verbreiterung asphaltierter Rollbahnflächen und Fahrbahnflächen des Taxiways und der Intersections um 18.941 m² werden durch die Entsiegelung (Ausgleichsmaßnahme A1: 24.200 m²) im Rahmen der Eingriffsregelung ausgeglichen.

7.9 Kulturelles Erbe

- Beanspruchung, Veränderung oder zusätzliche Belastung von Bauten, Landschaften oder Landschaftsbestandteilen mit besonderer Bedeutung für das kulturelle Erbe

Innerhalb des UGs oder seiner näheren Umgebung sind weder Denkmale, Denkmalensembles, Bodendenkmale oder Gebiete, die von der durch die Länder bestimmten Denkmalschutzbehörde als archäologisch bedeutende Landschaften eingestuft wurden noch sonstige historisch oder kulturell geschützte oder bedeutsame Landschaften oder Landschaftselemente (z.B. Unesco-Weltkulturerbestätten), die das kulturelle Erbe repräsentieren, vorhanden. **Eine Betroffenheit ist somit auszuschließen.**

7.10 Landschaft / Landschaftsbild

Für das Landschaftsbild bedeutende Landschaften oder Landschaftsteile sind innerhalb des Wirkraumes und seiner Umgebung nicht vorhanden.

Innerhalb des Flugplatzgeländes entsteht eine geringfügige visuelle Veränderung, die kein erhebliches und nachhaltiges Beeinträchtigungsrisiko für das großräumige Landschaftsbild darstellt. Die visuelle Veränderung ist nur innerhalb des NATO-Flugplatzes wahrnehmbar und betrifft ausschließlich den bereits stark anthropogen geprägten Bereich der Start- und Landebahn mit der Parallelrollbahn des Taxiways. **Eine erhebliche Beeinträchtigung ist somit nicht gegeben.**

8. Allgemein verständliche, nicht technische Zusammenfassung des UVP-Berichtes

Der Landesbetrieb Liegenschafts- und Baubetreuung (LBB) Niederlassung Koblenz plant im Auftrag des Bundesministeriums der Verteidigung innerhalb der Liegenschaft des NATO-Flugplatzes Büchel die grundlegende Sanierung des Taxiways mit Intersections (Parallelrollbahn mit Kreuzungen).

Die Sanierungsmaßnahme enthält folgende Teilmaßnahmen:

- Grundlegende Instandsetzung / Erneuerung des Parallelrollweges, inkl. gleichzeitiger Verbreiterung von 22,50 auf 30 m
- Neubau eines Teiles (Trompete) der zukünftig zu verlegenden Intersection 3
- Teilrückbau von Intersection 4
- Teilverbreiterung der Intersections 1 und 5
- Teilrückbau der nördlichen Werftzufahrt aufgrund der Höhenanpassungen
- Erneuerung Betonvorfeldfläche vor Schärftwall Nord
- Rückbau Not-Tower und Umfeld
- Rückbau Carport und Pflasterweg einer ehemaligen Trafo-Station
- Vorbereitung ILS-Anlage
- Anpassung und Ertüchtigung der vorhandenen Oberflächenentwässerung
- Erneuerung der vorhandenen Befeuerungsanlagen
- Verlegung von Kabelleerrohrtrassen parallel beidseits des Taxiways
- Angleichung von zwei Feuerwehrrückstellungshügeln
- Bau und anschließender Rückbau einer temporären Baustraße
- Reduktion des Höhendeltas zwischen Parallelrollweg und Start- und Landebahn mit umfangreicher Geländemodellierung

Vernünftige geprüfte Alternativen lagen unter Einhaltung der für den Betrieb des Flugplatzes unabdingbaren operativen Rahmenbedingungen:

- Anflugfähigkeit des NATO-Flugplatzes Büchel für US-Streitkräfte mit dem Flugzeugtyp C 17
- Anflugfähigkeit für das WS-TORNADO zur Dockinstandsetzung (planbare Instandsetzung).

nicht vor.

Das Vorhaben befindet sich im östlichen Teil der Liegenschaft, welche von dem Flugfeld mit der Start- und Landebahn, dem parallel verlaufenden Taxiway (Parallelrollbahn) und umliegenden, großflächigen Grünlandbeständen eingenommen wird.

Durch die vorgesehene Sanierung und Ausbau des Taxiways mit Intersections innerhalb des weitgehend intensiv genutzten Militärflugplatzes Büchel sind keine erheblichen Auswirkungen auf den Menschen, seine Gesundheit, seine Wohnfunktionen oder andere, den Menschen betreffende, empfindliche Funktionen, auf wichtige Erholungsräume,

Sanierung Taxiway und Intersections NATO-Flugplatz Büchel

UVP-Bericht

Pflanzen, Boden, Wasser, Luft, Klima, Landschaft, Kulturgüter und Sachgüter sowie nationale oder europarechtliche Schutzgebiete im Sinne der Umweltverträglichkeit zu erwarten. Der entstehende Flächenverbrauch / die Flächeninanspruchnahme beschränkt sich ausschließlich auf Flächen innerhalb der Liegenschaft des NATO-Flugplatzes Büchel und betrifft neben der Rollbahn des bereits bestehenden Taxiways und der Intersections sowie kleineren baulichen Nutzungsstrukturen Teile der Grünlandflächen seitlich des Taxiways und der Start- und Landebahn.

Alle Auswirkungen mit Ausnahme des Baustellenverkehrs zur Anlieferung und zum Abtransport von Baumaterialien (dieser läuft größtenteils über die aus Richtung Ulmen kommende B 259, auf der bis zum Anschluss an die A 48 keine Ortsdurchfahrten betroffen sind) beschränken sich örtlich auf den Bereich des Taxiways und des umliegenden Flugfeldes. Somit sind keine überregionalen oder grenzüberschreitenden Auswirkungen zu verzeichnen.

Der überwiegende Anteil der Auswirkungen - baubedingte Störungen, Flächenbeanspruchungen und damit verbundene Verluste arten- und blütenreicher Wiesenbestände mit hoher Lebensraumfunktion für die Feldlerche und Tagfalter/Widderchen sowie mittlerer Lebensraumfunktion für Heuschrecken - beschränkt sich auf einen kurzen Zeitraum von 2 Jahren Bauzeit. Betreffend Tiere und Pflanzen kommt zusätzlich ein halbes Jahr Entwicklungszeit für die neu hergestellten Wiesen- / Langgrasbestände hinzu.

