



**Luftfahrtamt der Bundeswehr**  
Abteilung 1 Referat 1 d

LufABw – 1d • Postfach 90 61 10 / 529 • 51127 Köln

**Amt für Bundesbau**  
Postfach 2860  
55018 Mainz



**Bundeswehr**  
Wir. Dienen. Deutschland.

**Michael Gruhn**  
Regierungsdirektor

HAUSANSCHRIFT Flughafenstr. 1, 51147 Köln-Wahn  
POSTANSCHRIFT Postfach 90 61 10 / 529, 51127 Köln-Wahn  
TEL +49 (0)2203-908-1725  
FAX +49 (0)2203-908-6517  
E-MAIL LufABw1d@bundeswehr.org

BETREFF NATO Flugplatz Büchel  
Sanierung des Parallelrollweges und Kreuzungen  
BEZUG Ihr Genehmigungsantrag nach § 6 Abs. 4 Satz 2 LuftVG vom 31.10.2018  
Gz 56-01-05 /Büchel  
DATUM Köln, 18.02.2019

**Genehmigung für die Sanierung und Verbreiterung des Taxiways  
und der Intersections inkl. Infrastruktur im Umfeld auf dem NATO  
Flugplatz Büchel**

**vom**

**18.02.2019**

## Gliederung

A. Entscheidung.....	6
I. Genehmigung nach § 6 Abs. 4 Satz 2 i.V.m. § 30 LuftVG .....	6
II. Auflagen .....	6
III. Hinweise.....	10
IV. Sofortige Vollziehung.....	10
B. Sachverhalt .....	11
I. Vorgeschichte .....	11
II. Bestehende Flugplatzanlage .....	11
III. Vorhaben und Hintergrund .....	12
IV. Antrag .....	13
1. Beantragte Änderungen.....	13
1.1 Grundlegende Instandsetzung/ Erneuerung Parallelrollweg (Taxiway; TWY) .....	13
1.2 Neubau eines Teiles (Trompete) der zukünftig zu verlegenden Intersection 3.....	14
1.3 Teilrückbau der bestehenden Intersection 4 .....	14
1.4 Teilverbreiterung der Intersection 1, 2 und 5.....	14
1.5 Teilrückbau der nördlichen Werftzufahrt aufgrund der Höhenanpassungen .....	14
1.6 Teilaufnahme der Betonvorfeldfläche vor Schärwall Nord und Neuerrichtung im Zuge der Höhenangleichungen.....	15
1.7 Nachrichtlich angezeigte Änderungen .....	15
2. Vorgelegte Unterlagen .....	16
3. Auswirkungen der Änderungen .....	17
3.1 Betroffenheit anderer Grundstücke.....	17
3.2 Bauschutzbereich.....	17
3.3 Auswirkungen auf Kapazität und Flugbetrieb .....	17
3.4 Auswirkungen auf die Umwelt.....	17
3.4.1 Fluglärm .....	18
3.4.2 Bodenlärm.....	18
3.4.3 Luftschadstoffe.....	19
3.4.4 Naturschutz und Landschaftspflege .....	19
3.5 Entwässerung .....	20
3.6 Auswirkungen auf Raumordnung und Städtebau.....	20
3.7 Altlasten.....	21
C. Rechtliche Beurteilung .....	21
I. Rechtsgrundlagen.....	21

II. Verfahrensrechtliche Bewertung.....	22
1. Änderungsgenehmigung ohne Planfeststellung.....	22
2. Zuständigkeit.....	23
3. Umweltverträglichkeitsprüfung.....	23
4. Sonstige erforderliche Genehmigungen.....	23
5. Keine Auswirkungen auf FFH- oder Vogelschutzgebiete.....	24
6. Anhörungsverfahren.....	24
6.1 Beteiligung der Gebietskörperschaften, Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange.....	25
6.2 Öffentlichkeitsbeteiligung.....	25
6.3 Einwendungen und Stellungnahmen.....	25
III. Materiell-rechtliche Bewertung.....	27
1. Notwendigkeit des Vorhabens.....	27
1.1 Planrechtfertigung.....	27
1.2 Alternativenprüfung.....	28
2. Erfordernisse der Raumordnung und der Landesplanung.....	28
2.1 Raumordnungsverfahren.....	29
2.2 Landes-Raumordnungsprogramm.....	29
2.3 Regionales Raumordnungsprogramm.....	30
2.4 Zusammenfassendes Ergebnis.....	30
3. Erfordernisse des Städtebaus.....	30
4. Schutz vor Fluglärm.....	31
5. Schutz vor Luftverunreinigungen.....	32
6. Entwässerung.....	33
7. Erfordernisse des Naturschutzes und der Landschaftspflege.....	33
7.1 Landschaftspflegerischer Begleitplan (Fachbeitrag Naturschutz).....	34
7.2 Derzeitiger Bestand.....	34
7.2.1 Boden.....	34
7.2.2 Wasser.....	35
7.2.3 Luft und Klima.....	35
7.2.4 Tiere.....	36
7.2.5 Pflanzen.....	36
7.2.6 Schutzgebiete und -objekte sowie schutzwürdige Bereiche.....	38
7.2.7 Landschaft.....	38
7.3 Ausmaß des Vorhabens.....	39
7.4 Eingriffe in Schutzgüter.....	39
7.4.1 Auswirkungen auf das Schutzgut Boden.....	39
7.4.2 Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser.....	40

7.4.3	Auswirkungen auf die Schutzgüter Luft und Klima .....	41
7.4.4	Auswirkungen auf das Schutzgut Tiere .....	41
7.4.5	Auswirkungen auf das Schutzgut Pflanzen .....	42
7.4.6	Auswirkungen auf Schutzgebiete und -objekte sowie schutzwürdige Bereiche ...	42
7.4.7	Auswirkungen auf FFH- und EU-Vogel-Schutzgebiete .....	43
7.4.8	Auswirkungen auf das Landschaftsbild .....	43
7.5	Unvermeidbarkeit der Eingriffe .....	43
7.6	Ausgleich der Eingriffe .....	44
7.6.1	Kompensation der Überbauung und Flächenversiegelung durch Maßnahme A 1 .. .....	45
7.6.2	Kompensation des Verlustes arten- und blütenreicher Gras-Krautbestände auf den Bauelflächen durch Maßnahme A2 .....	45
7.6.3	Kompensation des Verlustes arten- und blütenreicher Gras-Krautbestände auf den Rückbauflächen an der Start- und Landebahn durch Maßnahme A3.....	46
7.7	Ergebnis .....	46
8.	Artenschutz .....	47
8.1	Beeinträchtigung von geschützten Arten .....	47
8.2	Vermeidbarkeit der Beeinträchtigungen .....	47
8.2.1	Feldlerchen.....	47
8.2.2	Bachstelze.....	48
8.3	Ergebnis .....	49
9.	Umweltverträglichkeitsprüfung.....	49
9.1	Vorprüfung.....	50
9.2	Einreichung der Unterlagen; Öffentlichkeitsbeteiligung.....	51
9.3	Gegenstand der Umweltverträglichkeitsprüfung.....	51
9.4	Alternativenprüfung .....	51
9.5	Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen des Vorhabens (§ 24 UVPG).....	52
9.5.1	Untersuchungsinhalt, -rahmen und -methoden .....	52
9.5.2	Umweltauswirkungen.....	53
9.5.2.1	Schutzgut Mensch (einschl. der menschlichen Gesundheit).....	54
9.5.2.2	Schutzgut Pflanzen.....	55
9.5.2.3	Schutzgut Tiere .....	56
9.5.2.4	Schutzgut Fläche / Boden .....	56
9.5.2.5	Wasser.....	57
9.5.2.5.1	Grundwasser .....	57
9.5.2.5.2	Oberflächengewässer .....	57
9.5.2.6	Schutzgut Luft.....	57
9.5.2.7	Schutzgut Klima.....	58

9.5.2.8	Schutzgut Landschaft.....	58
9.5.2.9	Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter.....	58
9.5.2.10	Vermeidungs-, Verminderungs- und Kompensationsmaßnahmen.....	59
9.5.2.11	Wechselwirkungen / Maßnahmen im Zusammenwirken.....	60
9.6	Zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen (§ 25 UVPG).....	61
9.6.1	Schutzgut Mensch.....	61
9.6.2	Schutzgut Pflanzen.....	61
9.6.3	Schutzgut Tiere.....	61
9.6.5	Schutzgut Fläche / Boden.....	62
9.6.6	Schutzgut Wasser.....	62
9.6.6.1	Oberflächengewässer.....	62
9.6.6.2	Grundwasser.....	63
9.6.7	Schutzgut Luft.....	63
9.6.8	Schutzgut Klima.....	63
9.6.9	Schutzgut Landschaft.....	63
9.6.10	Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter.....	63
9.6.11	Wechselwirkungen / Maßnahmen im Zusammenwirken.....	64
9.7.	Erläuterung gemäß § 26 Abs. 1 Nr. 3 lit. d) UVPG.....	64
9.8	Gesamtbewertung.....	64
10.	Abwägung und zusammenfassende Würdigung.....	65
D.	Rechtsbehelfsbelehrung.....	68

In dem Genehmigungsverfahren nach § 6 des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 10.05.2007 (BGBl. I S. 698), zuletzt geändert durch Artikel 2 Abs. 11 des Gesetzes vom 20.07.2017 (BGBl. I S. 2808) i.V.m. § 30 LuftVG ergeht auf Antrag des Amtes für Bundesbau (ABB) vom 31.10.2018 in Verfahrensstandschaft für das Bundesministerium der Verteidigung – Teilstreitkraft Luftwaffe – für den NATO-Flugplatz Büchel die folgende Entscheidung:

**A.**

**Entscheidung**

**I.**

**Genehmigung nach § 6 Abs. 4 Satz 2 i.V.m. § 30 LuftVG**

Dem Bundesministerium der Verteidigung, vertreten durch das Amt für Bundesbau als Verfahrensstandschafterin, wird für die Bundeswehr – Teilstreitkraft Luftwaffe – die Genehmigung nach § 6 Abs. 4 Satz 2 i.V.m. § 30 LuftVG für die folgenden mit Schreiben vom 31.10.2018 beantragten Änderungen des NATO-Flugplatzes Büchel erteilt:

- 1. Grundlegende Instandsetzung/ Erneuerung/ Verbreiterung des Parallelrollwegs (Taxiway; TWY)**
- 2. Neubau eines Teiles (Trompete) der zukünftig zu verlegenden Intersection 3**
- 3. Teilrückbau der bestehenden Intersection 4**
- 4. Teilverbreiterung der Intersection 1, 2 und 5**
- 5. Teilrückbau der nördlichen Werftzufahrt aufgrund der Höhenanpassungen**
- 6. Teilaufnahme der Betonvorfeldfläche vor dem Schärwall Nord und in gleichen Abmessungen erfolgende Neuerrichtung im Zuge der Höhenangleichungen**

Die durch das Vorhaben zu bewirkenden Eingriffe in Natur und Landschaft werden zugelassen.

**II.**

**Auflagen**

Die Genehmigung ergeht unter folgenden Auflagen:

1. Die Durchführung der Erd- und Bodenarbeiten hat nach den Bestimmungen der DIN 18300 und DIN 18915 zu erfolgen. Hierbei ist ein getrennter Abtrag, eine Zwischenlagerung und der Wiedereinbau von Ober- und Unterböden sowie eine Lockerung aller durch den Baubetrieb verdichteten Böden vorzunehmen.
2. Die Flächen für die Baustelleneinrichtung und Materiallagerung sowie die Baufeldflächen rund um den Taxiway sind im Rahmen der technischen Ausführungsplanung genau festzulegen. Das Baufeld ist mit einer an Pfählen befestigten Absperrkette deutlich zu kennzeichnen. Die Baustelleneinrichtung und Materiallagerung haben in erster Linie auf asphaltierten bzw. gepflasterten oder anderweitig befestigten Flächen zu erfolgen. Weitergehende Materialablagerungen sowie die Zwischenlagerung von Bodenmaterial sind ausschließlich innerhalb des definierten und umgrenzten Baufeldes zulässig. Die Baufirmen sind vor Beginn der Bauarbeiten einzuweisen. Die Einhaltung der Begrenzung des Baufeldes ist regelmäßig zu kontrollieren.
3. Die Flächen des Baufeldes sind zeitlich getrennt in die Bauabschnitte 1 und 2 durch Herstellung einer Schwarzbrache für die Feldlerche unattraktiv zu gestalten. Die Herstellung der Schwarzbrache hat im Bauabschnitt 1 in der 1. Märzwoche 2019 bzw. sobald die Flächen frostfrei sind zu erfolgen und entsprechend dem Bauzeitenplan ein Jahr später im Bauabschnitt 2. Zur Herstellung der Schwarzbrache ist die Grasnarbe 15 cm tief zu fräsen, so dass nur noch offener Boden ohne Bewuchs ansteht. Die Flächen sind dauerhaft von Bewuchs durch Bearbeitung mit einem Kreiselgrubber oder einer Kurzscheibenegge (10 cm tief) im 14-Tage Takt freizuhalten.
4. Zeitgleich zur Herstellung der Schwarzbrache sind Ausweichbruthabitate für die Feldlerchen herzustellen. Dies hat auf den 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 Alfien, direkt angrenzend an den NATO-Flugplatz Büchel zu erfolgen. Die Aufwertung der Ackerflächen hat 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 zu erfolgen. Die Feldlerchenfenster sind in einer Flächengröße von 20 m<sup>2</sup> pro Fenster und 4 Fenster pro Hektar Ackerfläche anzulegen. Für den Kleegrasanbau sind nachfolgende Nutzungsregulierungen für den Brutzeitraum der Feldlerche einzuhalten:

- Zwischen Mitte April bis Ende Juli mindestens einmal 8 Wochen keine Nutzung und keine Bearbeitung; die Ruhezeit kann entweder durch späten Nutzungstermin oder 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.
  - Die Ausweichbruthabitate sind über einen Zeitraum von fünf Jahren zu unterhalten. Die Genehmigungsbehörde behält sich die Verlängerung des Unterhaltungszeitraums für den Fall vor, dass die Lebensraum- und Teillebensraumfunktionen für die Feldlerche sowie alle anderen im Untersuchungsgebiet erfassten Tierarten auf dem Flugplatzgelände nach Ablauf von fünf Jahren noch nicht wiederhergestellt ist.
5. Auf den in Abschnitten der wieder eingesäten Baufeldflächen westlich des Taxiways sind bis zum Erreichen des abnahmefähigen Zustands im Rahmen der Fertigstellungspflege Pfosten mit Flatterbändern aufzustellen.
  6. Im Rahmen einer ökologischen Baubegleitung hat 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 zu erfolgen. Grundlegende Änderungen der Schutzmaßnahmen dürfen nur in Abstimmung mit der Oberen Naturschutzbehörde vorgenommen werden. Die Kontrollergebnisse sind zu dokumentieren. Soweit erforderlich hat eine Anpassung / Veränderung der festgelegten Schutzmaßnahmen oder eine Ergänzung weiterer Maßnahmen in Abstimmung mit der Oberen Naturschutzbehörde zu erfolgen. Die Anzahl der Bauüberwachungstermine ist jeweils an die anstehenden Bauarbeiten und deren mögliche Auswirkungen auf Natur und Landschaft sowie die Anwesenheit und den Brutverlauf der Feldlerchen flexibel anzupassen.
  7. In einem Monitoring über einen Zeitraum von 10 Jahren ist 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 zu überprüfen und zu dokumentieren.
  8. Für die Planung der Bodenentsorgung sind abfalltechnische Untersuchungen des Bodenaushubs, insbesondere in den relevanten Bereichen an der Baufeldgrenze, in deren Nähe schädliche Bodenverunreinigungen mit per- und polyfluorierten Tensiden (PFC) bekannt sind, durchzuführen. 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.

9. Als Ausgleichsmaßnahme A1 sind entsprechend den Vorgaben des Landschaftspflegerischen Begleitplans die im Folgenden aufgelisteten Entsiegelungsmaßnahmen durchzuführen:

- Entsiegelung von 2.370 m<sup>2</sup> Fläche durch einen Teilrückbau der bestehenden Intersection 4, einen Teilrückbau der nördlichen Werftzufahrt, den Rückbau des Not-Towers und Umfelds, die Entsiegelung der heutigen Asphalt- oder Betonfahrbahn, den Rückbau des Car-Ports und der Pflasterfläche der ehemaligen Trafostation,
- Entsiegelung von 1.275 m<sup>2</sup> Fläche durch den Rückbau und die Entsiegelung der Baustraße und
- Entsiegelung von 21.800 m<sup>2</sup> Fläche durch den Rückbau und die Entsiegelung des nicht mehr erforderlichen Seitenstreifens an der Start- und Landebahn, den Abriss und die Entfernung aller baulichen Anlagen, einer Tiefenlockerung, eines getrennten Einbaus von Unter- und Oberboden und einer anschließenden Begrünung.

