



**Antrag auf luftrechtliche
Änderungsgenehmigung
gem. § 6 Abs. 4 S. 2
Luftverkehrsgesetz (LuftVG)**

NATO-FLUGPLATZ BÜCHEL SANIERUNG TAXIWAY UND INTERSECTIONS INKL. INFRASTRUKTUR IM UMFELD



LBB-Niederlassung Koblenz

Postfach 20 13 55
56013 Koblenz

Vorlage der Unterlagen zum Antrag auf Änderungsgenehmigung

1. **Planunterlagen zur Sanierung Taxiway**
2. **UVP-Bericht**
3. **Landespflegerischer Begleitplan (Fachbeitrag Naturschutz)**
4. **Fachbeitrag Artenschutz**

Inhalt

<u>1</u>	<u>Übersicht der auf Genehmigung beantragten Änderungen</u>	<u>1</u>
<u>2</u>	<u>Bauschutzbereich</u>	<u>2</u>
<u>3</u>	<u>Vorgelegte Unterlagen</u>	<u>2</u>
<u>4</u>	<u>Grundlagen des Antrages auf Änderungsgenehmigung</u>	<u>3</u>
4.1	Rechtsgrundlagen	3
4.2	Antragsteller	4
<u>5</u>	<u>Ausgangslage</u>	<u>5</u>
<u>6</u>	<u>Gegenstand und Begründung der Änderungen</u>	<u>6</u>
6.1	luftrechtlich auf Genehmigung beantragte Änderungen	6
6.2	wesentliche nachrichtlich dargestellte Maßnahmen	8
6.2.1	Vorbereitung ILS-Fläche	8
6.2.2	Rückbau Not-Tower und Umfeld/Angleichung Feuerwehrebereitstellungshügel	8
6.2.3	Erneuerung der Befeuierungsanlagen	8
6.2.4	Anpassung/Ertüchtigung/Sanierung der Oberflächenentwässerungsanlagen	9
<u>7</u>	<u>Auswirkungen der Änderungen</u>	<u>11</u>
7.1	Kapazität und Flugbetrieb	11
7.2	Flugbetrieb während der Bauphase	11
7.3	Umweltauswirkungen	13
7.3.1	Erforderlichkeit einer Umweltverträglichkeitsprüfung	13
7.3.2	Fluglärm und Bodenlärm	13
7.3.3	Luftschadstoffe	14
7.3.4	Naturschutz und Landschaftspflege	15
7.3.5	Entwässerung	18
7.3.6	Altlasten, PFC	18
7.4	Raumordnung und Städtebau	19
<u>8</u>	<u>Hinweise auf weitere Verwaltungsverfahren</u>	<u>21</u>
<u>9</u>	<u>Grundstücksbetroffenheiten</u>	<u>22</u>
<u>10</u>	<u>Zusammenfassung</u>	<u>22</u>

1 Übersicht der auf Genehmigung beantragten Änderungen

Die auf luftrechtliche Genehmigung beantragten Änderungen umfassen folgende Baumaßnahmen:

- Grundlegende Instandsetzung / Erneuerung Parallelrollweg (Taxiway; TWY) inkl. gleichzeitiger Verbreiterung von rund 22,50 m auf 30 m Gesamtbreite
- Neubau eines Teiles (Trompete) der zukünftig zu verlegenden Intersection 3
- Teilrückbau der bestehenden Intersection 4 (die Intersection 4 wird komplett zurückgebaut im Zuge der Erneuerung der S/L-Bahn, jedoch nur etwa bis zur Hälfte im Zuge der Instandsetzung des Taxiways - siehe Planunterlagen)
- Teilverbreiterung der Intersection 1 und 5 aufgrund von aktuell gültigen ICAO-Anforderungen und Rollkonzept aus 2016
- Teilrückbau der nördlichen Werzufahrt aufgrund der Höhenanpassungen (Reduzierung der Ausbauflächen)
- Die Betonvorfeldfläche vor Schärwall Nord wird teilaufgenommen und in gleichen Abmessungen neu errichtet (Grund: Höhenangleichungen aus dem Neubau TWY)

Darüber hinaus wird nachrichtlich auf die folgenden Baumaßnahmen hingewiesen. Diese sind nicht Gegenstand der hier zur Genehmigung beantragten Änderungen und daher nachrichtlich dargestellt. Gleichwohl sind diese Baumaßnahmen Gegenstand der Umweltverträglichkeitsprüfung gemäß UVP § 9 Abs. 2 (2) (siehe Kap. 7.3.1 und Anlage 2):

- Rückbau Not-Tower und Umfeld (Erdwälle und Stahlbetongebäude, Rückbau Fahrbahn)
- Die sonstigen Zufahrten, wie z.B. Winterdienstzufahrt, werden in entsprechenden Verzugslängen aufgenommen und an den neuen Fahrbahnrand TWY angeglichen
- Rückbau Carport und Pflasterfläche einer ehemaligen Trafostation (ca. 170 m² Pflasterrückbau) und Erdangleichungen
- Vorbereitung ILS-Anlage / Gleitfahrtsender Reflexionsfläche (ca. 2.200 m² Rasengittersteine)
- Anpassung, Ertüchtigung und Sanierung der vorhandenen Oberflächenentwässerungsanlagen
- Erneuerung der vorhandenen Befeuerungsanlagen
- Parallelverlegung von Kabelleerrohrtrassen beidseitig des Taxiway
- Höhenangleichung von zwei Feuerwehrrückstellungshügeln
- Errichtung einer Baustraße entlang des Rollweges, Rückbau auf heutigen Bestand (geschotterter Weg) nach Abschluss der Baumaßnahme
- Überschussmassen des Erdbaus werden auf der Liegenschaft für die weitere Verwendung im Rahmen anderer Baumaßnahmen zwischengelagert
- Herstellung von je einer Kabeltrassenanbindung zwischen den Befeuerungseinrichtungen und den Stromversorgungsstationen / Trafostationen (Kabelkanäle von 1 m Breite) am nördlichen und südlichen Ende des Taxiways

2 Bauschutzbereich

Eine Anpassung des bestehenden Bauschutzbereichs ist mit den hier zur Genehmigung beantragten Änderungen nicht verbunden – der Bauschutzbereich erfährt keine Veränderung.