Der lokale Eingriff in Natur und Landschaft unterliegt der Eingriffsregelung nach §§ 14ff BNatSchG. Darüber hinaus sind die Feldlerche mit 18 Brutpaaren und die Bachstelze mit einem Brutpaar als europarechtlich geschützte Arten nach § 44 BNatSchG betroffen.

Im Zusammenwirken der nachfolgenden Vermeidungsmaßnahmen wird ein **Großteil der möglichen Beeinträchtigungen für die artenschutzrechtlich betroffenen Brutvogelarten Feldlerche und Bachstelze sowie für die im Sinne der Eingriffsregelung betroffenen natürlichen Bodenfunktionen und die Funktionen hinsichtlich des Arten- und Biotopschutzes (Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt) bereits in ihrer Entstehung vermieden bzw. vermindert:**

- V1: Durchführung der Erd- und Bodenarbeiten nach den Bestimmungen der DIN 18300 und DIN 18915. Hierbei wird insbesondere ein getrennter Abtrag, Zwischenlagerung und Wiedereinbau von Ober- und Unterboden sowie eine Lockerung aller durch den Baubetrieb verdichteten Böden vorgenommen.
- V2: Baustelleneinrichtung und Materiallagerung erfolgt auf befestigten Flächen; die Bodenzwischenlagerung erfolgt innerhalb des abgegrenzten Baufeldes. Begrenzung des Baufeldes durch Absperrung mit einer an Pfählen befestigten Absperrkette. Intensive Einweisung der Baufirmen vor Beginn der Bauarbeiten und regelmäßige Kontrolle der Einhaltung der Begrenzung des Baufeldes (entspricht Vermeidungsmaßnahme Artenschutz 1 im FBA).

Sanierung Taxiway und Intersections NATO-Flugplatz Büchel

UVP-Bericht

- V3: Vorübergehende Vergrämung der Feldlerche von den Baufeldflächen durch Herstellung einer Schwarzbrache (vollständige Beseitigung des Bewuchses) vor Beginn der Revierbesetzung und Aufrechterhaltung für die Dauer der Bauzeit (entspricht Vermeidungsmaßnahme Artenschutz 2 im FBA).
- V4: Als Ausweichflächen für den temporären Verlust von Bruthabitatflächen für die Feldlerche erfolgt eine Aufwertung von zusammenhängenden Ackerflächen in einer Gesamtgröße von rd. 18 ha (Flurstücke Nr. 77, 78, 79 und 80 Flur 10, Flurstücke Nr. 92, 93, 94, 95, 96, 97 und 98/1 Flur 19 sowie der Flurstücke Nr. 115, 116, 117 und 118 Flur 12 in der Gemarkung Alflen). Die Aufwertung ist naturschutzfachlich wahlweise in Form einer Herstellung von Feldlerchenfenstern in Getreideäckern (Weizen, Roggen, Hafer, Sommergerste) oder durch Nutzungsänderung von Maisanbau in Kleegrasanbau bei gleichzeitiger Reduzierung der Nutzungsintensität bzw. Regulierung der Mahdtermine festgelegt. Die vertraglich über einen Zeitraum von 5 Jahren abgeschlossene Vereinbarung mit den Eigentümern sieht einen Kleegrasanbau vor, bei dem die Mahdtermine so gelegt sind, dass die Feldlerche ihr Brutgeschäft erfolgreich verrichten kann (entspricht Vermeidungsmaßnahme Artenschutz 3 im FBA).
- V5: Vergrämung auf wiedereingesäten Baufeldflächen bis zur Erreichung der Fertigstellung durch das Aufstellen von Pfosten mit Flatterbändern (entspricht Vermeidungsmaßnahme Artenschutz 4 im FBA).
- V6: Ökologische Baubegleitung mit fortlaufender und engmaschiger Kontrolle, Koordination mit der Baufirma, Überprüfung der Wirksamkeit, und im Bedarfsfall Anpassung der Artenschutz- und Naturschutzmaßnahmen (entspricht Vermeidungsmaßnahme Artenschutz 5 im FBA).
- V7: Monitoring (Überwachung) über einen Zeitraum von 10 Jahren, in dem die Entwicklung der Feldlerchenpopulation (Größe / Anzahl, Verteilung, Bruten und Brut-erfolg) sowohl innerhalb des Flugfeldgeländes als auch innerhalb der aufgewerteten Ackerflächen der Vermeidungsmaßnahme V4 überprüft und dokumentiert wird (entspricht Vermeidungsmaßnahme Artenschutz 6 im FBA).

Zur vollständigen Kompensation sind folgende Ausgleichsmaßnahmen vorgesehen:

- A1: Die dauerhafte Flächenversiegelung (KV: 21.311 m²) wird durch die Entsiegelung im Zuge des Teilrückbaus der bestehenden Intersection 4, des Teilrückbaus der nördlichen Werftzufahrt, des Rückbaus Not-Tower und Umfeld / Entsiegelung heutige Asphalt- oder Betonfahrbahn und des Rückbaus Car-Port und Pflasterfläche einer ehemaligen Trafostation (A1: 2.370 m²) sowie durch die Entsiegelung der Seitenflächen der Start- und Landebahn (A1: 21.800 m²) ausgeglichen. Der Ausgleich der baubedingten Teilversiegelung (KV: 1.275 m²) erfolgt durch Rückbau der Baustraße nach Abschluss der Bauarbeiten (A1: 1.275 m²).
- A2: Die vorübergehenden Verluste von arten- und blütenreichen Langgrasbeständen (170.867 m²) werden sukzessive mit Abschluss der Teilflächen der beiden Bauab-

Sanierung Taxiway und Intersections NATO-Flugplatz Büchel

UVP-Bericht

schnitte durch Ansaat einer autochthonen Gras-Kräutermischung wiederhergestellt (170.867 m²).

A3: Als Ausgleich für die dauerhaft verloren gegangenen Wiesenbestände erfolgt eine Neuherstellung arten- und blütenreicher Wiesenbestände / Langgrasbestände im Zuge des Rückbaus des Seitenstreifens an der Start- und Landebahn (24.200 m²).