10. Als Ausgleichsmaßnahme A2 sind entsprechend den Vorgaben des Landschaftspflegerischen Begleitplans arten- und blütenreiche Wiesenbestände und Langgrasbestände auf den Baufeldflächen sowie der rückgebauten Baustraße durch Ansaat und Weiterentwicklung einer autochthonen Gras-Kräutermischung auf einer Fläche von 170.867 m<sup>2</sup> wiederherzustellen. Gleichzeitig ist die Lebensraum- und Teillebensraumfunktion für die Feldlerche sowie für alle anderen im Untersuchungsgebiet erfassten Vogel-, Falter-, Heuschrecken-, und weitere Insektenarten und Kleinsäuger wiederherzustellen.

11. Als Ausgleichsmaßnahme A3 sind entsprechend den Vorgaben des Landschaftspflegerischen Begleitplans arten- und blütenreiche Wiesenbestände und Langgrasbestände auf den Flächen des rückgebauten Seitenstreifens an der Start- und Landebahn durch Ansaat und Weiterentwicklung einer autochthonen Gras-Kräutermischung auf einer Fläche von 24.200 m<sup>2</sup> neuherzustellen. Gleichzeitig ist die Lebensraum- und Teillebensraumfunktion für die Feldlerche sowie alle anderen im Untersuchungsgebiet erfassten Vogel-, Falter-, Heuschrecken-, und weitere Insektenarten und Kleinsäuger wiederherzustellen.

12. Die Kompensationsmaßnahmen A1, A2 und A3 sind bis zum Ablauf des dritten Jahres nach Beginn des Eingriffs, durch Veränderung der Gestalt oder Nutzfläche der Fläche, beispielsweise durch Einrichtung der Baustelle oder durch Herrichtung der Flächen für den Eingriff, herzustellen.
13. Der Abschluss der Herstellung der Kompensationsmaßnahmen ist der Genehmigungsbehörde anzuzeigen.
14. Die Kompensationsmaßnahmen sind mindestens über einen Zeitraum von 5 Jahren zu unterhalten.
15. In einem Monitoring über einen Zeitraum von 10 Jahren ist die Herstellung der Kompensationsmaßnahmen und die Erreichung des jeweiligen Entwicklungsziels zu überprüfen und zu dokumentieren.
16. Der Generaldirektion Kulturelles Erbe Rheinland-Pfalz, Direktion Landesarchäologie, Außenstelle Koblenz ist die zeitliche Planung zum Beginn der Erdarbeiten frühzeitig mitzuteilen. Während der Baumaßnahmen ist sicherzustellen, dass die Erdarbeiten durch einen Mitarbeiter der Dienststelle begleitet werden können.
17. Vor Baubeginn ist ein Baugrundberater bzw. Geotechniker zu einer objektbezogenen Baugrunduntersuchung einzubeziehen.

### **III.**

#### **Hinweise**

Diese luftrechtliche Genehmigung entfaltet keine Konzentrationswirkung und ersetzt keine nach anderen Rechtsvorschriften – etwa nach Wasserrecht oder Baurecht – erforderlichen Genehmigungen. Diese sind – soweit erforderlich – von der Vorhabenträgerin einzuholen.

Auf die Landeskompensationsverordnung und die Landeskompensationsverzeichnisverordnung und die daraus resultierende Pflicht zur Beibringung eintragungspflichtiger Angaben wird hingewiesen, vgl. Scheiben der SGD Nord vom 17.12.2018.

### **IV.**

#### **Sofortige Vollziehung**

Es wird darauf hingewiesen, dass diese Genehmigung gemäß § 6 Abs. 6 Satz 1 i.V.m. §§ 6 Abs. 5 Satz 2, 8 Abs. 1 LuftVG sofort vollziehbar ist.

## B.

### Sachverhalt

Der Entscheidung liegt folgender Sachverhalt zugrunde:

#### I.

### Vorgeschichte

Die geplanten Maßnahmen sollen innerhalb der Liegenschaft des NATO-Flugplatzes Büchel umgesetzt werden. Dieser wurde in den Jahren 1954 – 1955 von der französischen Besatzungsmacht erbaut und am 06.06.1955 von den französischen Streitkräften an das Bundesvermögensamt sowie am 13.08.1955 an die Bundeswehrverwaltung übergeben. Die Inbetriebnahme erfolgte am 15.08.1955 mit der Stationierung der ersten 250 Bundeswehrsoldaten. Im Jahr 1956 wurde die „Waffenschule 30“ in Fürstenfeldbruck gegründet, 1957 erfolgte die Verlegung an den Standort Büchel. Am 1. Juli 1958 wurde das Geschwader in „Jagdbombergeschwader 33“ umbenannt. Seit 1985 ist der Tornado am Nato-Flugplatz Büchel stationiert. Seit dem 1. Oktober 2013 trägt der Verband den Namen „Taktisches Luftwaffengeschwader 33“.

#### II.

### Bestehende Flugplatzanlage

Der NATO-Flugplatz Büchel liegt in der Osteifel, inmitten einer überwiegend strukturarmen und intensiv landwirtschaftlich genutzten Umgebung, in der Ackerflächen und Grünlandflächen dominieren. Im Süden und Norden der Liegenschaft finden sich größere, zusammenhängende Waldareale. Der Flugplatz ist umgeben von den Ortsgemeinden Alfien im Westen und Büchel im Osten.

Der Flugplatz 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. Durchschnittlich finden aktuell pro Monat ca. 200 Starts und Landungen des Tornados statt. Transportflugzeuge vom Typ 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 die Start- und Landebahn, den befestigten Parallelrollweg (Taxiway/TWY) 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 Vorfelder und Abstellflächen sowie Wartungs- und Abstellhallen.

Für den NATO-Flugplatz Büchel ist im Jahr 1960 ein Bauschutzbereich gemäß § 12 LuftVG festgesetzt worden, der vorhabenbedingt nicht verändert wird. Der Flugbetrieb unterliegt keinerlei Einschränkungen.

Für den NATO-Flugplatz Büchel ist ein Lärmschutzbereich nach Maßgabe des Gesetzes gegen Fluglärm (FluLärmG) ausgewiesen,

vgl. Landesverordnung über die Festsetzung des Lärmschutzbereichs für den militärischen Flugplatz Büchel vom 27. Juli 2016 (GVBl. 2016, 362).

Der regelmäßige Flugbetrieb findet üblicherweise während der allgemeinen Öffnungszeit des NATO-Flugplatzes von Montag bis Donnerstag zwischen 7.00 Uhr und 16.00 Uhr sowie Freitag zwischen 7.00 Uhr und 11.00 Uhr statt. Darüber hinaus findet Flugbetrieb während der besonderen Öffnungszeiten entsprechend dem „Erlass über Betriebs- und Öffnungszeiten der Bundeswehr (BMVg FÜL III 4) statt. Entsprechend den Vorgaben im militärischen Luftfahrthandbuch Deutschland sind Übungsanflüge platzfremder Luftfahrzeuge in der Zeit von 11.30 Uhr bis 13.00 Uhr vom Betreiber grundsätzlich untersagt.

### III.

#### **Vorhaben und Hintergrund**

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

Hintergrund des Vorhabens ist der im Rahmen einer detaillierten Zustandsbewertung aller Flugbetriebsflächen (FBF) im Jahre 2014 / 2015 festgestellte erhebliche Sanierungsbedarf an den Flugbetriebsflächen. Dabei wurde ein dringender Handlungsbedarf zur Aufrechterhaltung der Funktionalität der Flugbetriebsflächen identifiziert. Diese Zustandsbewertung zog im Sommer 2015 eine „ad hoc“-Sanierung der Start-/Landebahn nach sich. Hierzu wurde die Oberflächendeckschicht abgefräst und neu aufgetragen. Die Haltbarkeit der Deckschicht ist aufgrund des maroden Unterbaus auf einen Zeitraum von 2-3 Jahren begrenzt.

Zur dauerhaften Aufrechterhaltung der Funktionalität der Flugbetriebsflächen soll eine Grundsanieung derselben durchgeführt werden. Die Vorgaben des Inspektors der Luftwaffe sehen vor, dass während der kompletten Sanierungszeit der Flugplatz für alle heute dort verkehrenden Flugzeugmuster anflugbereit gehalten werden muss. Um während der Grundsanieung der Start-/Landebahn diese Anforderungen und Verpflichtungen des Nutzers für

den NATO-Flugplatz Büchel aufrechterhalten zu können, soll temporärer Flugbetrieb auf dem Taxiway gewährleistet werden. Dazu ist zunächst eine Grandsanierung des Taxiways durchzuführen, da die Abwicklung des Flugbetriebs auf dem Taxiway in der heutigen Substanz nicht möglich ist. Starts und Landungen von Transportmaschinen des Flugzeugmusters D, gem. ICAO Annex 14, C17 und A400M (Nachfolgemodell der Transall C-160) müssen in dieser Zeit gewährleistet sein.

Um den Taxiway als temporäre Start/- Landebahn während des Neubaus der Hauptstart-/Landebahn nutzen zu können, soll dieser von zurzeit rund 22,50 m auf 30,00 m Gesamtbreite ausgebaut werden. Diese Verbreiterung des Taxiways ist aufgrund der gegebenen Abstände der Centerlines zwischen Start-/Landebahn und Taxiway nicht symmetrisch möglich. Die Verbreiterung soll daher durchschnittlich um ca. 1,70 m in Richtung Osten zur Start-/Landebahn und um ca. 5,80 m in Richtung Westen erfolgen.

#### **IV.**

#### **Antrag**

Das Amt für Bundesbau (ABB) ist durch das Bundesministerium der Verteidigung beauftragt worden, für die Bundeswehr die für den Genehmigungsantrag als Grundlage für das Genehmigungsverfahren nach § 6 Abs. 4 Satz 2 LuftVG erforderlichen Unterlagen erarbeiten zu lassen. Mit Schreiben vom 31.10.2018 hat das Amt für Bundesbau in Verfahrensstandschaft des Bundesministeriums der Verteidigung die im Folgenden näher beschriebenen Änderungen des NATO-Flugplatz Büchel nach § 6 Abs. 4 Satz 2 i.V.m. § 30 LuftVG für die Bundeswehr – Teilstreitkraft Luftwaffe – als Halter des NATO-Flugplatz beantragt.

#### **1. Beantragte Änderungen**

##### **1.1 Grundlegende Instandsetzung/ Erneuerung Parallelrollweg (Taxiway; TWY)**

Beantragt worden ist die grundlegende Instandsetzung und Erneuerung des Taxiways. Dieser soll auf 30 m Gesamtbreite verbreitert werden.

Der bestehende Taxiway weise eine überwiegend asphaltierte Ausbaubreite von ca. 22,50 m auf. Beidseitig sei eine Betonentwässerungsmulde mit einer Breite von 1,0 m und einem Muldenstichmaß von ca. 5 cm vorhanden. Das Höhenprofil des Taxiways weiche deutlich von der Höhengradiente der Start-/Landebahn ab. In den Intersections liege teilweise ein Gefälle oberhalb der Anforderungen der ICAO-Richtlinie vor. Daher soll im Rahmen der geplanten Maßnahmen das Achsniveau des neuen Taxiways in Teilbereichen angehoben bzw. abgesenkt werden. Diese Maßnahme soll auch der langfristigen Reduzierung des Höhendeltas dienen.

## **1.2 Neubau eines Teiles (Trompete) der zukünftig zu verlegenden Intersection 3**

Bedingt durch die Höhenveränderung der Gradienten im Taxiway und der geplanten späteren Nutzung der südlichen Werftzufahrt als einzige Hauptzufahrt soll die Intersection 3 verlegt werden. Die derzeitige Intersection 3 soll nach der durchzuführenden Grundsanie rung der Start-/Landebahn als Feuerwehrverbindung durch eine Reduzierung der Ausbaubreite zurückgebaut werden. Die Verlegung soll ferner der Optimierung der Betriebsabläufe dienen, indem eine geradlinige Verbindung zwischen Werftzufahrt, Taxiway und Start-/Landebahn entsteht.

Im Rahmen der beantragten Änderungsmaßnahmen soll nur die Trompete der neuen Intersection 3 hergestellt werden. Der restliche Bau soll im Zuge der späteren Grundsanie rung der Start-/Landebahn erfolgen.

## **1.3 Teilrückbau der bestehenden Intersection 4**

Bedingt durch die Verlegung der Intersection 3 entsteht ein geringerer Abstand zur Intersection 4, sodass die Intersection 4 aus betrieblichen Gründen sodann nicht mehr für den Rollverkehr benötigt wird. Aus diesem Grund soll sie zurückgebaut werden. Der hälftige Rückbau soll im Rahmen der hier beantragten Änderungsmaßnahmen erfolgen. Die andere Hälfte soll im Zuge der Grundsanie rung der Start-/Landebahn zurückgebaut werden.

## **1.4 Teilverbreiterung der Intersection 1, 2 und 5**

Die Intersections 1, 2 und 5 sollen insgesamt verbreitert werden. Im Zuge der hier beantragten Änderungsmaßnahmen sollen dafür zunächst die Einmündungstropfen der Intersections ausgebaut werden. Die übrige Verbreiterung soll in der Bauphase zur Grundsanie rung der Start-/Landebahn stattfinden. Für die Intersections 1 und 5 ist eine neue Breite von 23 m und für die Intersections 2 eine Breite von 18 m vorgesehen.

Die Verbreiterungsmaßnahmen sollen durchgeführt werden, weil die vorhandenen Ausrundungen (Filets) der Einmündungen zu gering ausgebaut und dimensioniert seien. Der Bestand entspreche daher den gültigen technischen Regeln nicht mehr. Dieser Umstand sei im Rahmen des Rollbahnkonzepts aus 2016 bestätigt worden. Daneben dienen die Verbreiterungsmaßnahmen der Herstellung eines verbesserten Rollbetriebs für den Nutzer.

## **1.5 Teilrückbau der nördlichen Werftzufahrt aufgrund der Höhenanpassungen**

Bedingt durch die Höhenveränderung soll die nördliche Werftzufahrt zurückgebaut werden. Hintergrund dieser Entscheidung sei, dass die nördliche Zufahrt im Bestand problematischer und nach Umbau des Taxiways noch ungünstiger sei.

#### **1.6 Teilaufnahme der Betonvorfeldfläche vor Schärftwall Nord und Neuerrichtung im Zuge der Höhenangleichungen**

Am Schärftwall Nord soll ein Teilbereich des Betonvorfeldes von ca. 1.000 m<sup>2</sup> Fläche aufgenommen und in einer abgesenkten Höhengleichung neu errichtet werden. Dabei soll keine Veränderung des Schärftwalls oder der Geometrie und Randausbildung des Vorfeldes stattfinden. Bedingt werde diese Maßnahme durch Ebenheitsanforderungen der geplanten Neueinrichtung eines Gleitwegsenders einer ILS-Anlage. Die Ebenheitsanforderungen dieses ILS-Systems erfordern die Absenkung des Niveaus des Taxiways im Nördlichen Bauabschnitt.

#### **1.7 Nachrichtlich angezeigte Änderungen**

- Im Zusammenhang mit der Vorbereitung der ILS-Fläche ist geplant, die zentrale Monitorfläche der Antenne mit Rasengittersteinen zu belegen. Die systemnotwendige Fläche umfasst 2.200 m<sup>2</sup>. Im Bereich der Intersection 2 / Liegeplatz 3 soll eine Angleichung der Höhendifferenz der Gradienten der Start-/Landebahn und des Taxiways erfolgen.
- Im Zuge des Ausbaus des Taxiways sollen Hindernisse im direkten Nahbereich beseitigt werden. Daher ist der Rückbau des Not-Towers, aller baulichen Anlagen des Not-Towers, sämtlicher Erdwälle im Umfeld und der ehemaligen Trafo-Station (Überdachung und Geländeeinschnitt) geplant. Im Zuge dieser Maßnahmen sollen die Feuerwehrbereitstellungshügel an das neue Höhengleichung angeglichen werden.
- Im Zuge der Verbreiterung des Taxiways soll auch die Befehrerneuerung erneuert werden. Aufgrund des Alters und Zustands der Feuer werden neue Feuer an den neuen Verlauf angepassten Standorten geplant. Zur Erneuerung sollen neue Kabel in neu zu erstellenden Kabelschutzrohrtrassen entlang des Taxiways und zu den Versorgungsstationen zusammen mit einem Erdungsdraht verlegt werden. Zudem soll eine Anpassung der Einstellungen an Reglern, der Anzapfungen an Speisetrifos, der Software der Betriebsüberwachung durchgeführt und eine Erneuerung der Steuer- und Regelanlagen vorbereitet werden. Für diese Maßnahmen werden umfangreiche Tiefbauarbeiten notwendig.