3 Vorgelegte Unterlagen

Anlage 1:

Übersichtslagepläne der Gesamtbaumaßnahme:

- Übersichtslageplan Luftbild
- Lageplan Übersichtsplan: Ü-LP Bauabschnitte
- Lageplan Baustelleneinrichtung LP Baustelleneinrichtung
- Regelquerschnitt: 003-A01-5-447-Regelquerschnitt 2
- Lageplan: A003-A01-3-167-Lageplan Rückbau Not-Tower

Anlage 2:

- UVP-Bericht des Büros Kohns + Göbel Ingenieure GmbH vom 23.10.2018

Anlage 3:

- LBP (Fachbeitrag Naturschutz) des Büros Kohns +Göbel Ingenieure GmbH vom 23.10.2018

Anlage 4:

- Artenschutzrechtliche Prüfung des Büros Kohns +Göbel Ingenieure GmbH vom 23.10.2018

4 Grundlagen des Antrages auf Änderungsgenehmigung

4.1 Rechtsgrundlagen

Grundlage einer Änderung des NATO-Flugplatzes Büchel wäre – soweit hierdurch neue Grundstücke in Anspruch genommen werden – die Durchführung eines Landbeschaffungsverfahrens (§ 30 Abs. 3 Satz 4 LuftVG i. V. m. § 1 des Landbeschaffungsgesetzes). Dies ist jedoch im Zusammenhang mit den hier dargestellten Änderungen nicht der Fall. Es werden durch die Maßnahme Neubau / Grundsanierung Taxiway und Intersections keine neuen oder anderen Grundstücke in Anspruch genommen.

Eine wesentliche Änderung bedarf grundsätzlich der luftverkehrsrechtlichen Genehmigung. Nach § 30 Abs. 3 S. 1 LuftVG ist für die Anlage und wesentliche Änderung eines Militärflugplatzes ein luftrechtliches Genehmigungsverfahren nach § 6 Abs. 4 S. 2 i. V. m. § 6 Abs. 1 LuftVG durchzuführen. Eines Planfeststellungsverfahrens nach § 8 LuftVG bedarf es, ohne dass es auf die Wesentlichkeit der Anlagenänderung ankäme, in jedem Fall nicht (§ 30 Abs. 1 S. 2 LuftVG).

Start- und Landebahn sowie Rollwege und Vorfelder stellen notwendige Bestandteile von Militärflugplätzen dar. Ihre luftrechtliche Genehmigung nach § 6 Abs. 4 S. 2 LuftVG ist dann erforderlich, wenn dieses Vorhaben den bestehenden Militärflugplatz wesentlich ändert.

Die Sanierung des Parallelrollweges/ Taxiways (TWY) wird primär aufgrund des schlechten baulichen Zustandes durchgeführt. Die Sanierung wird auch als vorbereitende Maßnahme für eine später folgende Grundsanierung der Start- Landebahn (S-/L-Bahn), die ebenfalls in sehr schlechtem baulichen Zustand ist, durchgeführt.

Während des Ausbaus, und auch danach, wird sich weder die Zahl der vor Ort stationierten Maschinen ändern, noch werden die aktuellen Flugbewegungen nach Art und Anzahl verändert. Beim späteren Ausbau der Start- Landebahn muss der Flugplatz für die heutigen Flugzeugmuster anflugbereit gehalten werden. Dies ist insbesondere für den Werftbetrieb (d.h. für Wartung und Reparaturen von Luftfahrzeugen) notwendig, hierbei handelt es sich pro Halbjahr um etwa 3-4 landende/startende Tornados. Der Werftbetrieb wird nicht mit dem Geschwader an einen anderen Ort verlagert, da dies mit einem gewaltigen logistischen Aufwand verbunden ist. Weiterhin ist es denkbar, aber nicht planbar, dass die amerikanische Transportmaschine C17 max. 3-4 Mal pro Jahr auf der Parallelrollbahn landen bzw. starten muss. Die C17 kann jedoch aufgrund ihrer Größe nicht auf einer 22,50 m-breiten Bahn landen. Aus diesem Grund wird eine Verbreiterung des Parallelrollweges auf 30,00 m umgesetzt. Die Verbreiterung ist gemäß Rollkonzept auch für die Starts und Landungen des A400M (Nachfolgemodell der Transall C-160 mit deutlich größeren Abmessungen) erforderlich. Ein Anflug und Start ist generell nur auf Sicht möglich, da der Parallelrollweg keine Ausrüstung als S-/L- Bahn erhalten wird. Der so verbreiterte TWY wird -während der Bauphase zur Sanierung der S-/L- Bahn- ausschließlich für vg. Zwecke genutzt. Die Kampfflugzeuge werden für die Dauer der Bauarbeiten an der S-/L-Bahn an einen anderen Fliegerhorst verlegt.

4.2 Antragsteller

Das Amt für Bundesbau (ABB) ist mit Auftrag vom 02.03.2017 durch das Bundesministerium der Verteidigung beauftragt worden, für die Bundeswehr – Taktisches Luftwaffengeschwader 33 – die Planung der Sanierung des Taxiway und Intersections zu beginnen. Resultierend hieraus sind die für den Antrag auf Änderungsgenehmigung gemäß § 6 Abs. 4 S. 2 Luftverkehrsgesetz- LuftVG erforderlichen Unterlagen zu erarbeiten.

5 Ausgangslage

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

6 Gegenstand und Begründung der Änderungen

6.1 Luftrechtlich auf Änderungsgenehmigung beantragte Maßnahmen

Die geplante Maßnahme soll innerhalb der Liegenschaft des NATO-Flugplatzes Büchel umgesetzt werden. 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.

Grundlegende Instandsetzung/Erneuerung Parallelrollbahn incl. Verbreiterung auf 30m

Bei dem Taxiway handelt es sich gem. Arbeitshilfe Flugbetriebsflächen (AHH FBF), Tabelle 1, Bereich der Nutzungsklassen (NK) um die NK 2 – Parallelrollbahn und Rollstraßen. Bzgl. der Referenzluftfahrzeuge weist Tabelle 2 Nr. 1 „taktische Kampfflugzeuge“ aus, die hieraus resultierenden erforderlichen Luftfahrzeugkennwerte ergeben sich aus der Tabelle 3. Bemessungsflugzeuge im vorliegenden Fall sind der Tornado, C17 und A400M. Weitere Kennwerte ergeben sich aus den Vorgaben der einzelnen Luftfahrzeuge.

Der Bestand weist eine überwiegend asphaltierte Ausbaubreite von ca. 22,50 m auf. Beidseitig ist eine Betonentwässerungsmulde mit einer Breite von 1,0 m und einem Muldenstichmaß von ca. 5 cm vorhanden.