Für die erforderliche Beseitigung der gesetzlich geschützten arten- und blütenreichen Wiesen- / Langgrasbestände (gem. § 15 Abs. 1 Nr. 3 LNatSchG RP in Verbindung mit § 30 Abs. 1 und 2 BNatSchG), wurde bereits der dafür notwendige Antrag auf Ausnahmegenehmigung (gem. § 30 Abs. 3 BNatSchG) bei der Oberen Naturschutzbehörde eingereicht. Die für Erteilung der Ausnahmegenehmigung erforderlichen Kriterien werden erfüllt.

Das gesamte Konzept der vorangehend beschriebenen Maßnahmen zur Vermeidung und zum Ausgleich wurde eng mit der Oberen Naturschutzbehörde der SGD Nord abgestimmt.

Die Vermeidungsmaßnahmen verhindern signifikante (über das allgemeine Lebensrisiko hinausgehende) baubedingte Tötungen oder Verletzungen von einzelnen Feldlerchen oder Bachstelzen, eine Beschädigung oder Zerstörung ihrer Gelege sowie eine Beschädigung oder Zerstörung ihrer Nester in signifikanter Anzahl. Baubedingte Störungen während der Fortpflanzung sind innerhalb des Wirkraumes im Vergleich zur hohen Vorbelastung (insbesondere Fluglärm, Silhouettenwirkung durch Flugzeuge, Fahrzeuge und Personen) durch den Flugbetrieb und alle anderen militärischen und sonstigen Tätigkeiten zur Unterhaltung nicht erheblich.

Während der Bauzeit des Taxiways von 2 Jahren wird ein Fortbestand ausreichender Brutflächen im räumlichen Zusammenhang durch die Aufwertung von rd. 18 ha Ackerflächen (1 ha pro betroffenem Brutpaar) westlich angrenzend an das Flugplatzgelände sichergestellt. Diese Ausweichflächen liegen in einer Entfernung von rd. 410 m zu den betroffenen Brutflächen innerhalb des Baufeldes, die größtenteils vorübergehend (170.8867 m²), mit im Vergleich geringem Anteil dauerhaft (20.995 m²) verloren gehen. Mit Fertigstellung einzelner Bauunterabschnitte innerhalb der Bauabschnitte 1 und 2 erfolgt innerhalb des Baufeldes eine sukzessive und damit kurzfristige Wiederherstellung der Vegetationsbestände / Biototypen und ihrer Lebensraumfunktionen (170.867 m²). Nach rd. 2,5 Jahren ist das gesamte Baufeld des Taxiways so weit wiederbegrünt, dass es für die Feldlerche und die übrigen Tierarten als Lebensraum wieder zur Verfügung steht.

Die Beeinträchtigungen durch dauerhafte Verluste von arten- und blütenreichen Langgrasbeständen (20.995 m²) und ihrer Lebensraumfunktionen sowohl für die Feldlerche als auch die betroffenen Falter- und Heuschreckenarten werden ortsnahe durch Neuherstellung gleichartiger Vegetationsbestände im Zuge der Rückbaumaßnahme der Seitenstreifen der Start- und Landebahn (24.200 m²) mit einer zeitlichen Verzögerung von

Sanierung Taxiway und Intersections NATO-Flugplatz Büchel

UVP-Bericht

3,5 - 4,5 Jahren ausgeglichen. Während dieser Zeit stehen für die Feldlerche die Ausweich-Bruthabitatflächen der Vermeidungsmaßnahme V4, die über einen Zeitraum von 5 Jahren (mit Verlängerungsoption) vertraglich gesichert sind, zur Verfügung.

Somit ist eine lückenlose (größtenteils mit einem Puffer von 2,5 Jahren) Bereitstellung von ausreichenden Bruthabitatflächen für die lokale Feldlerchenpopulation und damit auch die Beibehaltung des günstigen Erhaltungszustandes der lokalen Population sichergestellt.

Aufgrund der im Bereich des Flugfeldes großflächig (rd. 110 ha) verbleibenden blütenreichen Grünlandbestände ist im Hinblick auf die betroffenen Falter und Heuschrecken keine erhebliche Beeinträchtigung zu erwarten.

Der Ausgleich der Flächenneuversiegelung (21.311 m²) erfolgt größtenteils ebenfalls im Rahmen des Rückbaus dieses Seitenstreifens (21.800 m²) sowie darüber hinaus durch Teilrückbau der bestehenden Intersection 4, Teilrückbau der nördlichen Werftzufahrt, Rückbau Not-Tower und Umfeld / Entsiegelung heutige Asphalt- oder Betonfahrbahn, Rückbau Car-Port und Pflasterfläche einer ehemaligen Trafostation (2.370 m²). Der Rückbau eines zur Baustraße verbreiterten Schotterweges, wird ebenfalls sofort nach Abschluss der übrigen Bauarbeiten vorgenommen (1.275 m²).

Die im Vergleich zur hohen Vorbelastung geringfügige Erhöhung der Lärm- und Schadstoffimmissionen während der Bautätigkeiten führt weder für den Menschen noch für die Tier- und Pflanzenwelt zu erheblichen Auswirkungen.

Unter Berücksichtigung aller vorgenannten Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen sind im Zuge des Vorhabens „Sanierung Taxiway und Intersections“ keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen zu erwarten. Die umweltrelevanten Funktionen hinsichtlich der Schutzgüter Mensch (insbesondere menschliche Gesundheit), Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt, nationale oder europarechtliche Schutzgebiete, Fläche, Boden, Klima und kulturelles Erbe bleiben gewahrt. **Erhebliche Beeinträchtigungen der Umwelt im Sinne des Umweltverträglichkeitsgesetzes sind nicht zu erwarten.**

Bearbeitung: Kohns + Göbel Ingenieur GmbH
Dipl. Ing. Jutta Schwalm (Landschaftsplanerin)

Sanierung Taxiway und Intersections NATO-Flugplatz Büchel

UVP-Bericht

Gesetze, Normen und Richtlinien

ABFALLVERZEICHNIS-VERORDNUNG VOM 10. DEZEMBER 2001 (BGBL. I S. 3379), DIE ZULETZT DURCH ARTIKEL 2 DER VERORDNUNG VOM 17. JULI 2017 (BGBL. I S. 2644) GEÄNDERT WORDEN IST