- Die Grundsanierung macht darüber hinaus die Anpassung, Ertüchtigung und Sanierung der Oberflächenentwässerungsanlagen notwendig:
  - Aufgrund der baulichen Neuausbildung des Taxiways im Dachprofil mit beidseitigem Entwässerungsgefälle sollen die vorhandenen Entwässerungssammler hydraulisch ertüchtigt und aufgeweitet werden.
  - Beidseits des Taxiways soll eine Kastenrinne (DN 300 in einer Gesamtlänge von 2.300 m und DN 400 in einer Gesamtlänge von 2.100 m) in Längsrichtung errichtet werden.
  - Der westliche Entwässerungssammler wird durch die Verbreiterung des Taxiways in die asphaltierte Fahrbahnfläche hineinrücken.
  - Bestehende Abwasserschächte sollen in ihrer Höhe auf das Bauniveau angepasst und in die Asphaltflächen integriert werden.
  - In Teilbereichen sollen Kanalabschnitte erneuert und aufgeweitet werden.

## 2. Vorgelegte Unterlagen

Zusammen mit dem Antrag vom 31.10.2018 wurden folgende Unterlagen eingereicht:

- Anlage 1: Übersichtspläne 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

### **3. Auswirkungen der Änderungen**

Zu den Auswirkungen der Änderungen führt das Amt für Bundesbau Folgendes aus:

#### **3.1 Betroffenheit anderer Grundstücke**

Die beantragten Änderungen fänden innerhalb der bestehenden und umzäunten Flächen des NATO-Flugplatzes Büchel auf Grundstücken im Eigentum der Bundesrepublik Deutschland statt. Eine Landbeschaffung sei nicht erforderlich.

#### **3.2 Bauschutzbereich**

Eine Anpassung des Bauschutzbereichs sei mit der beantragten Änderung nicht verbunden. Entsprechende Auswirkungen seien nicht gegeben.

#### **3.3 Auswirkungen auf Kapazität und Flugbetrieb**

Vorhabenbedingt werde die Kapazität des Flugplatzes Büchel nicht verändert. Durch die beantragten Maßnahmen würden keine zusätzlichen Flugbewegungen oder Verkehre mit Luftfahrzeugen ermöglicht, die bislang nicht vor Ort verkehren konnten. Auch sonstige Veränderungen des Flugbetriebs, wie Veränderungen der Zahl der Flugbewegungen, der verkehrenden Flugzeugtypen oder der Betriebszeiten seien mit den geplanten Maßnahmen nicht verbunden. Die beantragten Maßnahmen dienen allein der Optimierung der Betriebsabläufe und dem Erhalt der Funktionalität des Flugplatzes während der Grundsanierung der Start-/Landebahn. Dabei sollten lediglich der amerikanischen C17 und dem Nachfolgermodell Transall C-160 A400M Start und Landungen im Rahmen einer Sondergenehmigung ermöglicht werden. Der Taxiway erfülle nach dessen Umbau nicht die Anforderungen an eine vollständige Start-/Landebahn, da die für den Instrumentenflug notwendigen Anlagen nicht installiert, lediglich eine Notbefeuerung eingerichtet und keine Fanganlagen für Jets eingebaut würden.

Auch während der Bauphase soll der reguläre Flugbetrieb weiter stattfinden. Es soll keine Verlegung der vor Ort stationierten Luftfahrzeuge während der Grundsanierung des Taxiways stattfinden. Der grundlegende Zeitrahmen der Baumaßnahmen ist von März 2019 bis Dezember 2020 geplant.

#### **3.4 Auswirkungen auf die Umwelt**

Zur Beurteilung der Umweltauswirkungen hat das Amt für Bundesbau einen Bericht nach § 16 Abs. 1 UVPG zu den voraussichtlichen Umweltauswirkungen des Vorhabens (UVP-Bericht) (Anlage 2), einen Landschaftspflegerischen Begleitplan – Fachbeitrag Naturschutz (Anlage 3) und eine Artenschutzrechtliche Prüfung (Anlage 4) vorgelegt.

#### **3.4.1 Fluglärm**

Mangels einer vorhabenbedingten Kapazitätserhöhung oder Veränderung der Art und Anzahl von Flugbewegungen geht die Antragstellerin davon aus, dass sich im Zusammenhang mit den beantragten Änderungen keine Auswirkungen durch zusätzlichen Fluglärm ergeben.

Während der Bauphase am Taxiway sei mit Normalbetrieb zu rechnen. Der Fluglärm erhöhe sich in dieser Zeit nicht.

Während der Bauphase an der Start-/Landebahn sollen auf dem sanierten Taxiway zeitlich begrenzt und eingeschränkt Flugbewegungen stattfinden. Geplant sind für die Zeit der Grundsanie rung der Start-/Landebahn 3-4 Flugbewegungen pro Halbjahr des Tornados (Werftbetrieb), 3-4 Flugbewegungen des C17 pro Jahr und 12 Flugbewegungen der Transall C-160/A400M pro Jahr. Der Flugbetrieb werde daher insgesamt während der Bauphase der Start-/Landebahn reduziert stattfinden. Die Verlagerung des Fluglärmes für diese Zeit in Richtung Westen führe vor diesem Hintergrund auch zu keiner Fluglärmhöhung. Vielmehr werde auch in der westlich gelegenen Gemeinde Alfien der Fluglärm für diese Zeit reduziert. Starts und Landungen fänden auf der dem Taxiway auch nur während der Bauphase statt.

#### **3.4.2 Bodenlärm**

Auch Auswirkungen durch zusätzlichen Bodenlärm seien vorhabenbedingt nicht zu befürchten. Insbesondere entstünden durch das Vorhaben keine zusätzlichen Lärmbelastungen aus der Verlängerung von Rollwegen.

Die Verschiebung der Intersection 3 um ca. 160 m Richtung Süden bewirke keine Verlängerung der Rollwege. Vielmehr würden die Rollwege zum Teil verkürzt. Der Rückbau der Intersection 4 bewirke eine geringfügige Verlängerung der Rollwege, die sich bei südlichem Anflug jedoch umkehre. Daher finde auch insoweit keine Erhöhung des Bodenlärms statt.

Während der Bauphase am Taxiway verlagerten sich die Rollwege jeweils nur für die in Anspruch genommenen Abschnitte am Taxiway auf die Start-/Landebahn. Eine Veränderung des Bodenlärms werde hierdurch nicht erwartet. Aufgrund der Asphaltbauweise habe auch der Oberflächenbelag des Rollweges keinen Einfluss auf die zu betrachtenden Lärmentwicklungen.

### 3.4.3 Luftschadstoffe

Vorhabenbedingt seien mangels Kapazitätserhöhung, Veränderung der Flugbewegungszahlen und relevanter Verlängerung der Rollwege auch keine Änderungen in Bezug auf Luftschadstoffe zu erwarten.

### 3.4.4 Naturschutz und Landschaftspflege

Bezüglich der mit den geplanten Baumaßnahmen verbundenen Eingriffen in Natur und Landschaft verweist das Amt für Bundesbau auf die in dem Landschaftspflegerischen Begleitplan (Anlage 3) vorgesehenen Vermeidungs-/ Verminderungs- sowie Kompensationsmaßnahmen. Die Eingriffe in Natur und Landschaft könnten mit den vorgesehenen Maßnahmen sämtlich ausgeglichen werden. Die Eingriffe charakterisierten sich im Wesentlichen durch den dauerhaften Verlust der Bodenfunktionen durch Versiegelung auf ca. 21.300m<sup>2</sup>, den vorübergehenden Verlust der Bodenfunktionen durch temporäre Versiegelung auf ca. 1275 m<sup>2</sup> (Baustraße), den dauerhaften Verlust der Biotopfunktion blüten- bis mäßig blütenreicher Langgrasbestände (ca. 23.000 m<sup>2</sup>) und den baubedingten vorübergehenden Verlust von für die Brut geeigneten Habitatstrukturen für die besonders geschützte Feldlerche. Die nicht vermeidbaren Eingriffsfolgen sollten mit Maßnahmen wie der Flächenentsiegelung (2.370 m<sup>2</sup>) im Zuge der Rückbaumaßnahmen (Intersection 4, Not-Tower und Umfeld, nördliche Werftzufahrt, Car-Port und Pflasterfläche an ehemaliger Trafostation), der Flächenentsiegelung (21.800 m<sup>2</sup>) im Rahmen der zeitlich anschließenden Baumaßnahme „Sanierung Start- und Landebahn“ (Gesamt-Entsiegelungsvolumen 50.000m<sup>2</sup>) und dem Rückbau der Baustraße (1.275 m<sup>2</sup>) ausgeglichen werden. Die Maßnahmen wurden mit der Oberen Naturschutzbehörde abgestimmt.

Das Amt für Bundesbau verweist hinsichtlich des Artenschutzes auf die Ermittlung und Darstellung der besonders und streng geschützten Arten in dem Fachbeitrag Artenschutz (Anlage 4) und die in diesem Beitrag aufgeführten Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen. Durch die Einhaltung dieser Maßnahmen könne das Auslösen der Verbotstatbestände nach § 44 BNatSchG verhindert werden, da keine Zerstörung von Biotopen erfolge, die für dort wildlebende Tiere der streng geschützten Arten nicht ersetzbar seien, eine Beibehaltung des günstigen Erhaltungszustandes der lokalen Population sichergestellt sei, keine Tötung (in signifikanter Anzahl) von wild lebenden Tieren der besonders geschützten Arten und keine Zerstörung oder Schädigung ihrer Entwicklungsformen erfolge, die zu (signifikanten) negativen Auswirkungen auf die lokalen Populationen führten, keine wild lebenden Tiere der streng geschützten Arten und der europäischen Vogelarten während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten so erheblich gestört würden, dass sich der Erhaltungszustand der lokalen Population hierdurch verschlechtere, keine Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der wild lebenden Tiere der besonders geschützten Arten (in

signifikanter Anzahl) erheblich geschädigt oder zerstört würden und die ökologische Funktion der von dem Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiter erfüllt würden. Die vorgesehenen Maßnahmen umfassen im Wesentlichen die strikte Abgrenzung des Baufeldes durch Absperrung mit einer an Pfählen befestigten Kette, die auf befestigten Flächen erfolgende Baustelleneinrichtung und Materiallagerung, die innerhalb des begrenzten Baufeldes erfolgende Bodenzwischenlagerung, die Durchführung von Vergrämnungsmaßnahmen für die Feldlerche aus dem Baufeld zur Vermeidung der Tötung von Einzeltieren und der Zerstörung von Gelegen, die Aufwertung von Ackerflächen außerhalb der Liegenschaft als Bruthabitat für die Feldlerche auf ca. 18 ha, als Ersatz für die vorübergehend verlorengehenden Flächen auf dem Flugplatz, die ökologische Baubegleitung mit intensiver Einweisung der Baufirmen, die fortlaufende und engmaschige Kontrolle des Bauablaufes und die Überprüfung der Wirksamkeit der Arten- und Naturschutzmaßnahmen.

Bezogen auf den vorhabenbedingten Eingriff in geschützte Biotop gemäß § 15 Landesnaturschutzgesetz RLP i.V.m. § 30 BNatSchG in einem Umfang von 23.000 m<sup>2</sup> werde parallel bei der Oberen Naturschutzbehörde ein entsprechender Ausnahmeantrag gemäß § 30 BNatSchG gestellt. Die Ausnahmekriterien lägen vor.

Die Beeinträchtigung anderer nationaler Schutzgebiete oder die Betroffenheit von Natura 2000 Gebieten sei durch die geplanten Maßnahmen nicht gegeben. Weiterer Ausnahmeanträge oder einer Verträglichkeitsprüfung bedürfe es daher nicht.

### **3.5 Entwässerung**

Die Auswirkungen der beantragten Maßnahmen auf die bestehende Entwässerung stellten sich als gering dar. Die Flugbetriebsflächen sollen an das bestehende Regenwasserkanalnetz zur Ableitung des anfallenden Niederschlagswassers angeschlossen werden. Durch die Verbreiterung des Taxiways erhöhe sich das anfallende Oberflächenwasser. Dieses werde mittels Bestandsleitungen in zwei vorhandene Regenrückhaltebecken abgeleitet, sodass sich die Erhöhung relativiere. Aktuell werde zudem ein Liegenschaftsbezogenes Abwasserkonzept erstellt.

### **3.6 Auswirkungen auf Raumordnung und Städtebau**

Das Amt für Bundesbau ist der Auffassung, dass die beantragten Änderungen den Erfordernissen der Raumordnung und des Städtebaus entsprechen.

Den Erfordernissen des Städtebaus werde entsprochen, weil durch das Vorhaben kein zusätzlicher Flächenbedarf entstehe, eine Änderung des Bauschutzbereichs nicht notwendig sei und keine raumordnerisch relevanten Auswirkungen durch Fluglärm oder Bodenlärm zu erwarten seien.

Auch die Erfordernisse des Städtebaus seien ausreichend berücksichtigt, da weder ein zusätzlicher Flächenbedarf außerhalb der Liegenschaft entstehe, die Bauschutzbereich nicht verändert werde und auch der Lärmschutzbereich mangels einer Erhöhung des Flug- und Bodenlärms nicht neu festgesetzt werden müsse.

### **3.7 Altlasten**

Vorhabenbedingt entstünden auch durch die in der unmittelbaren Nähe zum Baubereich bekannten Bodenverunreinigungen mit per- und polyfluorierten Tensiden (PFC) keine Auswirkungen auf die Umwelt, insbesondere sei keine Freisetzung von Schadstoffen zu befürchten. Denn die Kontaminationsflächen reichten nicht bis an das Baufeld heran. Der Eingriff in kontaminierte Bereiche bzw. die Mobilisierung von Schadstoffen solle durch vorgelagerte abfalltechnische Untersuchungen verhindert werden. Dabei würden etwaige notwendige Maßnahmen zur Sanierung auf Grundlage des Gesetzes zum Schutz vor schädlichen Bodenveränderungen und Altlasten (Bundesbodenschutzgesetz) und der Bundesbodenschutz- und Altlastenverordnung (BBodSchV) durchgeführt.

Wegen weiterer Einzelheiten zu den Vorhaben wird auf die vorgelegten Unterlagen verwiesen.

## **C.**

### **Rechtliche Beurteilung**

#### **I.**

### **Rechtsgrundlagen**

Eine luftrechtliche Genehmigung des NATO-Flugplatz Büchel nach den Vorgaben des Luftverkehrsgesetzes besteht nicht. Der Flugplatz gilt jedoch nach § 71 Abs. 2 i.V.m. Abs. 1 LuftVG als genehmigt, da er vor dem 31.12.1958 angelegt wurde und nach dem 01.03.1999 noch betrieben worden ist. Denn der Flugplatz wurde in den Jahren 1954 – 1955 von der französischen Besatzungsmacht erbaut und am 06.06.1955 von den französischen Streitkräften an das Bundesvermögensamt sowie am 13.08.1955 an die Bundeswehrverwaltung übergeben. Die Inbetriebnahme durch die Bundeswehr erfolgte am 15.08.1955.

Die geplante Änderung des NATO-Flugplatzes Büchel stellt sich als wesentliche Änderung des bestehenden Flugplatzes dar und bedarf der luftverkehrsrechtlichen Genehmigung. Gemäß § 30 Abs. 1, 3 Satz 1 LuftVG ist für die Anlage und wesentliche Änderung eines Militärflugplatzes ein luftrechtliches Genehmigungsverfahren nach § 6 Abs. 4 Satz 2 und Abs. 1 LuftVG durchzuführen.