Zur Bestandssituation muss gesagt werden, dass das Höhenprofil des Parallelrollwegs deutlich von der Höhengradiente der vorhandenen S/L-Bahn abweicht. In Teilbereichen besteht ein Höhendelta von bis zu 3,50 m. Die Centerline der S/L-Bahn liegt ziemlich genau 150 m von der heutigen Achse des Parallelrollweges entfernt. Aus diesem Grund besteht ein entsprechendes Gefälle in den Zwischenräumen zwischen den beiden Verkehrsflächen. In den Intersections liegt z. T. ein Gefälle oberhalb der Anforderungen der ICAO- Richtlinie vor. Im Zuge der Grundsaniierungsplanung des Taxiways wurde eine Optimierung des Höhenunterschiedes zwischen den beiden Gradienten eingehend geprüft. In Teilbereichen findet ein Anheben bzw. Absenken des Achsniveaus des neuen Parallelrollweges statt, um das Höhendelta langfristig zu reduzieren.

Verlegung (Rückbau/Neubau) Intersection 3 und Teilrückbau der Intersection 4/der nördlichen Werftzufahrt

Die beschriebene Höhenveränderung der Gradienten im Taxiway und die spätere Nutzung der südlichen Werftzufahrt als einzige Hauptzufahrt legt die Empfehlung zur Verlegung der Intersection 3 nahe.

Die heutige Intersection 3 wird nach Sanierung der S/L-Bahn später als Feuerwehrverbindung baulich zurückgebaut (Reduzierung der Ausbaubreite). Die bestehende und geplante Höhensituation bieten hierzu entsprechende Möglichkeiten. Die nördliche Zufahrt ist im Bestand problematischer und nach Umbau des Taxiways entsprechend noch ungünstiger.

Durch die vorgeschlagene Verlegung entsteht eine direkte geradlinige Verbindung zwischen Werftzufahrt – Taxiway – S/L-Bahn.

Die neue Intersection 3 in Verlängerung der Achse der Werftzufahrt Nord wird im Zuge der hier zur Genehmigung beantragten Änderungsmaßnahmen nur teilweise hergestellt (Trompete), der restliche Bau erfolgt im Zuge der späteren Erneuerung der S/L-Bahn.

Durch die Verlegung der Intersection 3 ergibt sich ein geringerer Abstand zur Intersection 4, was aus betrieblicher Sicht (Rollverkehr) nicht sinnvoll ist. Daher wird die vorhandene Intersection 4 zurückgebaut (hälftig im Zuge der hier zur Änderungsgenehmigung beantragten Maßnahmen und hälftig im Zuge der späteren Erneuerung S/L-Bahn).

Teilverbreiterung der Intersections 1-5:

Auf Basis eines Rollkonzeptes aus 2016 wurde bestätigt, dass die vorhandenen Ausrundungen (Filets) der Einmündungen (Ein- und Ausfahrten) vom TWY auf die Intersections zu gering ausgebaut und dimensioniert sind. Der Bestand entspricht nicht den aktuell gültigen technischen Regeln.

Aus diesem Grund müssen die vorhandenen Intersections in ihrer Breite aufgeweitet werden. Es handelt sich hierbei um geringfügige Verbreiterungen in den Einmündungen, die in keinen Zusammenhang zu den grundlegenden Flugbewegungen oder einer Veränderung der Flugzeugmuster zu sehen sind. Diese Angleichungen dienen lediglich der Herstellung eines verbesserten Rollbetriebes für den Nutzer.

Im Zuge des Neubaus des Parallelrollweges werden lediglich die Einmündungstropfeten der Intersections mit ausgebaut. Der sonstige Aus- und Umbau findet in der Bauphase zur S-/L- Bahn statt.

Folgende Breiten wurden festgelegt: Für die Intersections 1 und 5 Aufweitung auf eine neue Breite von 23 m, für die Intersections 2 und 3 auf eine Breite von 18 m. Die Anbindungen an die S/L-Bahn werden dann ebenfalls erst im Zuge des Neubaus der S/L-Bahn fortgeführt.

Teilaufnahme der Betonvorfeldfläche vor Schärftwall Nord /

Gleichzeitig muss im Bereich des Schärftwalls Nord zwischen Taxiway und S/L-Bahn eine Flächeneinebnung als Grundlage / Reflexionsfläche für die spätere Neueinrichtung eines Gleitfahrtsenders einer ILS-Anlage gewährleistet werden. Die Ebenheitsanforderungen dieses ILS-Systems erfordern eine Absenkung des Niveaus des Taxiways im nördlichen Bauabschnitt (Schärftwall Nord), damit die Ebenheitsanforderungen generell gewährleistet werden können. Ein Teilbereich des Betonvorfeldes von ca. 1.000 m² Fläche muss am Schärftwall Nord aufgenommen und in einer abgesenkten Höhenniveausituation neu errichtet werden. Die Flächen werden in ihrer Geometrie und Randausbildung nicht verändert. Der Schärftwall bleibt unverändert.

6.2 Wesentliche nachrichtlich dargestellte Maßnahmen

Hier ist lediglich eine Auswahl der nachrichtlich dargestellten Maßnahmen beschrieben. Die hier fehlenden Maßnahmen sind im UVP-Bericht näher erläutert.

6.2.1 Vorbereitung ILS-Fläche

Zu einem späteren Zeitpunkt, im Rahmen der Sanierung der S/L-Bahn, erfolgt die Einrichtung eines ILS-Systems auf dem NATO-Flugplatz Büchel. Die hierfür benötigte Gesamtreflexionsfläche ergibt sich unter Beachtung der Systemanforderungen zu rund 36.400 m². In Vorbereitung auf diese Einrichtung wird im Rahmen der hier angezeigten Maßnahmen die zentrale Monitorfläche der Antenne mit Rasengittersteinen belegt. Die systemnotwendige Fläche hierfür ist mit Abmessungen von ca. 20 m * 110 m ausgewiesen. Somit ergibt sich diese Teilfläche zu 2.200 m².

Die umliegenden sonstigen Flächen sind unbefestigte, begrünte Flächen, wobei ein Teil der Reflexion den TWY selbst überstreicht. Die gesamten Reflexionsflächen des ILS sind mit einer maximal zulässigen Geländeneigung von 0,9 – 1,0 Prozent, frei von jeglichen Aufbauten, zu gewährleisten. Um diesem Punkt zu gewährleisten, muss im Bereich der Intersection 2 / Zufahrt Liegeplatz 3 eine Angleichung der Höhendifferenz der Gradienten der S/L-Bahn und des Taxiways erfolgen. Gemäß Abstimmung werden hierzu im Gesamtfeld Angleichungen durchgeführt. Im Projekt TWY zunächst lediglich im Baufenster des TWY. Später erfolgt dann die Angleichung im Bereich der S/L- Bahn.