ALLGEMEINE VERWALTUNGSVORSCHRIFT ZUM SCHUTZ GEGEN BAULÄRM – GERÄUSCHIMMISSIONEN (AVV BAULÄRM), VOM 19. AUGUST 1970

GESETZ ÜBER DIE UMWELTVERTRÄGLICHKEITSPRÜFUNG (UVP) UMWELTVERTRÄGLICHKEITSPRÜFUNG IN DER FASSUNG DER BEKANNTMACHUNG VOM 24. FEBRUAR 2010 (BGBL. I S. 94), ZULETZT GEÄNDERT DURCH Artikel 2 Absatz 14b des Gesetzes vom 08. SEPTEMBER 2017 (BGBL. I S. 3370)

GESETZ ÜBER NATURSCHUTZ UND LANDSCHAFTSPFLEGE (BUNDESNATURSCHUTZGESETZ - BNATSchG) VOM 29.07.2009 (BGBL. 2009 TEIL I NR. 51) ZULETZT GEÄNDERT DURCH Gesetz VOM 15. SEPTEMBER 2017 (BGBL. I S. 3434)

GESETZ ZUM SCHUTZ VOR GEFÄHRLICHEN STOFFEN (CHEMIKALIENGESETZ - CHEMG) VOM 28.08.2013 (BGBL. I S. 3498, 3991), ZULETZT GEÄNDERT DURCH ARTIKEL 2 DES GESETZES VOM 18.07.2017 (BGBL. I S. 2774)

GESETZ ZUM SCHUTZ VOR SCHÄDLICHEN UMWELTEINWIRKUNGEN DURCH LUFTVERUNREINIGUNGEN, GERÄUSCHE, ERSCHÜTTERUNGEN UND ÄHNLICHE VORGÄNGE (BUNDESMISSIONSSCHUTZGESETZ - BIMSCHG) IN DER FASSUNG DER BEKANNTMACHUNG VOM 17. MAI 2013 (BGBL. I S. 1274), ZULETZT GEÄNDERT DURCH ARTIKEL 3 DES GESETZES VOM 18. JULI 2017 (BGBL. I S. 2771)

GESETZ ZUR ORDNUNG DES WASSERHAUSHALTS (WASSERHAUSHALTSGESETZ - WHG) VOM 31. JULI 2009 (BGBL. I S. 2585), ZULETZT GEÄNDERT DURCH ARTIKEL 1 DES GESETZES VOM 18. JULI 2017 (BGBL. I S. 2771)

KARTIERANLEITUNG DER GESETZLICH GESCHÜTZTEN BIOTOPE IN RLP GESCHÜTZTE BIOTOPE NACH § 30 BNATSchG UND § 15 LNATSchG RLP, HRSG.: MINISTERIUM FÜR UMWELT, ENERGIE, ERNÄHRUNG UND FORSTEN, LANDESAMT FÜR UMWELT; STAND: 15. MAI 2018

KREISLAUFWIRTSCHAFTSGESETZ (GESETZ ZUR FÖRDERUNG DER KREISLAUFWIRTSCHAFT UND SICHERUNG DER UMWELTVERTRÄGLICHEN BEWIRTSCHAFTUNG VON ABFÄLLEN) ARTIKEL 1 DES GESETZES VOM 24.02.2012 (BGBL. I S. 212), IN KRAFT GETRETEN AM 01.03.2012 BZW. 01.06.2012

ZULETZT GEÄNDERT DURCH GESETZ VOM 20.07.2017 (BGBL. I S. 2808) M.W.V. 29.07.2017

LANDESNATURSCHUTZGESETZ (LNATSchG) RHEINLAND-PFALZ VOM 6. OKTOBER 2015, ZULETZT GEÄNDERT durch Artikel 3 des Gesetzes vom 21.12.2016 (GVBl. S. 583)

Sanierung Taxiway und Intersections NATO-Flugplatz Büchel

UVP-Bericht

LANDESWASSERGESETZ (LWG) RHEINLAND-PFALZ IN DER FASSUNG DER BEKANNTMACHUNG VOM 14. JULI 2015 (BGBl. I S. 483), ZULETZT GEÄNDERT DURCH ARTIKEL 3 DES GESETZES VOM 27.03.2018 (GVBl. S. 55, 57)

LÖKPLAN GbR: BIOTOPKARTIERANLEITUNG FÜR RHEINLAND-PFALZ, HRSG.: MINISTERIUM FÜR UMWELT, ENERGIE, ERNÄHRUNG UND FORSTEN, STAND: 03.05.2012

LFUG – LANDESAMT FÜR UMWELTSCHUTZ UND GEWERBEAUF SICHT (1993): PLANUNG VERNETZTER BIOTOPSYSTEME – BEREICH LANDKREIS COCHEM-ZELL, OPPENHEIM.

LUFTVERKEHRSGESETZ (LUFTVG) NEUGEFAST D U R C H B E K A N N T M A C H U N G V O M 10.05.2007 (BGBl. I S. 698), ZULETZT GEÄNDERT DURCH ARTIKEL 21 DES GESETZES VOM 19.02.2016 (BGBl. I S. 254)

REGIONALER RAUMORDNUNGSPLAN MITTEL RHEIN-WESTERWALD, 11. DEZEMBER 2017

VERORDNUNG ZUM SCHUTZ VOR GEFÄHRSTOFFEN (GEFÄHRSTOFFVERORDNUNG-GEFSTOFFV) VOM 26.11.2010 (BGBl. I S. 1643, 1644), ZULETZT GEÄNDERT DURCH ARTIKEL 148 DES GESETZES VOM 29.03.2017 (BGBl. I S. 626)

ZWÖLFTE VERORDNUNG ZUR DURCHFÜHRUNG DES BUNDESIMMISSIONSSCHUTZGESETZES (STÖRFALL-VERORDNUNG - 12. BImSchV) UNFALLVERHÜTUNGSVORSCHRIFTEN (UVV) IN DER FASSUNG DER BEKANNTMACHUNG VOM 15. MÄRZ 2017 (BGBl. I S. 483), ZULETZT GEÄNDERT DURCH ARTIKEL 1A DER VERORDNUNG VOM 8. DEZEMBER 2017 (BGBl. I S. 3882)

Literatur und Quellen

ARTEFAKT, LANDSCHAFTSINFORMATIONSSYSTEM (LANIS) DER NATURSCHUTZVERWALTUNG RHEINLAND-PFALZ, STAND 2015 - WWW.NATURSCHUTZ.RLP.DE