## II.

### Verfahrensrechtliche Bewertung

#### 1. Änderungsgenehmigung ohne Planfeststellung

Der Antrag ist nach § 6 Abs. 4 Satz 2 LuftVG zu bescheiden. Das in § 8 LuftVG vorgesehene Planfeststellungsverfahren, welches auch bei einer Änderung eines Flughafens grundsätzlich durchzuführen ist, entfällt gem. § 30 Abs. 1 Satz 2 LuftVG, da es sich um die Änderung eines militärisch genutzten Flugplatzes handelt.

Nach § 6 Abs. 4 Satz 2 LuftVG ist eine Änderungsgenehmigung erforderlich, wenn die Anlage oder der Betrieb eines Flugplatzes „wesentlich erweitert“ oder „wesentlich geändert“ werden soll. Die Änderung der Anlage oder des Betriebes eines Flugplatzes ist dann anzunehmen, wenn das Vorhaben vom Regelungsgehalt der bestehenden Zulassung nicht mehr gedeckt ist. Das ist dann der Fall, wenn das Vorhaben die genehmigten räumlichen Grenzen des Vorhabens überschreiten und/oder hinsichtlich seiner nachteiligen Umweltauswirkungen von der bisherigen Zulassungsentscheidung nicht mehr erfasst würde. Maßstab für das Vorliegen einer Änderung ist daher der „bisherige Gestattungszustand“ (BVerwG, Urteil vom 07.12.2006 – 4 C 16/04 – BVerwGE 127, 208 Rn. 31).

Ob die Änderung bzw. Erweiterung als „wesentlich“ im Sinne des § 6 Abs. 4 Satz 2 LuftVG einzustufen ist, ist nach Würdigung aller Umstände des Einzelfalls zu entscheiden. Nach der Rechtsprechung ist eine wesentliche Änderung anzunehmen, wenn die Änderung zu einer Erhöhung der technischen luftseitigen Kapazität des Flugplatzes führt oder der Flugplatz aus sonstigen Gründen „sein Gesicht ändert“ (vgl. BVerwG, Urteil vom 16.12.1988 – 4 C 40/86 – BVerwGE 81, 95, 104), wenn der Flugplatz nach Realisierung des Vorhabens verstärkt rechtlich geschützte nachbarliche Interessen beeinträchtigt oder das Vorhaben wegen seiner nachteiligen Umwelteinwirkungen von dem bisherigen Genehmigungszustand des Flughafens nicht mehr erfasst wird (vgl. BVerwG, Urteil vom 07.12.2006 – 4 C 16.04 – BVerwGE 127, 208 Rn. 45). Das ist dann der Fall, wenn das Vorhaben erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen haben kann und deshalb eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist.

Die vorgenannten Kriterien einer wesentlichen Änderung der Anlage oder des Betriebes des NATO-Flugplatzes Büchel werden hier dadurch erfüllt, dass das Vorhaben erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen auf die Schutzgüter Tiere und Pflanzen haben kann, weshalb eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) gemäß §§ 9 Abs. 3 Satz 2 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) – in der Fassung der Bekanntmachung vom 24. Februar 2010 (BGBl. I S. 94) zuletzt geändert durch Art. 2 Gesetz zur Durchführung der VO

(EU) Nr. 1143/2014 über invasive gebietsfremde Arten vom 08.09.2017 (BGBl. I S. 3370) – i.V.m. Nr. 14.12.1 der Anlage 1 zum UVPG durchzuführen ist.

Der bestehende Bauschutzbereich wird nicht verändert.

## **2. Zuständigkeit**

Die Verwaltungszuständigkeit für militärische Flugplätze wird gemäß § 30 Abs. 2 LuftVG für den Dienstbereich der Bundeswehr nach Bestimmungen des Bundesministeriums der Verteidigung durch Dienststellen der Bundeswehr wahrgenommen. Das Bundesministerium der Verteidigung hat die Aufgaben der militärischen Luffahrtbehörde mit Wirkung ab dem 01.01.2015 durch die ZDv A 270/3 vom BAIUDBw auf das neu gegründete Luffahrtamt der Bundeswehr (LufABw), Köln, übertragen.

Das LufABw als die für die Erteilung dieser Genehmigung zuständige Luffahrtbehörde ist gemäß § 17 Abs. 1 BNatSchG auch für die Entscheidung über die Zulassung der beantragten naturschutzrechtlichen Eingriffe sowie Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zuständig. Das für die Zulassung erforderliche Benehmen mit der nach § 9 Abs. 1 Satz 2 Landesnaturschutzgesetz Rheinland-Pfalz (LNatSchG) zuständigen Oberen Naturschutzbehörde wurde mit Schreiben der Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord (SGD Nord) vom 17.12.2018 hergestellt.

## **3. Umweltverträglichkeitsprüfung**

Nach dem Ergebnis der Vorprüfung des Einzelfalls gemäß § 9 Abs. 3 Satz 2 UVPG war das Vorhaben einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen, da es erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen haben kann, die in der Genehmigungsentscheidung zu berücksichtigen waren.

Der vorgelegte UVP-Bericht entsprach den Anforderungen des § 16 UVPG. Dieser wurde den zu beteiligenden Behörden zur Stellungnahme übermittelt (§ 17 UVPG) und der Öffentlichkeit nach Maßgabe des § 18 UVPG im Rahmen eines Anhörungsverfahrens zugänglich gemacht. Die zusammenfassende Darstellung (§ 24 UVPG) und Bewertung (§ 25 UVPG) der Umweltauswirkungen des Vorhabens sowie korrespondierende Vermeidungs-, Verminderungs- und Kompensationsmaßnahmen nimmt die Genehmigungsbehörde in der Begründung dieser Entscheidung vor (§ 26 Abs. 1 Nr. 3 b und c UVPG).

## **4. Sonstige erforderliche Genehmigungen**

Die luftrechtliche Genehmigung entfaltet keine Konzentrationswirkung. Durch die Antragstellerin ist zu prüfen, ob auf der Grundlage der Stellungnahme der Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord

– Referat 32 – ein Antrag auf Änderung der bestehenden Einleiterlaubnis für mit Enteisungsmitteln vermisches Niederschlagswasser aus dem Bereich des NATO-Flugplatzes Büchel in verschiedene Vorfluter vom 30.01.2003, Az. 313-51-135-06/1983-2 PG, bei der Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord, Regionalstelle Wasserwirtschaft, Abfallwirtschaft, Bodenschutz Koblenz, zu stellen ist.

Für den Eingriff in geschützte Biotope bedarf es einer Ausnahmezulassung durch die Obere Naturschutzbehörde gemäß § 15 Landesnaturschutzgesetz Rheinland-Pfalz (LNatSchG) i.V.m. § 30 Abs. 3 BNatSchG. Ein entsprechender Antrag ist von der Antragstellerin am 16.10.2018 gestellt worden. Die Ausnahmegenehmigung wurde von der zuständigen Naturschutzbehörde mit Schreiben vom 17.12.2018 erteilt.

## **5. Keine Auswirkungen auf FFH- oder Vogelschutzgebiete**

Gemäß § 34 Abs. 1 BNatSchG sind Projekte vor ihrer Zulassung oder Durchführung auf ihre Verträglichkeit mit den Erhaltungszielen eines Natura 2000-Gebiets zu überprüfen, wenn sie einzeln oder im Zusammenwirken mit anderen Projekten oder Plänen geeignet sind, das Gebiet erheblich zu beeinträchtigen, und nicht unmittelbar der Verwaltung des Gebiets dienen. Die Genehmigungsbehörde ist auf der Grundlage der vorgelegten Antragsunterlagen zu dem Ergebnis gekommen, dass durch das Vorhaben keine direkten und keine indirekten Auswirkungen auf Natura 2000 Gebiete und Vogelschutzgebiete zu erwarten sind, sodass eine erhebliche Beeinträchtigung dieser Natura-2000-Gebiete in ihren für die Erhaltungsziele oder für den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen offensichtlich ausgeschlossen werden konnte.

Das Vorhaben wird ausschließlich auf den Flächen des bestehenden NATO-Flugplatz Büchel durchgeführt, so dass keine Flächen von FFH-Gebieten für das Vorhaben in Anspruch genommen werden. Indirekte Auswirkungen des Vorhabens auf benachbarte FFH-Gebiete können ausgeschlossen werden. Es entstehen durch das Vorhaben keine Mehrbelastungen durch Flüge über FFH-Gebieten oder Vogelschutzgebieten, weil durch das Vorhaben keine zusätzlichen Flugbewegungen ausgelöst werden. Die Kohärenz der Schutzgebiete Natura-2000 wird durch das Vorhaben offensichtlich nicht beeinträchtigt. Der Durchführung einer FFH-Verträglichkeits(vor-)prüfung bedurfte es daher nicht.

## **6. Anhörungsverfahren**

Die Genehmigungsbehörde hat als zuständige militärische Luftfahrtbehörde das Anhörungs- und Beteiligungsverfahren im Hinblick auf die Änderung NATO-Flugplatz Büchel durchgeführt. Da für das Vorhaben eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen war, war neben den Behörden und Trägern öffentlicher Belange auch die Öffentlichkeit zu beteiligen (§§ 18 ff. UVPG). Einer

förmlichen Erörterung i.S.v. § 18 Abs. 1 Satz 4 UVPG i.V.m. § 73 Abs. 6 VwVfG bedurfte es nach § 6 Abs. 7 LuftVG nicht.

## **6.1 Beteiligung der Gebietskörperschaften, Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange**

Im Änderungsgenehmigungsverfahren wurden die folgenden Behörden, deren Aufgabenbereich durch das Vorhaben berührt wird, sonstigen Träger öffentlicher Belange und Verbände gemäß § 18 Abs. 1 Satz 4 UVPG i.V.m. § 73 Abs. 2 VwVfG durch Übersendung der Antragsunterlagen und Einräumung der Gelegenheit zur Stellungnahme beteiligt:

- **Ortsgemeinde Alflen**
- **Ortsgemeinde Büchel**
- **Verbandsgemeinde Ulmen**
- **Kreisverwaltung Cochem-Zell**
- **Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord**
- **Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz - Fachgruppe Luftverkehr**
- **Landesamt für Wasserwirtschaft und Gewerbeaufsicht**
- **Landesamt für Geologie und Bergbau Rheinland-Pfalz**
- **Bundesanstalt für Immobilienaufgaben**
- **Landesforstamt Rheinland-Pfalz (Zentralstelle der Forstverwaltung)**
- **Generaldirektion Kulturelles Erbe Rheinland-Pfalz**

## **6.2 Öffentlichkeitsbeteiligung**

Auch die Öffentlichkeit wurde in dem Änderungsgenehmigungsverfahren beteiligt.

Die Antragsunterlagen wurden zur Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 18 Abs. 1 Satz 4 UVPG i.V.m. § 73 Abs. 2 VwVfG in der Verbandsgemeinde Ulmen, in der Zeit vom 12.11.2018 bis zum 11.12.2018, ausgelegt und ebenso in dieser Zeit im Internetportal des Umweltbundesamtes – <https://www.uvp-portal.de/de/node/491> – eingestellt.

## **6.3 Einwendungen und Stellungnahmen**

Die Äußerungsfrist möglicher Einwender endete am 10.01.2019, die Frist zur Abgabe einer Stellungnahme der beteiligten Träger öffentlicher Belange endete am 17.12.2018. Dem Landesamt für Geologie und Bergbau ist auf Antrag eine Fristverlängerung zur Abgabe der Stellungnahme bis zum 14.01.2019 gewährt worden.

Bei der Genehmigungsbehörde sind bis zu diesem Zeitpunkt sieben Stellungnahmen der beteiligten Träger öffentlicher Belange eingegangen.

Die Struktur – und Genehmigungsdirektion Nord gab für die Regionalstelle Wasserwirtschaft, Abfallwirtschaft, Bodenschutz Koblenz (Referat 32) zu Bedenken, dass für die Einleitung des anfallenden Niederschlagwassers über zwei bestehende Regenrückhaltebecken die Aktualisierung bzw. Änderung des Regenrückhaltebeckens ein Antrag auf Änderung der bestehenden Einleiterlaubnis vom 30.01.2003 zu stellen sei.

Die Generaldirektion Kulturelles Erbe Rheinland-Pfalz, Direktion Landesarchäologie, merkte an, dass im direkten östlichen Anschluss an die Flugplatzeinzäunung mehrere frühgeschichtliche Fundstellen bekannt seien. Aus diesem Grund seien auch auf den bisher nicht gestörten Freiflächen der Flugplatzanlage archäologische Befunde möglich. Die Dienststelle der Generaldirektion sei daher an der zeitlichen Planung zum Beginn der Erdarbeiten zu beteiligen. Während der Erdarbeiten sei sicherzustellen, dass die Erdarbeiten durch einen Mitarbeiter der Generaldirektion begleitet werden könnten.

Das Landesamt für Geologie und Bergbau führte aus, dass die geplante Baumaßnahme von den auf Eisen verliehenen, bereits erloschenen Bergwerksfeldern "Alflen", "Alflen I", "Alflen II", "Alflen III" und "Sequenz" überdeckt werde. Aus den vorhandenen Unterlagen gehe hervor, dass im Planungsbereich kein Altbergbau dokumentiert sei und kein aktueller Bergbau unter Bergaufsicht stattfinde. Da die Unterlagen keinen Anspruch auf Vollständigkeit erheben, bestehe grundsätzlich die Möglichkeit, dass nicht dokumentierter historischer Bergbau stattgefunden haben könne, Unterlagen im Laufe der Zeit nicht überliefert wurden bzw. durch Brände oder Kriege verloren gingen. Das Landesamt für Geologie und Bergbau empfiehlt daher die Einbeziehung eines Baugrundberaters bzw. Geotechnikers zu einer objektbezogenen Baugrunduntersuchung. Ferner weist es darauf hin, dass bei Eingriffen in den Baugrund grundsätzlich die einschlägigen Regelwerke (u.a. DIN 4020, DIN EN 1997-1 und -2, DIN 1054) zu berücksichtigen seien. Für Neubauvorhaben werden objektbezogene Baugrunduntersuchungen empfohlen.

Die Verbandsgemeinde Ulmen hat mitgeteilt, dass nach Anhörung der Ortsgemeinden Büchel und Alflen gegen das Vorhaben keine Bedenken erhoben werden.

Die übrigen Träger öffentlicher Belange äußerten keine Bedenken gegen das Vorhaben. Private Einwendungen wurden nicht eingereicht.

### III.

#### Materiell-rechtliche Bewertung

##### 1. Notwendigkeit des Vorhabens

Das Vorhaben ist aus zwingenden Gründen des öffentlichen Interesses im Zusammenhang mit der öffentlichen Sicherheit und der Landesverteidigung geboten.

##### 1.1 Planrechtfertigung

Vorhaben der Fachplanung, die Rechte Dritter beeinträchtigen können, bedürfen nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts einer Planrechtfertigung. Diese ist ein ungeschriebenes Erfordernis jeder Fachplanung und eine Ausprägung des Gebots der Verhältnismäßigkeit staatlichen Handelns. Dem Erfordernis der Planrechtfertigung ist Rechnung getragen, wenn das Vorhaben vernünftigerweise geboten erscheint. Für eine Flughafenplanung ist dies der Fall, wenn für das beabsichtigte Vorhaben nach Maßgabe der vom Luftverkehrsgesetz verfolgten Ziele einschließlich sonstiger Entscheidungen ein Bedarf besteht, die Maßnahme unter diesem Blickwinkel also objektiv erforderlich ist (BVerwG, Urteil vom 26.04.2007 – 4 C 12.05 – BVerwGE 128, 358 Rn. 45).

An den Flugbetriebsflächen des NATO-Flugplatzes Büchel wurde im Jahre 2014/ 2015 im Rahmen einer detaillierten Zustandsbewertung aller Flugbetriebsflächen ein erheblicher Sanierungsbedarf festgestellt und dringender Handlungsbedarf identifiziert. Dem akuten Sanierungsbedarf wurde mit der Durchführung einer „ad hoc“ Sanierung der Start-/Landebahn im Sommer 2015 begegnet. Dazu wurde die Oberflächendeckschicht abgefräst und neu aufgetragen. Allerdings ist die Haltbarkeit der aufgetragenen Deckschicht aufgrund des maroden Unterbaus auf einen Zeitraum von 2-3 Jahren begrenzt.