6.2.2 Rückbau Not-Tower und Umfeld/Angleichung von Feuerwehrbereitstellungshügeln

Weiterhin werden im Rahmen der Grundsanieung Hindernisse im direkten Nahbereich des Parallelrollwegs beseitigt, da diese nicht mehr benötigt werden und gleichzeitig ein entsprechendes Hindernis im späteren Interimsbetrieb (Werftbetrieb) darstellen. Dies sind:

- Not-Tower und Erdwälle im Umfeld
- Ehemalige Trafo-Station (Überdachung und Geländeeinschnitt)

Die Feuerwehrbereitstellungshügel werden ebenfalls im Zuge des neuen Aufbaus des Taxiways an das neue Höhenniveau angeglichen.

Alle baulichen Anlagen des Not-Towers sollen gleichzeitig zum Ausbau des neuen Taxiways im Bauabschnitt 2 mit zurück gebaut werden.

6.2.3 Erneuerung der Befeuungsanlagen

Die Sanierung und Verbreiterung des Taxiways einschließlich der Angleichung der Gradienten an das zukünftige S/L-Bahnniveau sowie die Verbreiterung der Intersections erfordern eine Erneuerung der Befeuung am Taxiway mit an den neuen Verlauf angepassten Standorten. Die vorhandenen Feuer sind ca. 35 Jahre alt. Die Optik ist stark verwittert, so dass die erforderlichen Lichtwerte nicht mehr erreicht werden. Eine aktuelle Anfrage beim Hersteller ergab, dass derzeit nicht geklärt ist, ob die Produktion zum Jahresende eingestellt wird. Aus diesem Grund werden neue Feuer vorgesehen.

Die vorhandenen Kabel sind erdverlegt und liegen in einem Bereich, der durch die Verbreiterung des Rollweges überdeckt wird. Zudem wurden bei zwei Stromkreisen grenzwertige Isolationswerte festgestellt. Neue Kabel werden in neu zu erstellenden Kabelschutzrohrtrassen entlang des Taxiways und zu den Versorgungsstationen zusammen mit einem Erdungsdraht verlegt.

Die geänderte Anzahl und Neuaufteilung der Feuer und Kabellängen erfordern eine Anpassung der Einstellungen an Reglern, der Anzapfungen an Speisetrofos und der Software der Betriebsüberwachung. Es ist vorgesehen, dies bei der Erneuerung der Steuer- und Regelanlagen im Rahmen einer getrennten Baumaßnahme soweit vorzurüsten, dass nur noch geringe Änderungen erforderlich werden.

Zur Erstellung der Kabelschutzrohrtrassen sind umfangreiche Tiefbauarbeiten erforderlich. Nach dem Abbruch des Taxiways werden an mehreren Stellen vorsorgliche Rohrquerungen in offener Bauweise vorgesehen. Die vorhandenen Feuerfundamente werden abgebrochen und an neuen Standorten durch neue Feuerfundamente, die auch zur Aufnahme der Feuertrafos geeignet sind, ersetzt und zum Schutz bei der Landschaftspflege mit einem Asphaltstreifen umgeben.

6.2.4 Anpassung/Ertüchtigung/Sanierung der Oberflächenentwässerungsanlagen

Aufgrund der baulichen Neuausbildung des Taxiways im Dachprofil mit beidseitigem Entwässerungsgefälle sind die vorhandenen Entwässerungssammler z. T. hydraulisch zu ertüchtigen. Die Sammler werden auf gleicher Trasse z. T. hydraulisch aufgeweitet. Weiterhin erhält der neue Taxiway beidseits am äußeren Rand eine Kastenrinne in Längsrichtung, da die heutige Muldenbetonrinne nicht mehr zulässig ist. Der hohe Fugenanteil birgt die Gefahr des Eindringens ggfls. wassergefährdender Stoffe in den Untergrund.

Der östliche Entwässerungssammler wird weiterhin am Rand des Taxiways in der Grünfläche liegen. Der westliche Entwässerungssammler rückt durch die Verbreiterung des Taxiways in die asphaltierte Fahrbahnfläche hinein. Die bestehenden Abwasserschächte werden in ihrer Höhe auf das neue Bauniveau angepasst und in die Asphaltflächen integriert.

Weiterhin sind bestehende Entwässerungseinrichtungen mit einer Gesamtlänge von ca. 3.450 m im Baufeld vorhanden. Für die neu zu errichtenden Kastenrinnen sind folgende Längen zu veranschlagen:

- Kastenrinne DN 300 in einer Gesamtlänge von 2.300 m
- Kastenrinne DN 400 in einer Gesamtlänge von 2.100 m

Durch die beidseitige Anordnung einer Kastenrinne, die eine gleichzeitige hydraulische Leistungsfähigkeit in Längsrichtung aufweist, können einige überlastete Sammlerabschnitte hydraulisch nachgewiesen werden. Hierdurch kann die Gesamtlänge der hydraulisch zu ertüchtigenden (aufzuweitenden / neuzubauenden) Abwasserhaltungen reduziert werden. Aufgrund der hydraulischen Mehrbelastung und der Quergefälleänderung ergeben sich in Teilbereichen zu erneuernde und hydraulisch aufzuweitende Kanalabschnitte. 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 m

7 Auswirkungen der Änderungen

7.1 Kapazität und Flugbetrieb

Mit den hier auf Änderungsgenehmigung beantragten Baumaßnahmen wird die Kapazität des Fliegerhorstes Büchel nicht verändert. Es werden hierdurch keine zusätzlichen Flugbewegungen oder Verkehre mit Luftfahrzeugen ermöglicht, die bislang nicht vor Ort verkehren konnten.

Die Maßnahmen, insbesondere die Verlegung der Intersection 3, dienen bei Berücksichtigung der späteren Nutzung der südlichen Werftzufahrt als einzige Hauptzufahrt zur Werft, konkret einer Verbesserung und Optimierung der Betriebsabläufe, da die Flugzeuge die S/L-Bahn wesentlich schneller verlassen bzw. erreichen können. Gleiches gilt auch für die Feuerwehr, die im Falle eines Unfalles deutlich schneller zum Einsatzort kommt.

Die Sanierung des Taxiways ist Voraussetzung für Starts/Landungen im Werftbetrieb für die Dauer der späteren Grundsanierung der S/L-Bahn. Die Verbreiterung dient lediglich dazu, der amerikanischen C17 und dem Nachfolgemodell der Transall C-160 A400M, Starts und Landungen zu ermöglichen. Der TWY erfüllt auch nach dem Umbau nicht die Anforderungen an eine vollständige S-/L- Bahn. Die für einen Instrumentenanflug notwendigen Anlagen werden nicht installiert, es wird nur eine Notbefeuerung eingerichtet, zudem werden keine Fanganlagen für Jets eingebaut.