ARTENSCHUTZRECHTLICHE VORPRÜFUNG SANIERUNG TAXIWAY NATO-FLUGPLATZ BÜCHEL, GESCHÄFTSBEREICH BUNDESFORST DER BUNDESANSTALT FÜR IMMOBILIENAUFGABEN, FACHBEREICH NATURSCHUTZ, BUNDESFORSTBETRIEB RHEIN-MOSEL, 2014

BEWIRTSCHAFTUNGSPLANENTWURF FÜR DAS FFH-GEBIET „KONDELWALD UND NEBENTÄLER DER MOSEL“ GEBIETS-NR. 5908-302, STAND 2013

BfN – BUNDESAMT FÜR NATURSCHUTZ [HRSG.] (2009): ROTE LISTE GEFÄHRDETER TIERE, PFLANZEN UND PILZE DEUTSCHLANDS. BAND 1; WIRBELTIERE. – NATURSCHUTZ UND BIOLOGISCHE VIELFALT 70 (1). LANDWIRTSCHAFTSVERLAG MÜNSTER. 386 S. 18

BfN – BUNDESAMT FÜR NATURSCHUTZ [HRSG.] (2011): ROTE LISTE GEFÄHRDETER TIERE, PFLANZEN UND PILZE DEUTSCHLANDS. BAND 3; WIRBELLOSE TIERE (TEIL 1). – NATURSCHUTZ UND BIOLOGISCHE VIELFALT 70 (3). LANDWIRTSCHAFTSVERLAG MÜNSTER. 716 S. 19

Sanierung Taxiway und Intersections NATO-Flugplatz Büchel

UVP-Bericht

BIOTOPGUTACHTEN FÜR DEN FLUGPLATZ BÜCHEL, BERICHT NR. 94101, HRSG.: AMT FÜR WEHRGEOPHYSIK, TRABEN-TRABACH JULI 1994

BIOTOPGUTACHTEN FÜR DEN FLUGPLATZ BÜCHEL, BIOLOGISCHE INFORMATION, HEFT 2 / 2015, HRSG.: GEOINFORMATIONSDIENST DER BUNDESWEHR, TRABEN-TRABACH JULI 1994

BIOTOPKARTIERUNG RHEINLANDPFALZ, LANDSCHAFTSINFORMATIONSSYSTEM (LANIS) DER NATURSCHUTZVERWALTUNG RHEINLAND-PFALZ, 2007 UND 2011 - www.naturschutz.rlp.de

FLUGUNFALLVERHÜTUNG - VERHÜTUNG VON VOGELSCHLÄGEN IM FLUGBETRIEB DER BUNDESWEHR (HRSG. BUNDESWEHR MAI 2014)

FORSTEINRICHTUNGSDATEN, BUNDESFORSTBETRIEB RHEIN-MOSEL, BÜCHEL, HERAUSGEGEBEN VOM FACHBEREICH FORSTEINRICHTUNG UND KARTOGRAFIE SÜD DES GESCHÄFTSBEREICHES BUNDESFORST DER BUNDESANSTALT FÜR IMMOBILIENAUFGABEN, 2013

FORSTBETRIEBSKARTE BUNDESFORSTBETRIEB RHEIN-MOSEL, BÜCHEL, HERAUSGEGEBEN VOM FACHBEREICH FORSTEINRICHTUNG UND KARTOGRAFIE SÜD DES GESCHÄFTSBEREICHES BUNDESFORST DER BUNDESANSTALT FÜR IMMOBILIENAUFGABEN, 2014

INTERNATIONALE UND NATIONALE SCHUTZGEBIETE, LANDSCHAFTSINFORMATIONSSYSTEM (LANIS) DER NATURSCHUTZVERWALTUNG RHEINLAND-PFALZ, STAND 2015 - WWW.NATURSCHUTZ.RLP.DE

LANDSCHAFTSPFLEGERISCHER BEGLEITPLAN (LBP) „ERRICHTUNG VON DOPPELZAUNANLAGEN UM DREI LIEGEPLÄTZE AUF DEM NATO-FLUGPLATZ BÜCHEL“, UNVOLLSTÄNDIGER VORENTWURF, ERNST + PARTNER, LANDSCHAFTSARCHITEKTEN IM AUFTRAG VON LANDESBETRIEB LIEGENSCHAFTS- UND BAUBETREUUNG (LBB) NIEDERLASSUNG KOBLENZ, 2017

LANDSCHAFTSPFLEGERISCHER BEGLEITPLAN (LBP) „NEUBAU AF-GEBÄUDE MIT ZUFAHRTSSTRAÙE, NATO-FLUGPLATZ BÜCHEL“, KOHNS + GÖBEL INGENIEUR GMBH (KIG) IM AUFTRAG VON LANDESBETRIEB LIEGENSCHAFTS- UND BAUBETREUUNG (LBB) NIEDERLASSUNG KOBLENZ, 2016

LANDSCHAFTSPFLEGERISCHER BEGLEITPLAN (LBP) „ANBAU FLIEGERARZTGEBÄUDE, NATO-FLUGPLATZ BÜCHEL“, UNVOLLSTÄNDIGER VORENTWURF, KOHNS + GÖBEL INGENIEUR GMBH (KIG) IM AUFTRAG VON LANDESBETRIEB LIEGENSCHAFTS- UND BAUBETREUUNG (LBB) NIEDERLASSUNG KOBLENZ, 2017

LANDSCHAFTSPFLEGERISCHER BEGLEITPLAN (LBP) „NEUBAU HALLE 224, NATO-FLUGPLATZ BÜCHEL“, UNVOLLSTÄNDIGER VORENTWURF, KOHNS + GÖBEL INGENIEUR GMBH (KIG) IM AUF-

Sanierung Taxiway und Intersections NATO-Flugplatz Büchel

UVP-Bericht

TRAG VON LANDESBETRIEB LIEGENSCHAFTS- UND BAUBETREUUNG (LBB) NIEDERLASSUNG KOBLENZ, 2017

LFUG – LANDESAMT FÜR UMWELTSCHUTZ UND GEWERBEAUF SICHT (1993): PLANUNG VERNETZTER BIOTOPSYSTEME – BEREICH LANDKREIS COCHEM-ZELL, OPPENHEIM.