Das Taktische Luftwaffengeschwader 33 dient unter anderem der Luftnahunterstützung für Bodentruppen und der Bekämpfung harter, tiefer und weit entfernter Ziele. Zudem hat es die Aufgabe die personelle und materielle Einsatzbereitschaft mit dem Waffensystem Tornado herzustellen und zu erhalten, schnell verlegbarer Reaktionskräfte (NRF) vorzubereiten und bereitzuhalten, zu Personal- und Materialabstellung für laufende Einsätze und an nationalen und NATO-Übungen teilzunehmen. Es dient ferner der Wachstellung für US-Einrichtungen in Deutschland. Mit seinen etwa 2.000 militärischen und zivilen Angehörigen leistet der Verband, gemeinsam mit den verbündeten Streitkräften, einen fortwährenden Beitrag für den Frieden Europas. Der Schwerpunkt des Auftrages liegt in der Bereitstellung einer umfassenden Luftangriffsfähigkeit. Das Taktische Luftwaffengeschwader 33 ist somit ein unverzichtbarer Bestandteil der Deutschen Luftwaffe.

Um die Funktionalität des NATO-Flugplatzes Büchel aufrecht erhalten zu können bedarf es einer umfassenden Grundsanie rung der Flugbetriebsflächen. Während der Grundsanie rung der Start- und Landebahn muss aufgrund der Vorgaben des Inspektors der Luftwaffe der Flugplatz für alle heute dort verkehrenden Flugzeugmuster anflugbereit gehalten werden. Dies dient insbesondere der Aufrechterhaltung des Werftbetriebs für die Dauer der späteren Grundsanie rung der Start- und Landebahn. Aus diesem Grund soll während der Sanierungszeit der Start- und Landebahn temporär Flugbetrieb auf dem Taxiway stattfinden. Um den Taxiway als temporäre Start- und Landebahn für Transportmaschinen des Flugzeugmusters D nutzen zu können, ist eine Verbreiterung von zurzeit rund 22,50 m auf 30,00 m Gesamtbreite notwendig (vgl. ICAO Annex 14).

Die Grundsanie rung inklusive der Verbreiterung des Taxiways ist daher im öffentlichen Interesse der öffentlichen Sicherheit und Verteidigung im Zusammenhang mit dem militärischen Lufttransport, der Ausbildung für Besatzungen und Bodencrews des Taktischen Luftwaffengeschwaders 33 vernünftigerweise geboten.

## **1.2 Alternativenprüfung**

Im Rahmen der planerischen Abwägung war auch zu prüfen, ob zur beantragten Planung Alternativen zur Verfügung stehen, mit denen die Planungsziele erreicht werden könnten und die einen geringeren Eingriff in öffentliche oder private Interessen verursachen würden. Die Antragstellerin hat zur Überzeugung der Genehmigungsbehörde dargelegt, dass keine Standort- oder Planungsalternativen gegenüber dem beantragten Vorhaben vorzugswürdig sind. Standortalternativen ergeben sich schon aufgrund des bereits angelegten Taxiways und der Centerlines zwischen der Start- und Landebahn und dem Taxiway nicht.

## **2. Erfordernisse der Raumordnung und der Landesplanung**

Gemäß §§ 6 Abs. 2, 30 Abs. 3 LuftVG ist vor der Erteilung der Genehmigung besonders zu prüfen, ob die beantragten Änderungen des NATO-Flugplatzes Büchel den Erfordernissen der Raumordnung entsprechen. Erfordernisse der Raumordnung sind nach § 3 Nr. 1 ROG Ziele der Raumordnung, Grundsätze der Raumordnung und sonstige Erfordernisse der Raumordnung. Während die Grundsätze der Raumordnung in § 2 ROG definiert sind, finden sich die Ziele und sonstigen Erfordernisse der Raumordnung mangels eines Bundesraumordnungsplans/-programms in den Raumordnungsplänen der Landesplanung. In Rheinland-Pfalz sind dazu nach § 2 Abs. 1 Landesplanungsgesetz Rheinland-Pfalz (LPIG) das Landesentwicklungsprogramm und der jeweilige Regionale Raumordnungsplan zu betrachten. Auch das Ergebnis eines

Raumordnungsverfahrens und landesplanerische Stellungnahmen sind nach § 3 Abs. 1 Nr. 4 ROG sonstige Erfordernisse der Raumordnung.

## **2.1 Raumordnungsverfahren**

Eine Pflicht zur Durchführung eines Raumordnungsverfahrens besteht hier nicht. Nach § 15 Abs. 1 ROG sind raumbedeutsame Planungen und Maßnahmen in einem besonderen Verfahren untereinander und mit den Erfordernissen der Raumordnung abzustimmen (Raumordnungsverfahren). Nach § 3 Nr. 6 ROG sind raumbedeutsame Planungen und Maßnahmen i.S.v. § 15 Abs. 1 ROG Planungen, Vorhaben und sonstige Maßnahmen, durch die Raum in Anspruch genommen oder die räumliche Entwicklung oder Funktion eines Gebietes beeinflusst wird. Für welche Planungen ein Raumordnungsverfahren durchzuführen ist, hat die Bundesregierung in einer Rechtsverordnung nach § 21 Abs. 1 ROG (Raumordnungsverordnung) näher festgelegt. In § 1 Satz 1 der Raumordnungsverordnung (RoV) sind Planungen und Maßnahmen aufgezählt, für die ein Raumordnungsverfahren durchzuführen ist, wenn sie im Einzelfall raumbedeutsam sind und überörtliche Bedeutung haben. Als hier relevantes Beispiel nennt § 1 Satz 1 Nr. 12 RoV die „Anlage und wesentliche Änderung eines Flugplatzes, die einer Planfeststellung nach § 8 LuftVG bedürfen“. In dem hier zu entscheidenden Fall der Änderung eines Luftwaffenstützpunktes nach § 30 Abs. 1 Satz 2 LuftVG ist jedoch kein Planfeststellungsverfahren durchzuführen.

Im Übrigen ist mit den hier beantragten Änderungen kein raumordnerisch relevanter zusätzlicher Flächenbedarf außerhalb des bestehenden Flugplatzgeländes verbunden. Eine Änderung des Bauschutzbereichs ist mit den geplanten Maßnahmen ebenfalls nicht verbunden.

## **2.2 Landes-Raumordnungsprogramm**

Das Landesentwicklungsprogramm gemäß der Verordnung über das Landesentwicklungsprogramm in der Fassung vom 14.10.2008 (GVBl. Rheinland-Pfalz 2008, 285), geändert durch Verordnung vom 12.07.2017 (GVBl. Rheinland-Pfalz, Nr. 11/2017, S. 162) steht der Grundsanie rung der Flugbetriebsflächen des NATO-Flugplatzes nicht entgegen.

Das Landesentwicklungsprogramm bestimmt in Abschnitt 4.3.4, dass die Belastung der Bevölkerung durch Lärm und Luftverschmutzungen zu verringern ist. Da mit den beantragten Änderungen keine zusätzlichen Flugbewegungen verbunden sind, ergeben sich im Zusammenhang mit ihnen keine raumordnerisch relevanten Auswirkungen durch zusätzliche Luftschadstoffe oder zusätzlichen Lärm. Auch während der Bauphase sind keine relevanten Beeinträchtigungen der Bevölkerung zu erwarten, da normale Bodenarbeiten durchgeführt werden.

### **2.3 Regionales Raumordnungsprogramm**

Das verbindliche Regionale Raumordnungsplan Mittelrhein-Westerwald enthält für das betroffene Gebiet keine Festlegungen. Im Abschnitt 2.1.3.4 des regionalen Raumordnungsplans ist geregelt, dass im Umfeld des militärischen Flugplatzes Büchel die Anforderungen des Lärmschutzes in der Bauleitplanung bzw. bei der Genehmigung von Einzelvorhaben besonders berücksichtigt und lärmempfindliche Nutzungen ausgeschlossen werden müssen. Zusätzliche Lärmbelastungen sind durch das Vorhaben nicht zu erwarten, sodass das Vorhaben auch insoweit keine relevanten Auswirkungen nach sich zieht.

Die obere Landesplanungsbehörde hat keine Bedenken gegen das Vorhaben geäußert, vgl. Schreiben der Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord vom 17.12.2018.

### **2.4 Zusammenfassendes Ergebnis**

Das Vorhaben entspricht den Erfordernissen der Raumordnung. Mit den beantragten Maßnahmen auf dem Gelände des NATO-Flugplatzes Büchel ist keine raumordnerisch relevante Flächenerweiterung und keine Veränderung des Bauschutzbereichs verbunden. Durch die Änderungen ergeben sich keine raumbedeutsamen Auswirkungen gegenüber der Bevölkerung durch eine Erhöhung der Flugbewegungen am NATO-Flugplatz Büchel oder des Fluglärms oder eine Zunahme der Luftverunreinigungen.

### **3. Erfordernisse des Städtebaus**

Bei der zu treffenden Abwägungsentscheidung sind auch die Erfordernisse des Städtebaus, d.h. die Belange der Bauleitplanung, wie sie sich insbesondere aus dem Katalog in § 1 Abs. 6 BauGB ergeben, angemessen zu berücksichtigen, § 6 Abs. 2 Satz 1 LuftVG. Dieses Kriterium dient insbesondere dem Schutz der Planungshoheit der von der Flugplatzanlage und dem Flugbetrieb betroffenen Gemeinden, die als Teil des Selbstverwaltungsrechts auch verfassungsrechtlich nach Art. 28 Abs. 2 GG und Art. 49 Verfassung für Rheinland-Pfalz geschützt ist.

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts besteht eine wehrfähige Rechtsposition einer betroffenen Gemeinde dann, wenn das Vorhaben nachhaltig – d.h. mit unmittelbaren Auswirkungen gewichtiger Art – eine hinreichend bestimmte Planung der Gemeinde stört oder wegen seiner Großräumigkeit wesentliche Teile des Gemeindegebiets einer durchsetzbaren gemeindlichen Planung entzieht (st. Rspr., BVerwG, Beschluss vom 02.08.2006 – 9 B 9.06 – NVwZ 2006, 1290; BVerwG, Urteil vom 27.03.1992 – 7 C 18/91 – NVwZ 1993, 364, 365).

Ein zusätzlicher Flächenbedarf auf dem Gebiet der betroffenen Gemeinden besteht nicht. Es werden keine Flächen außerhalb des bestehenden Flugplatzes in Anspruch genommen. Eine Beeinträchtigung der Planungshoheit der umliegenden Gemeinden ist hierdurch 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. Mit den beantragten Änderungen ist aber keine Änderung des Bauschutzbereichs und deshalb auch keine weitergehende Beeinträchtigung der kommunalen Planungshoheit der betroffenen Gemeinden verbunden.

Die kommunale Planungshoheit kann zudem dadurch beeinträchtigt werden, dass sich aus der Festsetzung von Lärmschutzbereichen nach dem Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm (FluLärmG) Baubeschränkungen und Bauverbote ergeben, vgl. §§ 5, 6 FluLärmG, die bei der Bauleitplanung zu berücksichtigen sind. Ferner wird durch § 5 Abs. 1 Satz 1 und Satz 2 FluLärmG die Möglichkeit der Errichtung von Gebäuden für öffentliche Einrichtungen beschränkt. Für den NATO-Flugplatz Büchel ist ein Lärmschutzbereich mit zwei Tag-Schutzzonen und einer Nacht-Schutzzone nach Maßgabe des Gesetzes gegen Fluglärm (FluLärmG) ausgewiesen, vgl. Landesverordnung über die Festsetzung des Lärmschutzbereichs für den militärischen Flugplatz Büchel vom 27. Juli 2016 (GVBl. 2016, 362). Ein neuer Lärmschutzbereich ist nach § 4 Abs. 5 FluLärmG nicht festzusetzen. Denn nach § 4 Abs. 5 FluLärmG wäre ein Lärmschutzbereich nur dann neu festzusetzen, wenn eine Änderung in der Anlage oder im Betrieb des Flugplatzes zu einer wesentlichen Veränderung der Lärmbelastung in der Umgebung des Flugplatzes führen wird, was vorhabenbedingt nicht der Fall ist.

Seitens der Verbandsgemeinde Ulmen wurden nach Anhörung der Ortsgemeinden Büchel und Alfien keine Einwendungen erhoben.

Zusammenfassend bleibt festzuhalten, dass das Vorhaben mit den Erfordernissen des Städtebaus vereinbar ist. Es stört weder eine hinreichend bestimmte Planung der Gemeinde noch entzieht es wegen seiner Großräumigkeit wesentliche Teile des Gemeindegebiets einer durchsetzbaren gemeindlichen Planung.

#### **4. Schutz vor Fluglärm**

Nach § 6 Abs. 2 Satz 1 LuftVG ist vor Erteilung der Genehmigung besonders zu prüfen, ob der Schutz vor Fluglärm angemessen berücksichtigt ist. Zum Schutz der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Fluglärm sind nach § 8 Abs. 1 Satz 9, Satz 3 LuftVG die jeweils anwendbaren Werte des § 2 Abs. 2 FluLärmG zu beachten. Das

FluLärmG manifestiert nach der ständigen Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts mit seinen Regelungen die Abwägungsgrenzen in Bezug auf Fluglärm und konkretisiert in § 2 Abs. 2 FluLärmG eine fachplanerische Zumutbarkeitsschwelle, die für die planerische Abwägung nach dem LuftVG verbindlich ist (BVerwG, Urteil vom 04.04.2012 – 4 C 8/09 u.a. – BVerwGE 142, 234 Rn. 180; BVerwG, Beschluss vom 01.04.2009 – 4 B 61/08 – NVwZ 2009, 910 Rn. 33).

Die Genehmigungsbehörde ist der Überzeugung, dass sich vorhabenbedingt keine relevanten Lärmauswirkungen ergeben. Die Antragstellerin hat nachvollziehbar dargelegt, dass mit dem Vorhaben weder eine Kapazitätserhöhung noch eine Erhöhung der Flugbewegungszahlen stattfindet, sodass sich der betriebsbedingte Flug- und Bodenlärm nicht verändert. Auch während der Bauphase ist nicht mit wesentlichen Lärmauswirkungen zu rechnen. Durch die temporäre Sperrung des Taxiways für den Rollverkehr sind eben solche nicht zu erwarten. Die Rollwege verlängern sich nur unwesentlich und verkürzen sich zudem an anderer Stelle. Sie verschieben sich auch nicht wesentlich durch die Verlegung der Intersection 3, da im Gegenzug die westlich der Intersection 3 gelegene Intersection 4 zurückgebaut wird. Auch findet keine relevante Verlagerung der Lärmauswirkungen durch die Nutzung des Taxiways als Start- und Landebahn statt. Während der Sanierung der Start- und Landebahn wird der Abstand der Lärmemissionen zur Gemeinde Alflen zwar um 150 m weniger, allerdings erfolgt während der Sanierung nur ein eingeschränkter Flugbetrieb, sodass nach Überzeugung der Genehmigungsbehörde durch diese Verschiebung keine Erhöhung des Fluglärms zu erwarten ist. Dem liegt die Prognose zugrunde, dass der eingeschränkte Flugbetrieb pro Halbjahr ca. 3-4 landende/startende Tornados und ca. 3 bis 4 Starts und Landungen pro Jahr durch die amerikanische Transportmaschine C17 umfasst. Die Kampfflugzeuge werden hingegen für die Dauer der Bauarbeiten an der Start- und Landebahn an einen anderen Fliegerhorst verlegt.

## **5. Schutz vor Luftverunreinigungen**

Im Rahmen der von der Genehmigungsbehörde zu treffenden Abwägungsentscheidung sind auch die dem Vorhaben und dem Flugbetrieb zuzurechnenden Luftverunreinigungen planerisch zu bewältigen (BVerwG, Urteil vom 09.11.2006 – 4 A 2001/06 – BVerwGE 127, 95 Rn. 145). Mit der „Luftqualitätsrichtlinie“ aus dem Jahr 2008, der Richtlinie 2008/50/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Luftqualität und saubere Luft für Europa vom 21.05.2008 (ABl. EG L 152, S. 55), hat die Europäische Union die für ihre Mitgliedstaaten verbindlichen Luftqualitätsziele zur Vermeidung oder Verringerung schädlicher Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit und die Umwelt zusammengefasst und ergänzt. Die Richtlinie wurde mit Wirkung vom 6. August 2010 durch Novellierung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) sowie durch die Einführung der 39. Verordnung zum BImSchG (39. BImSchV) in deutsches Recht umgesetzt. Außerdem wurden neue Ziel- und Grenzwerte für die feinere Feinstaub-Fraktion PM<sub>2,5</sub> eingeführt. Die Genehmigungsbehörde ist der Überzeugung, dass sich

vorhabenbedingt keine relevanten zusätzlichen Immissionsbeiträge ergeben. Eine Erhöhung der Flugbewegungszahlen findet nicht statt. Die Antragstellerin hat zudem nachvollziehbar dargelegt, dass sich die Rollwege der Maschinen nicht verlängern und sich auch durch die Verlegung der Intersection 3 nicht wesentlich verschieben.