Somit sind ausschließlich Starts und Landungen im Sichtflug im Rahmen einer Sondergenehmigung möglich. Auch sonstige Veränderungen des Flugbetriebes, wie Veränderungen im Hinblick auf die Zahl der Flugbewegungen, der verkehrenden Flugzeugtypen oder Betriebszeiten am Fliegerhorst Büchel sind mit der Baumaßnahme am Taxiway nicht verbunden.

7.2 Flugbetrieb während der Bauphase

Während der Baumaßnahme zur Erneuerung / Grundsanierung des Taxiways und der Intersections findet auf der bestehenden S/L-Bahn der reguläre Flugbetrieb weiter statt. Der Ausbau des Taxiways wird gemäß Infrastrukturbesprechung vom 15.02.2018 in zwei Bauabschnitten erfolgen: Der erste Bauabschnitt verläuft aus Richtung Süden nach Norden und zwar beginnend in Höhe der Feuerwehr bis zur Höhe nördlicher Schärftwall, der zweite Bauabschnitt ebenfalls beginnend im Süden bei Intersection 5 verläuft in Richtung Norden bis Höhe Feuerwehr. Die Angleichungsarbeiten in den Intersections an den Bestand können nur in Flugpausen oder an Wochenenden stattfinden. Der Nutzer gewährleistet, eventuelle Gastflugzeugbewegungen oder Übungen so zu takten, dass sie in die geplanten Bauabläufe einzubinden sind. Es findet keine Verlegung der vor Ort stationierten Luftfahrzeuge während des Baus Neubau/Grundsanierung des Taxiways statt. Es ist von einem Regelbetrieb auszugehen.

Je nach Baufortschritt in den Bauabschnitten werden die vorhandenen Intersections entsprechend für Schlepp- oder Rollverkehre genutzt. Die Nutzung des Liegeplatzes 3 ist eingeschränkt. Der Nutzer billigt zu, dass hier lediglich der Brems- und Kompensierplatz und eine weitere Shelterfläche zur Nutzung freigegeben werden soll. Alle anderen Bereiche

können als Baustelleneinrichtungsflächen mitbenutzt werden. Für die Baumaßnahme ist ein grundlegender Zeitrahmen von März 2019 bis Dezember 2020 geplant. Die Bauabschnitte sind in der Plananlage zu Bauabschnitten näher erläutert.

7.3 Umweltauswirkungen

7.3.1 Erforderlichkeit einer Umweltverträglichkeitsprüfung

Gemäß § 9 (2) Satz 2 Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz (UVPG) ist für das Bauvorhaben „Sanierung Taxiway und Intersections“ auf dem NATO-Flugplatz Büchel eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen.

Es ist zu untersuchen, ob durch das zu prüfende Vorhaben „Sanierung Taxiway und Intersections“ erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen gemäß UVPG entstehen können. Dabei sind die Kriterien der Anlage 4 des UVPG zu berücksichtigen.

Der UVP Bericht (gemäß § 16 UVPG) schließt, in Verbindung mit den Aussagen von Landschaftspflegerischem Begleitplan und Artenschutzrechtlicher Prüfung, mit der Beurteilung, dass unter Durchführung der dargestellten Vermeidung-/Minderungs- und Ausgleichsmaßnahmen mit den geplanten Änderungen „Sanierung Taxiway und Intersections“ keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen auf die Schutzgüter verbunden sind.

7.3.2 Fluglärm und Bodenlärm

Fluglärm

Die hier beantragten Änderungen erhöhen nicht die Kapazität des Flugplatzes (s. Abschnitt 7.1). Mit den baulichen Änderungen ist keine Änderung der Art und Anzahl von Flugbewegungen verbunden. Vor diesem Hintergrund ergeben sich im Zusammenhang mit den hier beantragten Änderungen keine Auswirkungen durch zusätzlichen Fluglärm.

Starts und Landungen auf dem Taxiway von anderen Luftfahrzeugen als den auf dem Flugplatz aktuell verkehrenden Flugzeugen sind nicht vorgesehen.

Mit den hier beantragten Änderungen werden zwar durch die Verbreiterung des Taxiways erweiterte FBF geschaffen, diese bewirken aber keine Fluglärmhöhung, da auf dem Taxiway nur eingeschränkter Flugbetrieb (3-4 x pro Halbjahr Tornados im Werftbetrieb und 3-4 pro Jahr C17 und 1x pro Monat 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 (rd. 150 m von Achse S/L-Bahn zu Achse Taxiway), allerdings erfolgt während der Sanierung der Start- und Landebahn nur ein sehr eingeschränkter Flugbetrieb (3-4 Maschinen/Halbjahr), sodass die Fluglärmbelastung gegenüber dem Normalbetrieb insgesamt deutlich reduziert wird.

Nach Fertigstellung der S/L-Bahn findet auf dem Taxiway keine Start- 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 Afflen 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, sodass hier keine Lärmerhöhung stattfindet. Alle anderen Gemeinden liegen soweit vom Flugplatz entfernt, dass eine Veränderung des Bodenlärms weder durch die Verlegung der Intersection 3 noch durch den Rückbau der Intersection 4 spürbar sein wird.

Fluglärm und Bodenlärm während der Bauphase

Während der Bauphase zur Erneuerung des Taxiways ist mit dem gleichen Flugverkehr wie im Normalbetrieb zu rechnen, sodass 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. Der Oberflächenbelag des Rollweges hat keinen Einfluss auf die zu betrachteten Lärmentwicklungen, da heute Asphaltbauweise vorliegt und nach der Sanierung ebenfalls.

7.3.3 Luftschadstoffe

Mit den hier zu beantragenden Änderungen sind keine Änderungen von Art und Anzahl der Flugbewegungen verbunden. Es ergeben sich nach Erneuerung der Parallelrollbahn keine Änderungen in Bezug auf Luftschadstoffe, da sich die Rollwege der Maschinen nicht verlängern und sich auch nicht wesentlich verschieben durch die Verlegung der Intersection 3. Hier ist eine Verlegung um 160 m in Anbetracht der Entfernung zu den nächsten Ortsgemeinden nicht relevant. Wie unter 7.3.2 beschrieben ergibt sich durch den Rückbau der Intersection 4 ebenfalls keine relevante Änderung der Rollwege und damit der Schadstoffverteilung und – menge.

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.

7.3.4 Naturschutz und Landschaftspflege

Die geplanten Baumaßnahmen stellen einen naturschutzrechtlichen Eingriff in Natur und Landschaft gemäß §§14ff Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) dar (naturschutzrechtliche Eingriffsregelung). Hiernach wird der Verursacher eines Eingriffes verpflichtet, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen, und unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege (Kompensationsmaßnahmen) zu mindern und auszugleichen (§15 Abs. 2).