LEITFADEN ZUR VORPRÜFUNG DES EINZELFALLS IM RAHMEN DER FESTSTELLUNG DER UVP-PFLICHT VON PROJEKTEN, BMU 14.08.2003

STANDORTKARTE BÜCHEL, HERAUSGEGEBEN VOM FACHBEREICH FORSTEINRICHTUNG UND KARTOGRAFIE SÜD DES GESCHÄFTSBEREICHES BUNDESFORST DER BUNDESANSTALT FÜR IMMOBILIENAUFGABEN, 2001

UMWELTVERTRÄGLICHKEITSVORPRÜFUNG (UVP-VORP) FÜR GEPLANTE WALDRODUNGEN IM ZUSAMMENHANG MIT DEN VORHABEN SANIERUNG AUßENZAUN, NEUES UNTERKUNFTSGEBÄUDE (GEB. 500), HALLE 124, WASS-DOPPELZAUNANLAGE, NEUBAU AF-GEBÄUDE UND ANBAU AF-GEBÄUDE“, ERNST + PARTNER, LANDSCHAFTSARCHITEKTEN IM AUFTRAG VON LANDESBETRIEB LIEGENSCHAFTS- UND BAUBETREUUNG (LBB) NIEDERLASSUNG KOBLENZ, 2017

WIKIPEDIA: [HTTPS://DE.WIKIPEDIA.ORG/WIKI/FLIEGERHORST_BÜCHEL](https://de.wikipedia.org/wiki/Fliegerhorst_Büchel)

Anhang A

FLÄCHENERMITTLUNGEN

Sanierung Taxiway und Intersections NATO-Flugplatz Büchel
UVP-Bericht

Ver- und Entsiegelung

| Beschreibung der Baumaßnahme | Rechenweg | Versiegelung dauerhaft |
|---|--|------------------------|
| Neuversiegelung durch Verbreiterung des Taxiways auf einer Länge von 2.470 m von 22,50 m Breite auf 30,00 m Breite: | 2.470 m x 7,5 m = | 18.525 m ² |
| Neuversiegelung durch Neubau der Trompete der verlegten Intersection 3: | | 1.156 m ² |
| Neuversiegelung durch Teilverbreiterung der Intersection 1 und 5: | 440 m ² + 90 m ² = | 530 m ² |
| Vorbereitung ILS-Anlage / Neubau Gleitfahrtsender-Reflexionsfläche (Monitorfläche); Befestigung mit Rasengittersteinen ca. 2.200 m ² : | 2.200 x 0,5 = | 1.100 m ² |
| Summe | | 21.311 m ² |

| Beschreibung der Baumaßnahme | Rechenweg | Entsiegelung |
|---|---|----------------------|
| Teiltrückbau der bestehenden Intersection 4 | | 1.155 m ² |
| Teiltrückbau der nördlichen Werftzufahrt: | 155 m ² + 440 m ² = | 595 m ² |
| Rückbau Not-Tower und Umfeld / Entsiegelung heutige Asphalt- oder Betonfahrbahn | | 450 m ² |
| Rückbau Car-Port und Pflasterfläche einer ehemaligen Trafostation: | | 170 m ² |
| Summe | | 2.370 m ² |

- Dauerhafte Flächen-Mehrversiegelung: 18.941 m²
 (Flächen-Mehrversiegelung = Flächen-Neuversiegelung - Flächen-Entsiegelungen
 18.941 m² = 21.311 m² - 2.370 m²)
 - Dauerhafte Flächen-Neuversiegelung durch Ausbau Taxiway, Verlegung Intersection 3, Ausbau Intersections 1 und 5 und Neubau Gleitfahrtsender-Reflexionsfläche (Monitorfläche) für ILS-Anlage:
 (2.470 m x 7,50 m) + 1.156 m² + 530 m² + 1.100 m² = 21.311 m²
 - Flächen-Entsiegelungen durch Rückbau Intersection 4, Teiltrückbau Werft-Zufahrt Nord, Rückbau Not-Tower und Rückbau Trafostation:
 1.155 + 595 m² + 450 m² + 170 m² = 2.370 m²

| Beschreibung der Baumaßnahme | Rechenweg | Versiegelung vorübergehend |
|--|---|----------------------------|
| Errichtung einer Baustraße mit Schotterbelag durch Verbreiterung eines vorhandenen Schotterweges um 1,50 m auf einer Länge von 1.700 m | 1.700 m x 1,50 m = 2.550 m ² x 0,5 = | 1.275 m ² |

| Beschreibung der Baumaßnahme | Rechenweg | Instandsetzung |
|--|--------------------|-----------------------|
| Sanierung vorhandene Rollbahn des Taxiways | 2.470 m x 22,5 m = | 55.575 m ² |

Überbaute Flächen:

Sanierung Taxiway und Intersections NATO-Flugplatz Büchel

UVP-Bericht

$$\begin{array}{rclcl} 21.311 \text{ m}^2 & + & 2.550 \text{ m}^2 & = & 22.586 \text{ m}^2 \\ \text{Vollversiegelte Flächen} & + & \text{Ausbau zur Baustraße} & & \end{array}$$

(Die Verbreiterung des Taxiways erfolgt um 5,8 m an der westlichen und 1,7 m an der östlichen Seite)