## **6. Entwässerung**

Die beantragten Änderungen haben durch die zusätzliche Versiegelung von ca. 2 ha nur geringe Auswirkungen auf die bestehende Entwässerung des NATO-Flugplatzes Büchel. Durch die Verbreiterung der Parallelrollbahn ergibt sich eine Erhöhung des anfallenden Oberflächenwassers. Die Erhöhung verteilt sich dabei auf zwei Regenrückhaltebecken, sodass sich die Erhöhung relativiert. Die Flugbetriebsflächen 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. Eine Verlängerung der Genehmigung wird regelmäßig beantragt. Ggf. ist eine Anpassung der Einleiterlaubnis zu beantragen.

## **7. Erfordernisse des Naturschutzes und der Landschaftspflege**

Bei der Erteilung der luftrechtlichen Änderungsgenehmigung ist gem. § 6 Abs. 2 i.V.m. § 6 Abs. 4 Satz 2 LuftVG besonders zu prüfen, ob das geplante Vorhaben die Erfordernisse des Naturschutzes und der Landschaftspflege angemessen berücksichtigt. Diese Belange werden durch die in §§ 1, 2 BNatSchG enthaltenen Ziele des Naturschutzes und der Landschaftspflege konkretisiert. Nach § 17 Abs. 1 BNatSchG ist die Genehmigungsbehörde auch zuständig für die Zulassung von Eingriffen nach § 14 Abs. 1 BNatSchG. Eingriffe in Natur und Landschaft im Sinne dieses Gesetzes sind gem. § 14 Abs. 1 BNatSchG Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen oder Veränderungen des mit der belebten Bodenschicht in Verbindung stehenden Grundwasserspiegels, die die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen können. Eingriffe sind grundsätzlich zu vermeiden, § 15 Abs. 1 BNatSchG. Unvermeidbare Eingriffe sind auszugleichen oder in sonstiger Weise zu kompensieren, § 15 Abs. 2 BNatSchG.

Die Erteilung der luftrechtlichen Genehmigung erfolgt unter Beachtung dieser rechtlichen Vorgaben im Benehmen mit der für Naturschutz und Landschaftspflege zuständigen Behörde.

## **7.1 Landschaftspflegerischer Begleitplan (Fachbeitrag Naturschutz)**

Entsprechend §§ 17 Abs. 4 BNatSchG, 9 Abs. 3 Satz 1 LNatSchG RP wurden die für die Beurteilung der Eingriffe erforderlichen Angaben zu Ort, Art und Umfang der Eingriffe durch Vorlage des Landschaftspflegerischen Begleitplans (Fachbeitrag Naturschutz) (Anlage 3) erstellt und zusammen mit dem Antrag vorgelegt. Die Genehmigungsbehörde macht sich die nachvollziehbaren und überzeugenden Ausführungen der Fachbeiträge Eingriffsregelung zu Eigen. Die Durchführung der darin vorgesehenen Maßnahmen zur Vermeidung, zum Ausgleich und zum Ersatz der Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft war anzuordnen.

## **7.2 Derzeitiger Bestand**

Der derzeitige Bestand der hier relevanten Schutzgüter des Naturhaushalts und der Landschaftspflege lässt sich zusammenfassend wie folgt darstellen:

### **7.2.1 Boden**

Auf dem Flugplatzgelände finden sich einerseits versiegelte bzw. überbaute und befestigte Flächen, andererseits als Grünflächen gestaltete Kultsolen. Dabei findet sich aus Tonschiefer und Sandstein entstandener Verwitterungslehm. Überwiegende Bodenarten sind Schluff, toniger Schluff, Ton und Kies. Im Bereich des Taxiways und der parallel verlaufenden Leitungstrassen findet sich Lavaschlacke vermischt mit Betonresten mit geringer Versickerungsfähigkeit, geringem Puffervermögen für Säuren, mittlerem Wasserspeichervermögen, mittlerem Ertragspotential und mittlerer nutzbarer Feldkapazität. Die Grünflächen im Bereich der Start- und Landebahn und des Taxiways weisen einen geringen Nährstoffgehalt und einen hohen Humusgehalt auf und stellen sich somit als magerer Grünlandboden dar. Die vollversiegelten und wasserdurchlässig befestigten Flächen haben ihre Bodenfunktionen vollständig bzw. weitgehend verloren und haben somit nur noch nachrangige Bedeutung für den Bodenhaushalt. Die als Grünflächen gestalteten Kultsolen sind anthropogen stark verändert und teilweise mit Schadstoffen belastet. Sie sind von mittlerer Bedeutung für den Bodenhaushalt.

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

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.

## 7.2.2 Wasser

Oberflächengewässer sind in der näheren Umgebung des Vorhabens nicht anzutreffen. In einer Entfernung von ca. 300 m Luftlinie östlich zum Planungsraum befindet sich der Beginn eines Quellbachs des Ellerbachs sowie ca. 435 m Luftlinie westlich zum Planungsraum der Beginn eines Quellbachs des Litzbachs und in ca. 480 m Luftlinie östlich zum Planungsraum 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 WHG oder Überschwemmungsgebiete nach § 76 WHG sind auf dem Flugplatzgelände und seiner näheren Umgebung nicht vorhanden.

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. 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, kommt dem Flugplatzgelände eine mittlere Bedeutung hinsichtlich des Grundwasserhaushaltes zu.

Wasserschutzgebiete nach § 51 des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG) oder Heilquellenschutzgebiete nach § 53 Abs. 4 WHG sind auf der Liegenschaft und in seiner näheren Umgebung nicht vorhanden.

## 7.2.3 Luft und Klima

Die Waldbestände des Flugplatzgeländes stellen bioklimatisch Frischluftentstehungsgebiete dar. Ferner bilden die großflächigen Grünlandbestände des Flugfeldes mit den angrenzenden, zusammenhängenden Offenlandflächen ein großräumiges Kaltluftentstehungsgebiet. Die beiden vorgenannten Klimafunktionsbereiche erlangen eine mittlere Bedeutung im Hinblick auf die klimatischen Ausgleichsfunktionen des Flugplatzgeländes, 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

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  $-1^{\circ}\text{C}$  und die mittleren Julitemperaturen  $15^{\circ}\text{C}$ . Die Region weist allerdings mit im Jahresmittel 850 – 900 mm eine überdurchschnittlich hohe jährliche Niederschlagsmenge auf.

#### **7.2.4 Tiere**

Auf dem Flugplatzgelände konnte ein Vorkommen von insgesamt 33 Vogelarten nachgewiesen werden. Davon erlangten jedoch nur zwei Arten den Status als Brutvogel. Alle anderen Arten wurden nur als Nahrungsgäste oder überfliegend beobachtet. Eine besondere bzw. hohe Bedeutung erlangt das Flugplatzgelände für die Feldlerche. Es wurde eine individuenreiche Feldlerchenpopulation von 59 Brutpaaren kartiert. Als weitere Brutvogelart wurde die Bachstelze mit zwei Brutplätzen erfasst.

Das Flugplatzgelände erlangt 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. Keine der angetroffenen Falterarten zählt zu den streng geschützten oder nach FFH-Richtlinie geschützten Arten.

Für die Heuschrecken ist dem Flugplatzgelände unter Berücksichtigung der geringen Anzahl erfasster Arten und Individuen, und da es sich um bislang noch weit verbreitete Arten handelt, eine mittlere Bedeutung beizumessen. 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 angetroffenen Heuschreckenarten zählt zu den streng geschützten oder nach FFH-Richtlinie geschützten Arten.

Reptilien kommen auf dem Flugplatzgelände derzeit nicht vor. Das Lebensraumpotenzial für weitere Tiergruppen wird auf dem Flugplatzgelände als relativ gering eingeschätzt. Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass Außenzaun des Geländes eine erhebliche Barriere für flugunfähige Tiere darstellt.

#### **7.2.5 Pflanzen**

Auf dem Flugplatzgelände finden sich beidseits sowie in der Mitte zwischen dem Taxiway und der Start- und Landebahn breite Grünlandbestände, so dass ein ca. 390 m breiter, langgestreckter, offener und vollkommen gehölzfreier Korridor entsteht. Auf dem übrigen Gelände finden sich zwischen den Gebäuden, den zahlreichen befestigten, meist vollversiegelten Nutzflächen und den Verkehrswegen überwiegend Grünflächen in Form von artenarmen Vielschnittrassenflächen. Hinzu kommen kleinere Ziergehölzbeete, Baumreihen, Gebüschstreifen und Gruppen aus standortheimischen Bäumen und Sträuchern. Darüber hinaus finden sich zwischen den drei Liegeplätzen sowie dem Westteil des Flugplatzgeländes größere Laub-, Misch- und Nadelwaldbereiche unterschiedlicher Altersstruktur. Naturschutzfachlich sind dabei die Altbaumbestände mit Buchen und Eichen hervorzuheben. An Böschungsf Flächen, z.B. der Schärfwalle 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. Im südwestlichen Bereich des Flugfeldes, westlich der Start- und Landebahn, findet sich ein kleiner Bereich mit einigen Heideflecken aus Heidekraut. Vergleichbares gilt für den tiefen, nur sporadisch wasserführenden Entwässerungsgraben mit hohen und steilen Böschungen, der entlang der Erschließungsstraßen am westlichen Rand der Liegenschaft anzutreffen ist. Hier fanden sich auch Hochstaudenarten feuchter Standorte wie Mädesüß und Sumpfkatzdistel. Entlang der westlichen und östlichen Außenränder des Flugfeldes sind in weiten Teilen verschiedene Wald- und Gehölzbestände anzutreffen.

Die grünlandartigen Bestände des Flugfeldes reichen von intensiv gepflegten Streifen mit Vielschnitt-Gras-Kraut-Beständen (Kurzgrasbestände) bis extensiv gepflegten Flächen mit „Langgras“-Bewirtschaftung. Die Kurzgrasbestände stellen sich als mäßig arten- und überwiegend blütenarme Vielschnittrassen dar, in dem verschiedene Krautarten anzutreffen sind. Dabei ist die Schafgarbe mit einem relativ hohen Anteil vertreten. Die Langgrasbestände stellen sich als arten- und blütenreiche Wiesenbestände dar. Die Langgrasbestände im Charakter einer Magerweide nehmen den größten Flächenanteil im Bereich des Flugfeldes ein. Die Langgrasbestände im Charakter einer Fettwiese / Glatthaferwiese sind dagegen in deutlich geringeren Flächenanteilen anzutreffen. Langgrasbestände im Charakter einer Nass- und Feuchtwiese in Form einer Glatthafer-Wiesenknöterich-Wiese finden sich in ihrer typischen Ausbildung lediglich in einer Teilfläche am nordwestlichen Rand des Flugfeldes. Den Langgrasbeständen ist eine hohe Bedeutung als Lebensraum bzw. Teillebensraum für die Feldlerche und die Tagfalter und Widderchen zuzumessen. Sie unterliegen daher dem Schutz nach § 15 Abs. 1 Nr. 3 LNatSchG RP i.V.m. § 30 Abs. 1 und 2 BNatSchG.

Besonders geschützte Pflanzenarten wurden auf dem Flugplatzgelände nicht gefunden.

Insgesamt wurde ein sehr kleinteiliger Wechsel zwischen den verschiedenen vorgenannten Typen der Grasbestände festgestellt. Auch der Blütenreichtum wechselt teils kleinflächig zwischen blütenreich und blütenarm.

### **7.2.6 Schutzgebiete und -objekte sowie schutzwürdige Bereiche**

Auf dem Flugplatzgelände finden sich insgesamt drei Biotoptypen mit hoher, zehn Biotoptypen mit mittlerer und acht Biotoptypen mit nachrangiger Bedeutung. Biotoptypen mit sehr hoher Bedeutung wurden auf dem Flugplatzgelände nicht festgestellt. Die auf dem Flugplatzgelände 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 ranunculosum bulbosi*) und einer arten- und blütenreichen Magerweide in Form einer Rotschwengel-Straußgras-Weide (*Festuco-Cynosuretum*) unterliegen dem Schutz nach § 15 Abs. 1 Nr.3 LNatSchG RP in Verbindung mit § 30 Abs. 1 und 2 BNatSchG.

Im Bereich des Planungsraumes und seiner Umgebung finden sich die nachfolgenden Schutzgebiets- und sonstigen naturschutzfachlich relevanten Ausweisungen in einer Entfernung zum Flugplatzgelände von 318 m das Landschaftsschutzgebiet „Moselgebiet von Schweich bis Koblenz“, von 423 m das Vogelschutzgebiet „Wälder zwischen Wittlich und Cochem“, von 574 m der Naturpark „Vulkaneifel“, von 650 m das FFH-Gebiet Kondelwald und Nebentäler der Mosel, von 1,35 km das Naturschutzgebiet „Wacholderheide Nassenberg“ und von 1,72 km das FFH-Gebiet „Moselhänge und Nebentäler der Mosel“.

### **7.2.7 Landschaft**

Das Flugplatzgelände liegt an dem nördlichen Rand der naturräumlichen Einheit „Gevenicher Hochfläche“. Dieser Landschaftsraum befindet sich in einer Höhenlage zwischen 400 – 450 m ü. NN und leitet von dem Moseltal zur Hocheifel über. Der Bereich zwischen Alfien und Büchel ist durch den NATO-Flugplatz Büchel geprägt. 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. Auch an diesen Stellen ist das Sichtfeld aufgrund des Geländereiefs sehr eingeschränkt. Weiteren Sichtschutz bieten die innenliegenden Wald- und Gehölzbestände. 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. Daher sind für das Landschaftsbild alle Wald- und Gehölzbestände mit einer hohen Bedeutung einzustufen. Da das Flugplatzgelände von außen nicht zugänglich ist, besitzt es für die landschaftsgebundene Erholung keine Bedeutung. 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 Flugplatzgelände für die landschaftsgebundene Erholung keine Bedeutung.

### **7.3 Ausmaß des Vorhabens**

Die beantragten Änderungen und nachrichtlich dargestellten Baumaßnahmen stellen Veränderungen der Gestalt und Nutzung von Grundflächen dar. Durch die Maßnahmen ergeben sich folgende baubedingte, anlagebedingte oder betriebsbedingte Wirkungen:

Baubedingt hat das geplante Vorhaben vorübergehende Flächen-Mehrversiegelungen, vorübergehende Bodenverdichtungen, vorübergehenden Verlust von Vegetationsstrukturen, Lärm- und Luftschadstoffimmissionen sowie visuelle Beunruhigung zur Folge. Anlagenbedingt sind dem geplanten Vorhaben der dauerhafte Verlust von Vegetationsstrukturen und dauerhafte Flächen-Mehrversiegelungen zuzurechnen. Betriebsbedingte Auswirkungen sind nicht zu erwarten.

### **7.4 Eingriffe in Schutzgüter**

Die Sanierungsmaßnahmen am NATO-Flugplatz Büchel stellen gemäß § 14 Abs. 1 BNatSchG Eingriffe in Natur und Landschaft dar. Durch Flächeninanspruchnahmen und Neuversiegelung von Böden wird die Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts erheblich beeinträchtigt. Im Übrigen können erhebliche Beeinträchtigungen durch die festgelegten Vermeidungsmaßnahmen vermieden werden. Die mit dem Vorhaben verbundenen Beeinträchtigungen und daraus resultierenden Eingriffe sind in dem Landschaftspflegerischen Begleitplan bezeichnet und ausführlich dargestellt.