Weiterhin sind zum Schutz wildlebender Tier- und Pflanzenarten vor Beeinträchtigungen durch das Vorhaben, die Vorgaben des speziellen Artenschutzes zu beachten. Die Artenschutzprüfung gemäß §§ 44 und 45 BNatSchG ist eine eigenständige Prüfung im Rahmen der naturschutzrechtlichen Zulassung eines Bauvorhabens. Die Gesamtmaßnahme ist auf die Einhaltung der gesetzlichen Verbote des § 44 BNatSchG hin überprüft.

Ferner ist zu überprüfen, inwiefern Auswirkungen des Vorhabens, negativen Einfluss auf die Zielsetzungen der umliegenden naturschutzrechtlichen Schutzgebiete (Natura 2000-Gebiete, Naturschutzgebiet, Landschaftsschutzgebiet, Naturpark, §30er Biotope) haben.

Es wurde ein Landschaftspflegerischer Begleitplan (Fachbeitrag Naturschutz) zur Abarbeitung der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung erstellt.

Die örtlichen Bestandserfassungen (Biotoptypenkartierung) erfolgten im Sommer 2017 und Frühjahr/Sommer 2018. Auf dieser Grundlage wurden die Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft durch die Eingriffsfolgen detailliert ermittelt und bewertet, sowie ein Kompensationskonzept mit Maßnahmen zur Eingriffsminderung, sowie Ausgleichmaßnahmen erstellt.

Der Eingriff in Natur und Landschaft charakterisiert sich im Wesentlichen durch

- den dauerhaften Verlust der Bodenfunktionen durch Versiegelung auf rd. 21.300m²,
- den vorübergehenden Verlust der Bodenfunktionen durch temporäre Versiegelung auf rd. 1275 m² (Baustraße)
- den dauerhaften Verlust der Biotopfunktion blüten- bis mäßig blütenreicher Langgrasbestände (rd. 23.000 m²)
- baubedingter vorübergehender Verlust von für die Brut geeigneten Habitatstrukturen für die besonders geschützte Feldlerche

Die nicht vermeidbaren Eingriffsfolgen werden mit folgenden Maßnahmen ausgeglichen (abgestimmt mit der Oberen Naturschutzbehörde):

- Flächenentsiegelung (2.370 m²) im Zuge der Rückbaumaßnahmen (Intersection 4, Not-Tower und Umfeld, nördliche Werftzufahrt, Car-Port und Pflasterfläche an ehemaliger Trafostation)
- Flächenentsiegelung (21.800 m²) im Rahmen der zeitlich anschließenden Baumaßnahme „Sanierung Start- und Landebahn“ (Gesamt-Entsiegelungsvolumen 50.000m²)
- Rückbau der Baustraße (1.275 m²)

- Wiederherstellung arten- und blütenreicher Gras-Krautbestände (24.200 m²) auf den Rückbauflächen der zeitlich anschließenden Maßnahme „Sanierung Start- und Landebahn“
- Wiederherstellung arten- und blütenreicher Gras-Krautbestände auf den Baufeld-Flächen (170.867 m²) im zeitlichen Verlauf der Baumaßnahme
- Aufwertung von privaten Ackerflächen außerhalb der Liegenschaft als Bruthabitat für die Feldlerche (18 ha) während der Bauzeit; vertragliche Vereinbarungen sind mit den Landwirten geschlossen

Fazit: Mit den vorgenannten Maßnahmen können alle naturschutzrechtlich relevanten Eingriffsfolgen ausgeglichen werden.

Fachbeitrag Artenschutz

Im Fachbeitrag Artenschutz wurden die artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände nach § 44 Absatz 1 i. V. m. Absatz 5 BNatSchG bezüglich der besonders und streng geschützten Arten (gemäß § 7 (2) Pkt. 13 u. 14 BNatSchG), die durch das Vorhaben erfüllt werden können, ermittelt und dargestellt.

Die für die Prüfung notwendige Datengrundlage wurde durch weitere örtliche Kartierungen (März bis September 2018) geschaffen.

Nach Abschichtung der Artenlisten (Arte-Fakt-Listen/LANIS RLP) waren folgende Arten bei der vertieften Betrachtung relevant (Relevanzprüfung): Vögel (Schwerpunkt Offenlandbrüter), Tagfalter, Widderchen, Heuschrecken und Reptilien.

Die Kartierung der Avifauna (Vögel) ergab ein Vorkommen von insgesamt 33 Vogelarten im Untersuchungsgebiet. Davon erlangten zwei Arten (Feldlerche und Bachstelze) den Status als Brutvogel. Alle anderen wurden nur als Nahrungsgäste oder überfliegend beobachtet.

Für die Feldlerche erlangen die Flugfeldflächen eine besondere Bedeutung. Sie wurde bei den Kartierterminen im Maximum mit 59 Brutpaaren erfasst. Im Bereich des Baufeldes befanden sich davon 18 Reviere.

Ferner wurden im Untersuchungsgebiet 24 Tagfalterarten, 2 Widderchen und 10 Heuschreckenarten erfasst, die jedoch aufgrund der Regelung gem. Abs. 5 § 44 BNatSchG nicht den Schutzbestimmungen des § 44 unterliegen.

Pflanzenarten, die den Schutz nach § 44 BNatSchG unterliegen wurden nicht festgestellt.

Mit nachfolgend aufgeführten Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen soll ein Auslösen der Verbotstatbestände nach § 44 BNatSchG verhindert werden (abgestimmt mit der Oberen Naturschutzbehörde):

- Strikte Abgrenzung des Baufeldes durch Absperrung mit einer an Pfählen befestigten Kette. Baustelleneinrichtung und Materiallagerung erfolgt auf befestigten Flächen, Bodenzwischenlagerung erfolgt innerhalb des begrenzten Baufeldes.
- Vergrämungsmaßnahmen für die Feldlerche aus dem Baufeld zur Vermeidung von Tötung von Einzeltieren und der Zerstörung von Gelegen (Anlage und Unterhaltung

einer Schwarzbrache im Bereich der jeweiligen Bauabschnitte, während der gesamten Baumaßnahme)

- Aufwertung von Ackerflächen außerhalb der Liegenschaft als Bruthabitat für die Feldlerche (18 ha), als Ersatz für die vorübergehend verlorengehenden Flächen auf dem Flugplatz
- Ökologische Baubegleitung mit intensiver Einweisung der Baufirmen, fortlaufende und engmaschige Kontrolle des Bauablaufes, Überprüfung der Wirksamkeit der Arten- und Naturschutzmaßnahmen und bei Bedarf Anpassung dieser.