- Dauerhafter Verlust von Vegetationsstrukturen: 37.050 m²
- Dauerhafter Verlust von blütenreichen bis mäßig blütenreichen Gras-Krautbeständen (extensive Langgrasbewirtschaftung mit Mulchmäh): 20.995 m²
 - Anlagebedingter, dauerhafter Verlust von Vielschnitt-Gras-Krautflächen:
2.470 m x 3,5 m + 2.470 m x 1,7 = 12.844 m²
(An der westlichen Seite wird der vorhandene 3,5 m breite Vielschnitttrassen vollständig überbaut, an der östlichen Seite werden nur 1,7 m des Vielschnitttrassens überbaut, der verbleibende Streifen von 1,8 m Breite wird auch künftig als Vielschnitttrassen hergestellt und genutzt.)
 - Anlagebedingter dauerhafter Verlust von blütenreichen bis mäßig blütenreichen Gras-Krautbeständen (extensive Langgrasbewirtschaftung mit Mulchmäh) durch Verbreiterung der Rollbahn an der westlichen Seite um 5,8 m, wodurch 2,3 m Langgrasbestände in Anspruch genommen werden:
2.470 m x 2,3 m = 5.681 m²
 - Anlage- und betriebsbedingte dauerhafte Umwandlung von blütenreichen bis mäßig blütenreichen Gras-Krautbeständen (extensive Langgrasbewirtschaftung mit Mulchmäh) mittlerer Wertigkeit in Vielschnitt-Gras-Krautflächen geringer Wertigkeit:
2.470 m x 4,0 m + 2.470 x 2,2 = 15.314 m²
(An der westlichen Seite wird der neue 4,0 m breite Vielschnitttrassenstreifen vollständig auf Flächen derzeitiger Langgrasbestände hergestellt, auf der östlichen Seite wird der neue 4,0 breite Vielschnitttrassenstreifen zu 1,8 m auf Flächen derzeitiger Vielschnitttrassenflächen und zu 2,2 m auf Flächen derzeitiger Langgrasbestände hergestellt.)
- Vorübergehender Verlust von Vegetationsstrukturen: 175.313 m²
 - Baubedingt vorübergehender Verlust von Vielschnitt-Gras-Krautflächen geringer Wertigkeit:
2.470 x 1,8 m = 4.446 m²
 - Baubedingt vorübergehender Verlust von blütenreichen bis mäßig blütenreichen Gras-Krautbeständen durch Verbreiterung eines Schotterweges zur vorübergehenden Nutzung als Baustraße:
1.700 m x 1,50 m = 2.550 m²
 - Baubedingt vorübergehende Beseitigung von blütenreichen bis mäßig blütenreichen Gras-Krautbeständen durch die übrigen Bodenarbeiten zur Geländeangleichung und durch die Bauarbeiten:
297.275 m² - 82.712 m² - 4.446 - 2.550 m² - 2.200 m² - 37.050 m² = 168.317 m²

Sanierung Taxiway und Intersections NATO-Flugplatz Büchel

UVP-Bericht

Engeres Baufeld - vorhandene befestigte Flächen Vegetationsstrukturen - vorübergehend verlorengene Vielschnittrassenflächen - Flächen für Baustraße - ILS-Fläche - dauerhaft verlorengene Vegetationsstrukturen)

- Vorübergehender Verlust von blütenreichen bis mäßig blütenreichen Gras-Krautbeständen (extensive Langgrasbewirtschaftung mit Mulchmähd): 170.867 m^2
 $297.275 \text{ m}^2 - 82.712 \text{ m}^2 - 4.446 - 2.200 \text{ m}^2 - 37.050 \text{ m}^2 = 170.867 \text{ m}^2$
 Engeres Baufeld - vorhandene befestigte Flächen Vegetationsstrukturen - vorübergehend verlorengene Vielschnittrassenflächen - ILS-Fläche - dauerhaft verlorengene Vegetationsstrukturen)
- Baubedingte Gefährdung der natürlichen Bodenfunktionen durch umfangreiche Erdumlagerungen und Bodenverdichtungen:
 $297.275 \text{ m}^2 - 82.712 \text{ m}^2 - 21.311 \text{ m}^2 - 1.100 \text{ m}^2 = 193.727 \text{ m}^2$
 (Engeres Baufeld - vorhandene befestigte Flächen - beanspruchte Flächen für dauerhafte Neuversiegelung)

Dauerhafter Flächenverbrauch

| Maßnahme / Flächenart | Flächengröße |
|--|-----------------------------|
| Verbreiterung Taxiway | 18.941 m ² |
| Ausbau Intersections | 1.686 m ² |
| Neubau Gleitfahrtsender-Reflexionsfläche | 2.200 m ² |
| Verlust Langgrasbestände | 20.995 m ² |
| Zwischensumme | 43.822 m ² |
| Abzüglich Rückbauflächen | 2.370 m ² |
| Endsumme | 41.452 m² |

Anhang B

Daten zu den Schutzgebieten

➤ **FFH-Gebiet Kondelwald und Nebentäler der Mosel (FFH-5908-302)**

Charakterisierung laut Datenblatt und FFH-Gebietssteckbrief: „Waldkomplex des Kondelwaldes mit großem Buchen- und Eichen-Hainbuchenwaldanteil, tief eingeschnittene felsreiche Bachtäler mit naturnahen Fließgewässern, Hangwälder und Magerrasen an den Hängen“.

Schutzwürdigkeit: „Teils naturnahe und vielfältige große Wälder. Naturnahe Nebentäler der Mosel mit meist natürlicher Fließgewässerdynamik, Habitate für autochthone Fische (z. B. Groppe), Felsenreichtum, ungestörte Hangwälder, Jagdhabitate von Fledermäusen.“

In der ersten Landesverordnung zur Änderung der Landesverordnung über die Erhaltungsziele in den Natura-2000-Gebieten vom 22. Dezember 2008 ist folgendes Erhaltungsziel festgelegt:

„Erhaltung oder Wiederherstellung

- der natürlichen Gewässer- und Uferzonendynamik, der typischen Gewässerlebensräume und -gemeinschaften sowie der guten Gewässerqualität der Moselzuflüsse,
- von Schlucht-, Buchen- und lichten Eichen-Hainbuchenwäldern,
- von unbeeinträchtigten Felslebensräumen,
- von artenreichen Mager- und Mähwiesen im bestehenden Grünland,
- von Fledermauswochenstuben und ungestörten Winterquartieren in Höhlen und Stollen.“

➤ **FFH-Gebiet „Moselhänge und Nebentäler der Mosel“ (FFH-5809-301)**

Charakterisierung laut Datenblatt und FFH-Gebietssteckbrief: „Von felsigen Hängen gekennzeichnetes Tal der Mosel, tief eingeschnittene Nebentäler mit naturnahen Bächen, vielfältigen Xerothermbiotopen, Hang- und Schluchtwälder, Buchenwälder, Blockschutt- und Eichen-Hainbuchen-Trockenwaldbestände.