#### **7.4.1 Auswirkungen auf das Schutzgut Boden**

Baubedingt ergibt sich durch den Ausbau eines vorhandenen Schotterweges zu einer in Schotter befestigten Baustraße eine Ausbaufäche von 2.550 m<sup>2</sup> mit einer vorübergehenden Flächenversiegelung von 1.275 m<sup>2</sup>. Die betroffenen Böden mittlerer Wertstufe werden in ihrer Wasserleit- und Wasserspeicherfähigkeit aufgrund des wasserdurchlässigen Schotterbelags reduziert. Ferner werden durch die umfangreichen Erdumlagerungen und Bodenverdichtungen die natürlichen Bodenfunktionen von Böden mittlerer Bedeutung auf einer Gesamtfäche von 193.727 m<sup>2</sup> vorübergehend beeinträchtigt. Die Verringerung des Porenvolumens führt zu einer temporär begrenzten verringerten Durchlüftung des Bodens und verringerten Wasserleit- und Speicherfähigkeit. Hinsichtlich der schädlichen Bodenverunreinigungen mit PFC auf dem Flugplatzgelände schließen abfalltechnische Untersuchungen des Bodenaushubs, insbesondere in relevanten Bereichen an der Baufeldgrenze, einem Eingriff in kontaminierte Bereiche bzw. die

Mobilisierung von Schadstoffen aus. 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 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) 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.

Anlagebedingt kommt es zu einer dauerhaften Gesamtneuversiegelung von 21.311 m<sup>2</sup> und einer Entsiegelung von 2.370 m<sup>2</sup> Fläche. Die geplante Verbreiterung des Taxiways führt zu einer Vollversiegelung. Die dauerhafte Vollversiegelung geht mit einem vollständigen Verlust aller Bodenfunktionen einher. Der Neubau einer Gleitwegsender-Reflexionsfläche führt zu einer Teilversiegelung. Insoweit kommt es zu einem teilweisen Verlust der Bodenfunktionen. Der Verlust von belebtem und biotisch aktivem Oberboden kann durch die Einhaltung der Bestimmungen der DIN 18300 und DIN 18915 vermieden werden.

Betriebsbedingte Auswirkungen sind mangels Veränderungen der Art und Anzahl des Flugbetriebs nicht zu erwarten.

#### **7.4.2 Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser**

Oberflächengewässer und Wasserschutzgebiete sind von den Maßnahmen nicht betroffen. Die Entwässerung erfolgt über das bestehende Regenwasserkanalnetz.

Baubedingte Auswirkungen auf das Grundwasser sind bei ordnungsgemäßer Baudurchführung nicht zu erwarten. Durch die Bauarbeiten wird zudem keine erhebliche zusätzliche Belastung durch Schadstoffe verursacht.

Anlagebedingt wirken sich die Flächenneuversiegelungen auf die Grundwasserneubildungsrate aus. Der Anschluss der Flugbetriebsflächen an das bestehende Regenwasserkanalnetz verhindert das Eindringen von belastetem Oberflächenwasser.

Betriebsbedingte Auswirkungen sind mangels Veränderungen der Art und Anzahl des Flugbetriebs nicht zu erwarten.

### **7.4.3 Auswirkungen auf die Schutzgüter Luft und Klima**

Baubedingt werden keine erheblichen zusätzlichen Belastungen durch Schadstoffe verursacht. Die vorübergehenden, lokalen Bodenverdichtungen haben keine erheblichen Auswirkungen auf das Klima.

Anlagenbedingt resultiert aus den zusätzlichen Flächenversiegelungen eine Verkleinerung der Kaltluftentstehungsflächen. Diesen kommt eine nachrangige Bedeutung zu, sodass eine erhebliche Veränderung nicht zu befürchten steht.

Betriebsbedingte Veränderungen sind auszuschließen, da keine wesentliche Verschiebung des Schadstoffaustrages und der Geruchsimmissionen zu erwarten ist. Das Vorhaben führt zu keiner Veränderung der Flugbewegungszahlen und keiner relevanten Änderung der Rollwege und damit der Schadstoffverteilung und -menge.

### **7.4.4 Auswirkungen auf das Schutzgut Tiere**

Durch die baubedingte vorübergehende Beseitigung von 170.867 m<sup>2</sup> arten- und blütenreichen Langgrasbeständen verlieren die Flächen vorübergehend ihre Funktion als Bruthabitat und Sommerlebensraum für die Feldlerche, als Lebensraum und Teillebensraum für 26 Falterarten und 10 nachgewiesene Heuschreckenarten.

Baubedingt kommt es durch die eingesetzten Baufahrzeuge zu lokal und temporär begrenzten, zusätzlichen Bodenlärmissionen. Diese stellen sich aufgrund der Vorbelastungen als nicht erheblich dar. Aus denselben Gründen ist nicht mit erheblichen zusätzlichen Belastungen durch Schadstoffe oder visuelle Beunruhigung zu rechnen. Durch die baubedingte Inanspruchnahme von Lebensräumen verlieren die Flächen für die Dauer der Bauzeit ihre Funktion als Bruthabitat und Sommerlebensraum für die Feldlerche und als Nahrungshabitat für 19 weitere nachgewiesene Vogelarten, als Lebensraum für 26 nachgewiesene Falterarten und 10 nachgewiesene Heuschreckenarten sowie Insektenarten und Kleinsäuger. Zum Schutz der Feldlerchen, um Tötungen oder Zerstörungen / Beschädigungen von Nestern zu vermeiden, dient die flächige Herstellung einer Schwarzbrache auf den Baufeldflächen der Vergrämung der Feldlerche. In Kombination mit der Beunruhigung durch die Bautätigkeiten wird sich die Vergrämung auf das abgegrenzte Baufeld und seine nahe Umgebung auswirken. Die Vermeidungsmaßnahmen V 2, V3, V5 und V6 schließen ein erhebliches Tötungsrisiko und die Gefährdung der lokalen Feldlerchenpopulation aus.

Anlagebedingte Auswirkungen auf das Schutzgut Tiere sind nicht zu erwarten. Nach Abschluss der Bauarbeiten findet die Feldlerche kurzfristig, sobald sich aus der Ansaat eine schütterere

Vegetationsdecke entwickelt hat, wieder geeignete Habitatstrukturen vor. Somit ist bereits bei der nächst folgenden Brut von einer Wiederbesiedlung der Bauflächen durch eine annähernd gleich hohe Anzahl an Brutpaaren auszugehen. Mit der Verbreiterung des Taxiways entsteht zudem keine zusätzliche erhebliche Barriere oder Verinselung oder erhebliche Erhöhung der Zerschneidung durch den Taxiway. Ein erhöhtes Unfallrisiko für die betroffenen Tierarten besteht nicht. Die betroffenen Tierarten wiesen eine relativ hohe Mobilität auf. Eine Erhöhung der Nutzungsfrequenz des Flugplatzes ist nicht vorgesehen.

Betriebsbedingt ist nicht mit zusätzlichen Lärm- oder Luftschadstoffemissionen oder einer zusätzlichen visuellen Beeinträchtigung zu rechnen.

#### **7.4.5 Auswirkungen auf das Schutzgut Pflanzen**

Baubedingt werden durch die Bodenbewegungen und Bodenlagerungen größere Teilflächen der Langgrasbestände in Anspruch genommen. Es kommt zu einem vorübergehenden Verlust von Vielschnitt-Gras-Krautflächen von geringer Wertigkeit auf einer Fläche von 4.446 m<sup>2</sup>, von blütenreichen bis mäßig blütenreichen Gras-Krautbeständen mittlerer Wertigkeit auf einer Gesamtfläche von 148.262 m<sup>2</sup> und von arten- und blütenreichen Langgrasbeständen von hoher Bedeutung auf einer Gesamtfläche von 170.867 m<sup>2</sup>.

Anlagebedingt kommt es zu einem dauerhaften Verlust von 12.844 m<sup>2</sup> Vielschnitt-Gras-Krautflächen von geringer Wertigkeit. Zudem geht mit dem Vorhaben der dauerhafte Verlust von blütenreichen bis mäßig blütenreichen Gras-Krautbeständen von mittlerer Wertigkeit auf einer Fläche von 5.681 m<sup>2</sup> einher. Ferner findet eine dauerhafte Umwandlung von blütenreichen bis mäßig blütenreichen Gras-Krautbeständen mittlerer Wertigkeit in Vielschnitt-Gras-Krautflächen von geringer Wertigkeit auf einer Gesamtfläche von 15.314 m<sup>2</sup> statt.

Betriebsbedingte Auswirkungen sind nicht zu erwarten.

#### **7.4.6 Auswirkungen auf Schutzgebiete und -objekte sowie schutzwürdige Bereiche (außer FFH- und EU-Vogel-Schutzgebiete)**

Der Verlust von arten- und blütenreichen Langgrasbeständen von hoher Bedeutung auf einer Gesamtfläche von 170.867 m<sup>2</sup> führt in Verbindung mit dem Verlust der Funktion als Bruthabitat und Sommerlebensraum für die Feldlerche, als Lebensraum und Teillebensraum für 26 Falterarten und 10 nachgewiesene Heuschreckenarten zu einem erheblichen Eingriff im Sinne des § 14 BNatSchG in Bezug auf das Arten- und Biotoppotential. Die erforderliche Ausnahmegenehmigung nach § 30 Abs. 3 BNatSchG ist mit Schreiben vom 16.10.2018 beantragt und von der zuständigen Unteren Naturschutzbehörde mit Schreiben vom 17.12.2018 erteilt worden.

#### **7.4.7 Auswirkungen auf FFH- und EU-Vogel-Schutzgebiete**

Beeinträchtigungen der 423 m bis 1,72 km entfernten Schutzgebiete können ausgeschlossen werden, da durch das Vorhaben keine Mehrbelastungen mit Luftschadstoff- und Lärmimmissionen durch Flüge über die Schutzgebiete entstehen.

Für die Zielarten des FFH-Gebietes „Kondelwald und Nebentäler der Mosel“ Bechsteinfledermaus (*Myotis bechsteinii*), Großes Mausohr (*Myotis myotis*) und Hirschkäfer (*Lucanus cervus*) ist nicht von einer erheblichen Beeinträchtigung auszugehen, da auf dem Gelände der Liegenschaft für diese an Wälder gebundenen Arten keine relevanten Habitatstrukturen vorhanden sind. In einer vorherigen faunistischen Untersuchung zum Neubau des AF-Gebäudes und der WAS-Doppelzaunanlage wurden im Bereich der Liegeplätze 1 und 2 keine Hirschkäfer nachgewiesen und nur wenige Nachweise von Bechsteinfledermaus und Großem Mausohr (keine Fortpflanzungshabitate) erzielt. Somit kann ein Vorkommen des Hirschkäfers in jedem Fall ausgeschlossen werden, die beiden Fledermausarten sind höchstens potenziell überfliegend zu erwarten.

#### **7.4.8 Auswirkungen auf das Landschaftsbild**

Eine erhebliche Beeinträchtigung des Landschaftsbildes oder des Erholungspotentials kann ausgeschlossen werden, weil das Flugfeld des NATO-Flugplatzes keine Bedeutung für das Landschaftsbild oder das Erholungspotential des betroffenen Landschaftsraumes hat.

#### **7.5 Unvermeidbarkeit der Eingriffe**

Gemäß § 15 Abs. 1 Satz 1 BNatSchG ist der Verursacher eines Eingriffs verpflichtet, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen. Eine Vermeidung des gesamten Eingriffs in Natur und Landschaft, der durch die beantragten Änderungen verursacht wird, ist nicht möglich. An den Flugbetriebsflächen des NATO-Flugplatzes Büchel wurde ein erheblicher Sanierungsbedarf festgestellt. Um die Funktionalität des NATO-Flugplatzes Büchel aufrecht erhalten zu können bedarf es daher einer umfassenden Grundsanie rung der Flugbetriebsflächen. Während der Grundsanie rung der Start- und Landebahn muss aufgrund der Vorgaben des Inspektors der Luftwaffe der Flugplatz für alle heute dort verkehrenden Flugzeugmuster anflugbereit gehalten werden. Aus diesem Grund soll während der Sanierungszeit der Start- und Landebahn temporär Flugbetrieb auf dem Taxiway stattfinden. Um den Taxiway als temporäre Start- und Landebahn für Transportmaschinen des Flugzeugmusters D nutzen zu können, ist die beantragte Verbreiterung von zurzeit rund 22,50 m auf 30,00 m Gesamtbreite notwendig.

Die Überprüfung der Antragsunterlagen hat ergeben, dass den gesetzlichen Anforderungen des Vermeidungs- und Verminderungsgebots gemäß § 15 Abs. 1 Satz 1 BNatSchG hinreichend Rechnung getragen wird. So werden bei der Durchführung des Vorhabens von der Antragstellerin die allgemeinen technischen und/oder landschaftspflegerischen Grundsätze beachtet und die Möglichkeiten zum Erhalt und zur Herstellung von Vegetationsflächen entsprechend den Hinweisen in Abschnitt 3.3 des Landschaftspflegerischen Begleitplans wahrgenommen. Eingriffe in die Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts werden insbesondere durch Maßnahmen zum Bodenschutz, die Festlegung und Begrenzung des Baufeldes, die vorübergehende Vergrämung der Feldlerche aus dem Baufeld und die Aufwertung von Ackerflächen als Bruthabitat für die Feldlerchen beschränkt. Weitere Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen bestehen beispielsweise in der ökologischen Baubegleitung.

Im Übrigen wird auf die Ausführungen in den Abschnitten 3.3 des Landschaftspflegerischen Begleitplans und 6.1 des Fachbeitrags Artenschutz Bezug genommen.

## **7.6 Ausgleich der Eingriffe**

Nach § 15 Abs. 2 Satz 1 BNatSchG ist der Verursacher verpflichtet, unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder zu ersetzen (Ersatzmaßnahmen). Ausgeglichen ist eine Beeinträchtigung nach § 15 Abs. 2 Satz 2 BNatSchG, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in gleichartiger Weise wiederhergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neugestaltet ist.

Als Ausgleich sind daher nur solche Maßnahmen anzuerkennen, die eine Kompensation gerade der eingriffsbetroffenen ökologischen Funktionen des Naturhaushalts bewirken. Diese funktionale Identität ist nur gewährleistet, wenn ein gleichartiger Zustand hergestellt wird, während ein bloß gleichwertiger Zustand nicht genügt. Wenn es gerade die durch den Eingriff beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts wiederherzustellen gilt, muss der Ausgleich zwar nicht unmittelbar am Ort des Eingriffs vorgenommen werden, wohl aber bedarf es eines räumlichen Zusammenhangs, der Gewähr dafür bietet, dass die eingriffsbedingt gestörten funktionalen Verflechtungen wiederhergestellt werden. Dies schränkt den räumlichen Bereich für Ausgleichsmaßnahmen insofern ein, als sie jedenfalls auf den Ort des Eingriffs zurückwirken müssen.

Die hier vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen entsprechend des Abschnitts 4 des Landschaftspflegerischen Begleitplans sind geeignet und erforderlich, um die unvermeidlichen Beeinträchtigungen der Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts auszugleichen. Der Ausgleich erfolgt eingriffsnah und stellt die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts im Umfang der

Ausgleichsmaßnahmen gleichartig wieder her. Die im Landschaftspflegerischen Begleitplan vorgenommenen Eingriffs-/Ausgleichsbilanzierung ist hinreichend nachvollziehbar und überprüfbar. Das Ausgleichspotential wurde voll ausgeschöpft.

Die Vorgaben der Landeskompensationsverordnung sind in den naturschutzrechtlichen Planungen berücksichtigt worden.

#### **7.6.1 Kompensation der Überbauung und Flächenversiegelung durch Maßnahme A 1**

Die Überbauung und Flächenversiegelung von bewachsenen und biotisch aktiven Bodenflächen wird durch verschiedene Entsiegelungsmaßnahmen (A1) kompensiert. Inhalt der Maßnahme ist der Teilrückbau der bestehenden Intersection 4, der Teilrückbau der nördlichen Werftzufahrt, der Rückbau des Not-Towers und Umfeldes, die Entsiegelung der heutigen Asphalt- oder Betonfahrbahn sowie der Rückbau des Car-Port und der Pflasterfläche einer ehemaligen Trafostation. Ferner beinhaltet die Maßnahme im Zuge der Sanierung der Start- und Landebahn den Rückbau und die Entsiegelung des Seitenstreifens in einem Gesamtumfang von 50.000 m<sup>2</sup>. Da diese Entsiegelungsmaßnahmen erst mit einer zeitlichen Verzögerung von zwei bis drei Jahren (vorgesehener Baubeginn Start- und Landebahn 2021,) durchgeführt werden, ist für den Ausgleich der verbleibenden Flächenmehrversiegelung (18.941 m<sup>2</sup>) ein erhöhter Flächenansatz erforderlich (21.800 m<sup>2</sup>). 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 m<sup>2</sup>) stattfindet. Durch die Entsiegelungsmaßnahme werden sowohl die natürlichen Bodenfunktionen wiederhergestellt als auch die Auswirkungen auf den Grundwasserhaushalt und das Mikroklima ausgeglichen.