Fazit: Zusammenfassend ist festzustellen, dass mit dem Vorhaben „Sanierung Taxiway und Intersections“ und den daraus resultierenden bau-, anlage- und betriebsbedingten Auswirkungen und Veränderungen des Plangebietes

- keine Zerstörung von Biotopen erfolgt, die für dort wildlebende Tiere der streng geschützten Arten nicht ersetzbar sind. Eine Beibehaltung des günstigen Erhaltungszustandes der lokalen Population ist sichergestellt
- keine Tötung (in signifikanter Anzahl) von wild lebenden Tieren der besonders geschützten Arten, keine Zerstörung oder Schädigung ihrer Entwicklungsformen erfolgen, die zu (signifikanten) negativen Auswirkungen auf die lokale Populationen führen.
- keine wild lebenden Tiere der streng geschützten Arten und der europäischen Vogelarten während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten so erheblich gestört werden, dass sich der Erhaltungszustand der lokalen Population hierdurch verschlechtert.
- Keine Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der wild lebenden Tiere der besonders geschützten Arten (in signifikanter Anzahl) erheblich geschädigt oder zerstört werden. Die ökologische Funktion der von dem Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten werden im räumlichen Zusammenhang weiter erfüllt.

Schutzgebiete/geschützte Biotope

Die Baumaßnahme greift in einem Umfang von insgesamt 23.000 m² in geschützte Biotope gemäß § 15 Landesnaturschutzgesetz RLP i. V. m § 30 BNatSchG ein (arten- und blütenreiche Langgrasbestände in der Ausprägung arten- und blütenreichen Glatthaferwiesen, Glatthafer-Wiesenknöterichwiesen und Rotschwengel-Straußgrasweiden). Ein entsprechender Ausnahmeantrag gemäß § 30 BNatSchG wird parallel zu dem hier bearbeiteten Genehmigungsverfahren bei der Oberen Naturschutzbehörde gestellt. Die Ausnahmekriterien (die Möglichkeit der Schaffung eines „gleichartigen Ausgleiches“, d.h. die Schaffung eines Biotopes vom selben Typ, der in den standörtlichen Gegebenheiten und der Flächenausdehnung mit dem beeinträchtigten Biotop im Wesentlichen übereinstimmt) liegen vor.

Eine Beeinträchtigung anderer nationaler Schutzgebiete ist durch die geplante Maßnahme (Auswirkungen der Bautätigkeiten bzw. der baulichen Veränderungen) nicht gegeben. Hier bedarf es keiner weiteren Planungen, bzw. Ausnahmeanträge.

Auch eine Betroffenheit von Natura 2000 Gebieten (nach § 32 BNatSchG) kann ausgeschlossen werden. Eine Verträglichkeitsprüfung (gemäß § 34 BNatSchG) wird nicht notwendig (siehe UVP-VP).

7.3.5 Entwässerung

Die auf Genehmigung beantragten Änderungen haben nur sehr geringe Auswirkungen auf die bestehende Entwässerung des NATO-Flugplatzes Büchel. Die Flugbetriebsflächen- FBF werden zur Ableitung des anfallenden Niederschlagswassers an das bestehende Regenwasserkanalnetz angeschlossen.

Das auf dem Taxiway anfallende, ggfls. Enteisungsmittel-belastete, Oberflächenwasser wird im weiteren Verlauf mittels Bestandsleitungen zu vorhandenen Regenrückhaltebecken -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 dieser Erlaubnis.

Die SGD Nord hat für 2 der 9 vorhandenen RRB 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 (z.B. nach Einsatz von Enteisungsmitteln) 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 Erhöhung relativiert.

Aktuell wird seitens LBB ein Liegenschaftsbezogenes Abwasserkonzept (LAK) für den NATO-Flugplatz Büchel erstellt, bei der hierbei durchzuführenden hydraulischen Nachrechnung werden die v. g. Mehrmengen berücksichtigt.

Sollte sich bei der Hydraulik die Erfordernis einer Erweiterung des RRB ergeben, so wird dies bei der Umsetzung des LAK berücksichtigt.

7.3.6 Altlasten, PFC

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 Bodenentsorgung werden vorgelagerte, abfalltechnische Untersuchungen, insbesondere in relevanten Bereichen an der Baufeld-

grenze, durchgeführt. Dadurch wird ausgeschlossen dass es zu einem Eingriff in kontaminierte Bereiche bzw. zur Mobilisierung von Schadstoffen 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 (Bundesbodenschutzgesetz BBodSchG) und der Bundesbodenschutz- und Altlastenverordnung (BBodSchV) durchgeführt.

Soweit im Rahmen der Baumaßnahme mit PFC belasteter Boden oder Bodenabfall anfällt, ist dieser gemäß den einschlägigen Regeln für Entsorgung zu behandeln und/oder 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. ist 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 werden mit der zuständigen Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord (Koblenz) abgestimmt.

Durch die Baumaßnahme wird keine Freisetzung von Schadstoffen, hier PFC, erfolgen. 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.

7.4 Raumordnung und Städtebau

Es ist durch die Militärische Luftfahrtbehörde zu prüfen, ob die hier beantragten Änderungen des NATO-Flugplatzes Büchel den Erfordernissen der Raumordnung und des Städtebaus entsprechen. Die ist nach Auffassung des Antragstellers in Bezug auf die hier beantragten Änderungen der Fall.

Erfordernisse der Raumordnung und der Landesplanung

Erfordernisse der Raumordnung sind nach § 3 Nr. 1 ROG Ziele der Raumordnung, Grundsätze der Raumordnung und sonstige Erfordernisse der Raumordnung.

Mit den hier auf Genehmigung beantragten Änderungen ist kein zusätzlicher Flächenbedarf außerhalb des bestehenden Flugplatzgeländes verbunden. Eine Änderung des Bauschutzbereiches ist mit den geplanten Maßnahmen ebenfalls nicht verbunden.

Die Änderungen führen auch nicht zu einer Kapazitätserhöhung der FBF des NATO-Flugplatzes Büchel mit der Folge zusätzlicher Flugbewegungen (s. Abschnitt 7.1). Die Änderungen führen nicht zu raumordnerisch relevanten Auswirkungen durch Fluglärm oder Bodenlärm (s. Abschnitt 7.3.2).

Soweit es um den mit den Änderungen verbundenen Eingriff in Natur und Landschaft geht, wird auf den beigefügten Landschaftspflegerischen Begleitplan Bezug genommen (s. Anlage 3).

Insgesamt ergeben sich damit aus den Änderungen keine relevanten Auswirkungen auf die Erfordernisse der Raumordnung und der Landesplanung.