Schutzwürdigkeit: „Vielfältige Biotopkomplexe des Moseltals, Fels- und Gesteinshaldenbiotope der Hangbereiche mit Magerrasen. Naturnahe Bäche und umgebende naturnahe Laubwälder, Große Fledermausquartiere und Jagdhabitate, Wiesen-Biotopkomplexe.“

Kulturhistorische Bedeutung: „Teils traditionelle Weinberglandschaft, Niederwaldnutzung“

In der ersten Landesverordnung zur Änderung der Landesverordnung über die Erhaltungsziele in den Natura-2000-Gebieten vom 22. Dezember 2008 ist folgendes Erhaltungsziel festgelegt:

„Erhaltung oder Wiederherstellung

Sanierung Taxiway und Intersections NATO-Flugplatz Büchel

UVP-Bericht

- der natürlichen Gewässer- und Uferzonendynamik, der typischen Gewässerlebensräume und -gemeinschaften sowie der Gewässerqualität der Moselzuflüsse, auch als Lebensraum autochthoner Fischarten und des Steinkrebises
- von Laubwäldern,
- von nicht intensiv genutztem Grünland, artenreichem Mager- und Pionierrasen und unbeeinträchtigten Felslebensräumen,
- von großen Fledermauswochenstuben im Moseltal und ungestörten Quartieren in Höhlen und Stollen.“

➤ **VSG- 5908-401 Wälder zwischen Wittlich und Cochem**

Charakterisierung laut Gebietssteckbrief: „Landschaftlich schönes Moselkerbtal mit klimatisch begünstigten Steilhängen und tief eingeschnittenen Seitentälern, deren Flanken in der Regel bewaldet sind. Wesentliche Lebensräume sind Brachen und unterschiedliche Waldtypen mit dominierenden Laubholzbeständen. Die Vermehrung und flächenmäßige Ausdehnung artenreicher Lebensraumtypen macht das Gebiet für eine Vielzahl bedrohter, in Anhang I der Vogelschutzrichtlinie benannter Vogelarten attraktiv und schützenswert. Mehrere Arten weisen u.a. hier ihre größten Brutvorkommen in Rheinland-Pfalz auf.

In der ersten Landesverordnung zur Änderung der Landesverordnung über die Erhaltungsziele in den Natura-2000-Gebieten vom 22. Dezember 2008 ist folgendes Erhaltungsziel festgelegt:

„Erhaltung oder Wiederherstellung strukturreicher Laub- und Mischwälder sowie von Magerrasen mit Brachen und Felsbiotopen, Erhaltung oder Wiederherstellung der natürlichen Gewässer- und Uferzonendynamik, ihrer typischen Lebensräume und -gemeinschaften sowie der Gewässerqualität.“

Als Zielarten der Vogelschutzrichtlinie sind benannt:

- Eisvogel (*Alcedo atthis*)
- Grauspecht (*Picus canus*)
- Haselhuhn (*Tetrastes bonasia*)
- Mittelspecht (*Dendrocopos medius*)
- Neuntöter (*Lanius collurio*)
- Rotmilan (*Milvus milvus*)
- Schwarzmilan (*Milvus migrans*)
- Schwarzspecht (*Dryocopus martius*)
- Schwarzstorch (*Ciconia nigra*)
- Uhu (*Bubo bubo*)
- Wanderfalke (*Falco peregrinus*)

Sanierung Taxiway und Intersections NATO-Flugplatz Büchel UVP-Bericht

- Wendehals (*Jynx torquilla*)
- Wespenbussard (*Pernis apivorus*)
- Zippammer (*Emberiza cia*)

➤ **Naturschutzgebiet „Wacholderheide Nassenberg“ (NSG-7135-174)**

Schutzzweck gem. § 3 der Rechtsverordnung über das Naturschutzgebiet „Wacholderheide Nassenberg“ Kreis Cochem-Zell vom 8. April 1982 ist die Erhaltung charakteristischer Landschaftselemente, extensiv genutzter Weiden, insbesondere der Wacholderbestände einschließlich der an diesen Lebensraum gebundenen Tiere und Pflanzen aus wissenschaftlichen Gründen.

➤ **Landschaftsschutzgebiet „Moselgebiet von Schweich bis Koblenz“**

Schutzzweck gem. § 3 der Landesverordnung über das Landschaftsschutzgebiet „Moselgebiet von Schweich bis Koblenz“ vom 17. Mai 1979 ist:

- „1. die Erhaltung der landschaftlichen Eigenart, der Schönheit und des Erholungswertes des Moseltales und seiner Seitentäler mit den das Landschaftsbild prägenden, noch weitgehend naturnahen Hängen und Höhenzügen sowie
2. die Verhinderung von Beeinträchtigungen des Landschaftshaushaltes, insbesondere durch Bodenerosionen in den Hanglagen.“

➤ **Naturpark „Vulkaneifel“ (NTP-072-003)**

Schutzzweck gem. § 5 der Landesverordnung über den „Naturpark Vulkaneifel“ vom 7. Mai 2010 ist:

(1) Schutzzweck für den gesamten „Naturpark Vulkaneifel“ ist es,

- „1. die Vulkaneifel mit ihren vulkanischen Zeugnissen, Maaren, Mooren, Bächen, Wiesen, Weiden, Tälern, Bergen, Wäldern und Trockenrasen als großräumiges, einheitliches, für Natur und Landschaft bedeutendes Gebiet zu schützen, zu pflegen und zu entwickeln und die Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts zu erhalten oder wiederherzustellen,
2. seine besondere Eignung als naturnaher Raum für nachhaltige Erholung und umweltverträglichen Tourismus einschließlich des Sports zu fördern und zu entwickeln,
3. die charakteristische Vielfalt, Eigenheit und Schönheit der durch vielfältige Nutzungen geprägten Landschaft und ihre Arten- und Biotopvielfalt zu erhalten und zu entwickeln und hierzu eine dauerhaft umweltgerechte Landnutzung anzustreben,
4. auf der Grundlage seiner natürlichen, kulturellen und wirtschaftlichen Qualität über das Zusammenwirken aller Betroffenen und Interessierten unter Einbezug der ge-

Sanierung Taxiway und Intersections NATO-Flugplatz Büchel UVP-Bericht

werblichen Wirtschaft einschließlich der Abbaubetriebe, die nachhaltige regionale Wertschöpfung zu erhöhen,

5. die Kultur- und Erholungslandschaft unter Einbeziehung der Land- und Forstwirtschaft zu erhalten, zu pflegen und zu entwickeln sowie
6. insgesamt eine nachhaltige Regionalentwicklung zu fördern.

(2) Zusätzlicher Schutzzweck für die Kernzonen ist es, eine naturnahe Erholung in der Stille zu ermöglichen.“