Erfordernisse des Städtebaus

Durch die Militärische Luftfahrtbehörde sind auch die Erfordernisse des Städtebaus zu berücksichtigen. Dieses Kriterium dient insbesondere dem Schutz der Planungshoheit der von dem Flugplatz und dem Flugbetrieb betroffenen Gemeinden.

Für die hier zu beantragenden Änderungen werden keine Flächen außerhalb des bestehenden Flugplatzes in Anspruch genommen. Eine Beeinträchtigung der Planungshoheit der betroffenen Gemeinden hierdurch ist nicht gegeben.

Die kommunale Planungshoheit kann auch durch Beschränkungen beeinträchtigt werden, die aufgrund eines Bauschutzbereichs nach § 12 LuftVG zu beachten sind. Solche Einschränkungen sind heute bereits nach Maßgabe des bestehenden Bauschutzbereichs vorhanden. Eine Änderung des Bauschutzbereichs ist nicht Gegenstand der vorliegenden Änderungen.

Die kommunale Planungshoheit kann auch dadurch beeinträchtigt werden, dass sich aus der Festsetzung von Lärmschutzbereichen nach dem Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm Baubeschränkungen und Bauverbote ergeben. Ferner wird die Möglichkeit zur Errichtung von Gebäuden für öffentliche Einrichtungen beschränkt. In diesem Zusammenhang ist von Bedeutung, dass mit den geplanten Maßnahmen keine Veränderung des Fluglärms oder Bodenlärms und damit keine Veränderung möglicher Betroffenheiten der kommunalen Planungshoheit verbunden sind (s. Abschnitt 7.3.2).

Insgesamt ergeben sich damit aus den Änderungen keine relevanten Auswirkungen auf die Erfordernisse des Städtebaus.

8 Hinweise auf weitere Verwaltungsverfahren

Das luftrechtliche Genehmigungsverfahren nach § 6 Abs. 4 S. 2 LuftVG entfaltet keine Konzentrationswirkung.

Die Notwendigkeit von weiteren öffentlich-rechtlichen Verfahren ist somit zu überprüfen.

Aufgrund der Notwendigkeit der Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nach UVPG wäre gemäß § 83 Abs. 4 Satz 1 LBauO die Zustimmung der Oberen Bauaufsichtsbehörde einzuholen. Nach Rücksprache mit der SGD Nord bedarf es allerdings keines Zustimmungsverfahrens, da es sich bei den in Rede stehenden Baumaßnahmen um genehmigungsfreie Maßnahmen nach § 62 LBauO handelt, der NATO-Flugplatz als Außenbereich betrachtet wird und die naturschutzrechtlichen Belange im Rahmen der UVP berücksichtigt werden.

Das Oberflächenwasser wird bestehenden Regenrückhaltebecken zugeführt, die Ableitung in den Vorfluter erfolgt gedrosselt, somit erfolgt keine Mengenerhöhung. Die Zusammensetzung des Oberflächenwassers ändert sich durch die Erneuerungsmaßnahme ebenfalls nicht, sodass eine wasserrechtliche Anzeigepflicht nicht gegeben ist.

Auch eine forstrechtliche Genehmigung entbehrt sich, da keine Rodung oder sonstige Veränderung von Waldflächen stattfindet.

Genehmigungen gemäß Immissionschutzrecht sind nur einzuholen, sofern bestimmte Schwellenwerte bezüglich Luftverunreinigung, Geräuschen, Gerüchen, Erschütterungen, Licht, Strahlen oder Wärme überschritten werden. Da sich am Charakter des Flugplatzes nach Erneuerung der Parallelrollbahn keine Änderungen ergeben, ist kein immissionsschutzrechtliches Verfahren notwendig. Grundsätzlich gilt das Bundes-Immissionsschutzgesetz-BImSchG nicht für Flugplätze (§ 2 Nr. 2 BImSchG).

Die Belange des Abfallrechtes werden hinsichtlich der notwendigen Entsorgung von überschüssigem oder bautechnisch nicht brauchbarem Boden tangiert und im Rahmen der Ausführungsplanung mit den zuständigen Behörden (SGD) abgestimmt.

Ferner greift die Baumaßnahme in geschützte Biotope gemäß § 15 Landesnaturschutzgesetz RLP i. V. m § 30 BNatSchG ein. Ein entsprechender Ausnahmeantrag gemäß § 30 BNatSchG wird parallel zu dem hier bearbeiteten Genehmigungsverfahren bei der Oberen Naturschutzbehörde gestellt. Die Ausnahmekriterien (die Möglichkeit der Schaffung eines „gleichartigen Ausgleiches“, d.h. die Schaffung eines Biotopes vom selben Typ, der in den standörtlichen Gegebenheiten und der Flächenausdehnung mit dem beeinträchtigten Biotop im Wesentlichen übereinstimmt) liegen vor.

9 Grundstücksbetroffenheiten

Durch die hier beantragten Änderungen werden keine Flächen außerhalb des bestehenden NATO-Flugplatzes in Anspruch genommen. Zur Realisierung der Maßnahmen ist keine Landbeschaffung erforderlich.

Neue oder weitere Grunddienstbarkeiten sind nicht notwendig.

10 Zusammenfassung

Nach den vorstehenden Ausführungen handelt es sich bei den beantragten Änderungen um Fälle wesentlicher Bedeutung. Daher bedarf es aus Sicht des Antragstellers eines förmlichen Änderungsgenehmigungsverfahrens nach § 6 Abs. 4 S. 2 LuftVG.

Gleichzeitig kann deutlich gemacht werden, dass unter Berücksichtigung der Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen aus LBP und Fachbeitrag Artenschutz, mit den Änderungen keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen auf die Schutzgüter nach dem Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz (UVPG) verbunden sind.

1. Planunterlagen zur Sanierung Taxiway

Übersichtslagepläne der Gesamtbaumaßnahme:

Übersichtslageplan Luftbild

Lageplan: Übersichtsplan: Ü-LP Bauabschnitte

Lageplan Baustelleneinrichtung LP Baustelleneinrichtung

Regelquerschnitt: 003-A01-5-447-Regelquerschnitt 2

Lageplan: A003-A01-3-167-Lageplan Rückbau Not-Tower

2. UVP Bericht

Büro Kohns + Göbel Ingenieure GmbH vom 23.10.2018

3. Landschaftspflegerischer Begleitplan (Fachbeitrag Naturschutz)

Büro Kohns + Göbel Ingenieure GmbH vom 23.10.2018

4. Artenschutzrechtliche Prüfung (Fachbeitrag Artenschutz)

Büro Kohns + Göbel Ingenieure GmbH vom 23.10.2018