#### **7.6.2 Kompensation des Verlustes arten- und blütenreicher Gras-Krautbestände auf den Baufeldflächen durch Maßnahme A2**

Die arten- und blütenreichen Gras-Krautbestände werden nach Durchführung der Maßnahme wiederhergestellt. 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 m<sup>2</sup>). Mit der kurzfristigen Wiederherstellung von arten- und blütenreichen Wiesenbeständen werden auch die Lebensraumsprüche 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 Baufeldflächen durch eine annähernd gleich hohe Anzahl an Brutpaaren auszugehen.

### **7.6.3 Kompensation des Verlustes arten- und blütenreicher Gras-Krautbestände auf den Rückbauflächen an der Start- und Landebahn durch Maßnahme A3**

Auch auf den Rückbauflächen der Start- und Landebahn werden die arten- und blütenreicher Gras-Krautbestände wiederhergestellt. 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 m<sup>2</sup>, davon werden als Ausgleich im Rahmen der Baumaßnahme „Sanierung Taxiway und Intersections“ 24.200 m<sup>2</sup> angerechnet. Auch hier wird aufgrund der zeitlichen Verzögerung von gem. Bauzeitenplanung 2,5 Jahren ein erhöhter Flächenansatz gewählt.

Mit der kurzfristigen Wiederherstellung von arten- und blütenreichen Wiesenbeständen werden auch die Lebensraumsprüche 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. Die Ausweich-Bruthabitatflächen der Vermeidungsmaßnahme V4 sind über einen Zeitraum von fünf Jahren mit Verlängerungsoption vertraglich festgeschrieben. Die Herstellung der Langgrasbestände im Zuge der Rückbaumaßnahmen werden zu Beginn der Bauarbeiten am Taxiway voraussichtlich im Frühjahr 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 2,5 Jahren keine erhebliche Beeinträchtigung zu erwarten, da im Bereich des Flugfeldes rund 110 ha blütenreiche Grünlandbestände verbleiben.

## **7.7 Ergebnis**

Die beantragten Änderungen des NATO-Flugplatzes Büchel und die nachrichtlich dargestellten Baumaßnahmen verursachen unvermeidbare Eingriffe in die Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts i.S.v. § 14 Abs. 1 BNatSchG, die aber durch die angeordneten, in dem Landschaftspflegerischen Begleitplan im einzelnen aufgeführten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vollständig kompensiert werden können. Mit den angeordneten Ausgleichs-

und Ersatzmaßnahmen ist das Vorhaben mit den Belangen des Naturschutzes und der Landschaftspflege vereinbar und wird gem. § 17 Abs. 1 BNatSchG von der Genehmigungsbehörde im Benehmen mit der zuständigen Oberen Naturschutzbehörde für zulässig erklärt.

## **8. Artenschutz**

Zur Prüfung und Beurteilung möglicher Konflikte im Hinblick auf streng oder besonders geschützte Arten hat die Antragstellerin einen artenschutzrechtlichen Fachbeitrag (Anlage 4 der Antragsunterlagen) vorgelegt. Der artenschutzrechtliche Fachbeitrag ist Bestandteil dieser Genehmigung. Die Genehmigungsbehörde macht sich die nachvollziehbaren und überzeugenden Ausführungen des artenschutzrechtlichen Fachbeitrages zu Eigen. Die Durchführung der darin enthaltenen Vermeidungs- und Kompensationsmaßnahmen war anzuordnen.

Das Vorhaben ist ausweislich des artenschutzrechtlichen Fachbeitrages sowie des landschaftspflegerischen Begleitplans unter Beachtung der Auflagen mit den Belangen des Artenschutzes vereinbar. Es kann ausgeschlossen werden, durch die baubedingten Auswirkungen der Sanierungsmaßnahmen der Verbotstatbestand des § 44 BNatSchG erfüllt wird.

### **8.1 Beeinträchtigung von geschützten Arten**

Artenschutzrechtliche relevante Flächen innerhalb des Baufeldes sind die extensiv gepflegten mäßig arten- und blütenreichen sowie arten- und blütenreichen Langgrasbestände. Im untersuchten Gebiet sind die Brutvogelarten Bachstelze und Feldlerche als im Sinne des § 44 BNatSchG relevante Tierarten einzustufen und in diesen relevanten Flächen anzutreffen. Relevante Pflanzenarten im Sinne des § 44 BNatSchG wurden im Untersuchungsgebiet nicht festgestellt.

Innerhalb des Baufeldes und über das festgelegte Baufeld hinaus, besteht im Rahmen der Baustelleneinrichtung und Räumung des Baufeldes die Gefahr, dass Individuen geschützter Arten getötet oder verletzt sowie Fortpflanzungs- und Ruhestätten beseitigt werden. Im Zuge der dauerhaften Flächenüberbauung bzw. – versiegelung und der Umnutzung von Langgrasbeständen in Vielschnittrassenflächen verlieren die beseitigten arten- und blütenreichen Langgrasbestände ihre Funktion als Bruthabitat für die Feldlerche. Durch die Maßnahmen werden die in § 44 Abs. 1 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG aufgeführten Verbotstatbestände nicht erfüllt.

### **8.2 Vermeidbarkeit der Beeinträchtigungen**

#### **8.2.1 Feldlerchen**

Durch die im Fachbeitrag Artenschutz benannten Vermeidungsmaßnahmen können baubedingte Tötungen oder Verletzungen von einzelnen Feldlerchen, eine Beschädigung oder Zerstörung ihrer Gelege sowie eine Beschädigung oder Zerstörung ihrer Nester weitestgehend vermieden werden. Zur Vermeidung der Erfüllung der Verbotstatbestände des § 44 BNatSchG werden für die Baustelleneinrichtung, den Großteil der Materiallagerung und das Baufeld rund um den Taxiway befestigte Flächen genau festgelegt und durch eine Absperrkette umgrenzt. Bodenzwischenlagerungen dürfen ausschließlich innerhalb dieses Baufeldes erfolgen. Um Bruten der Feldlerche innerhalb des Baufeldes während der Bauzeit zu verhindern, erfolgt bereits vor der Rückkehr der Feldlerchen aus ihrem Winterquartier die Herstellung einer Schwarzbrache, die während der gesamten Bauzeit aufrechterhalten wird. Dies führt zu einer vorübergehenden Vergrämung, da die Flächen damit für die Art unattraktiv geworden sind.

Ein vorhabenbedingtes Risiko, das über ein zufälliges Töten von Einzelindividuen der Feldlerche hinausgeht, ist somit nicht zu erwarten. Solange ein solches Tötungsereignis äußerst selten eintritt und zum allgemeinen, nicht zu vermeidenden Lebensrisiko für die Individuen zählt, wird der gesetzliche Verbotstatbestand des Tötens nicht erfüllt.

Zur Bereitstellung von Ausweich-Bruthabitaten für die im Baufeld erfassten 18 Brutpaare erfolgt eine Aufwertung von rund 18 ha zusammenhängenden Ackerflächen im westlichen Anschluss an das Flugplatzgelände, bevor der Eingriff beginnt. Dazu erfolgt eine vertraglich festgelegte Nutzungsänderung von Maisanbau in Klee-grasanbau, bei dem die Mahdtermine so gelegt sind, dass die Feldlerche ihr Brutgeschäft erfolgreich verrichten kann.

Mit Fertigstellung der jeweiligen Unterabschnitte erfolgt eine Wiederherstellung arten- und blütenreicher Wiesenbestände / Langgrasbestände und ihrer Lebensraumfunktion für die Feldlerche auf den baubedingt vorübergehend in Anspruch genommenen Baufeldflächen durch Ansaat und Weiterentwicklung einer autochthonen Gras-Kräutermischung. In gleicher Weise ist im Rahmen der Sanierung der Start- und Landebahn auf den Rückbau- und Entsiegelungsflächen der befestigten Seitenstreifen eine Neuherstellung von arten- und blütenreichen Langgrasbeständen und ihrer Lebensraumfunktion für die Feldlerche, als Ausgleich für die innerhalb des Baufeldes dauerhaft verlorene Bruthabitatflächen vorgesehen. Weiterhin ist zu berücksichtigen, dass durch die Unterteilung des Baufeldes in zwei große festgelegte Bauabschnitte sowohl die baubedingte vorübergehende Inanspruchnahme als auch die Wiederherstellung des Ausgangszustandes in Teilflächen und zeitlich verteilt über die beiden Baujahre erfolgt.

### **8.2.2 Bachstelze**

Da innerhalb des Wirkraumes lediglich ein Brutpaar der Bachstelze angetroffen wurde, und die Art keine Nistplatztreue aufweist, ist nicht davon auszugehen, dass der Brutplatz an dem

Trafohäuschen regelmäßig neu angelegt wird. Weiterhin ist aufgrund der baubedingten Beunruhigung, die während der Bautätigkeiten im Bereich des Trafohäuschens entsteht, nicht davon auszugehen, dass innerhalb der Bauzeit eine erneute Brut durch die Bachstelze an dem Trafohäuschen stattfindet, sondern dass sie sich ein ungestörteres Bruthabitat innerhalb des Flugplatzgeländes suchen wird. Ausweichbruthabitate sind an den zahlreichen Gebäuden, sonstigen baulichen Anlagen und an Altbäumen in großem Umfang vorhanden.

Die in erster Linie im Hinblick auf die Feldlerche konzipierten Vermeidungsmaßnahmen tragen gleichzeitig auch zum Schutz der Bachstelze bei. 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. Die Genehmigungsbehörde ist daher der Auffassung, dass die Tatbestände des bau- oder anlagebedingten Tötens oder Verletzens sowie der Beschädigung oder Zerstörung von Fortpflanzungs- oder Ruhestätten insgesamt nicht einschlägig sind. Das allgemeine Lebensrisiko der Individuen wird im Vergleich zur aktuellen Situation nicht signifikant erhöht.

Im lokalen Zusammenhang stehen der Bachstelze ausreichende Strukturen für die Neuanlage von Nestern zur Verfügung, so dass die Funktionalität im räumlichen Zusammenhang gewahrt bleibt.

### **8.3 Ergebnis**

Die Genehmigungsbehörde ist der Auffassung, dass die Verbotstatbestände des Tötens oder Verletzens sowie der Beschädigung oder Zerstörung von Fortpflanzungs- oder Ruhestätten insgesamt nicht einschlägig sind, da das allgemeine Lebensrisiko der Individuen im Vergleich zur aktuellen Situation nicht signifikant erhöht wird. Gleichzeitig werden Ausweich-Bruthabitatflächen für die gesamte Anzahl an Brutpaaren, die durch die Vergrämung aus dem Baufeld mit vorübergehend und dauerhaft verlorengelassenen Bruthabitatflächen betroffen sind, im lokalen Zusammenhang in ausreichender Quantität und Qualität hergestellt, so dass die Funktionalität im räumlichen Zusammenhang gewahrt bleibt und auch die Beibehaltung des günstigen Erhaltungszustandes der lokalen Population sichergestellt ist.

## **9. Umweltverträglichkeitsprüfung**

Für die beantragte Änderung des NATO-Flugplatzes Büchel war gemäß §§ 9 Abs. 3 Satz 2 i.V.m. 2 Abs. 2 UVPG eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen. Das Verfahren zur Prüfung der

Umweltverträglichkeit ist gemäß den Regelungen des UVPG als unselbstständiger Teil des luftrechtlichen Genehmigungsverfahrens durchgeführt worden (§ 4 UVPG) und beinhaltet gemäß § 3 UVPG eine umfassende und sachgerechte Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt.

## **9.1 Vorprüfung**

Die Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung ergibt sich aus Folgendem:

Gemäß § 2 Abs. 4 Nr. 2 b) UVPG i.V.m. Nr. 14.12.1 der Anlage 1 zum UVPG stellt sich das Vorhaben als Änderung der Beschaffenheit einer sonstigen Anlage, nämlich eines Flugplatzes, dar. Diese Änderung besteht in der Erweiterung der Bestandsflächen und ist gemäß §§ 9 Abs. 3 Satz 2 UVPG einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen, wenn die erforderliche Vorprüfung ergibt, dass hiermit erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen verbunden sein können.

Die Antragstellerin beantragte unter dem 26.10.2018 die Feststellung darüber, ob eine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung für das Vorhaben bestand. Die Genehmigungsbehörde nahm mit Schreiben vom 13.11.2018 (Az.: 1 d – Az 56 - 01- 05/ Büchel) eine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung an.

Die überschlägige Prüfung des Vorhabens anhand der Kriterien der Anlage 3 zum UVPG – gemäß § 5 Abs. 1 Satz 1 UVPG – ergab, dass durch das Vorhaben nachteilige Folgen für die Umwelt, insbesondere aufgrund der durch das Vorhaben verursachten Eingriffe in die Schutzgüter möglich sind. Denn die durch das Bauvorhaben verursachten Eingriffe sind mit der Überbauung von Biotopen und Flächen-Mehrversiegelungen verbunden. Die Genehmigungsbehörde konnte aufgrund der umweltfachlichen Ausführungen nicht feststellen, ob das Änderungsvorhaben nur unter Berücksichtigung der Verminderungs- und Vermeidungsmaßnahmen und ohne Einbeziehung der vorgeschlagenen Ausgleichsmaßnahmen keine erheblichen Umweltauswirkungen haben werde. Nach Auffassung der Genehmigungsbehörde bestanden erhebliche Zweifel, ob im Rahmen einer UVP-Vorprüfung Ausgleichsmaßnahmen berücksichtigungsfähig sind. Zwar berücksichtigt die Behörde nach § 7 Abs. 5 Satz 1 UVPG, ob erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen durch Vorkehrungen des Vorhabenträgers offensichtlich ausgeschlossen werden. Der Begriff „Vorkehrung“ ließe zwar eine solche Interpretation zu; ausweislich der Gesetzesmaterialien war es allerdings Wille des Gesetzgebers, die Maßstäbe des UVPG a.F. fortgelten zu lassen (vgl. BR-Drs. 164/17, S. 89). Nach dem bis 2017 geltenden Wortlaut des § 3 c Satz 3 UVPG a.F. waren ausdrücklich „Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen“ berücksichtigungsfähig, worunter Ausgleichsmaßnahmen nicht zu fassen sind.

Eine genauere umweltgutachterliche Abschätzung hätte voraussichtlich eine Ermittlungstiefe erfordert, die über eine überschlägige Prüfung im Rahmen einer UVP-Vorprüfung hinausgegangen wäre. Von daher erachtete die Genehmigungsbehörde es für zweckmäßig, die Umweltauswirkungen in einer Umweltverträglichkeitsprüfung erstellen und bewerten zu lassen.

## **9.2 Einreichung der Unterlagen; Öffentlichkeitsbeteiligung**

Die Antragstellerin hatte die entscheidungserheblichen und auslegungsreifen Unterlagen über die Umweltauswirkungen i.S.d. § 16 Abs. 1 Satz 1 UVPG, nämlich einen UVP-Bericht zum Antrag auf Genehmigung des Vorhabens vom 31.10.2018 eingereicht. Der UVP-Bericht und die vorgenannten Unterlagen wurden gemäß § 17 UVPG sowohl den hier betroffenen, mit Umweltaufgaben befassten Fachbehörden übermittelt, als auch der Öffentlichkeit im Rahmen des Anhörungsverfahrens gemäß §§ 18 f. UVPG zugänglich gemacht. Die Genehmigungsbehörde hat bei der Umweltverträglichkeitsprüfung die Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange berücksichtigt.

## **9.3 Gegenstand der Umweltverträglichkeitsprüfung**

Die Umweltprüfung ist hier gemäß § 2 Abs. 4 Nr. 2 b) UVPG für die Änderung bzw. Erweiterung eines Flugplatzes i.S.d. Nr. 14.12.1 der Anlage 1 UVPG („Änderungsvorhaben“) durchzuführen.

Der konkrete Gegenstand des Vorhabens, d.h. die zulassungsrelevante Definition des „Flugplatzes“ sowie diesbezügliche Änderungen, bestimmt sich allein nach dem einschlägigen Fachrecht, d.h. nach §§ 6 ff. LuftVG (vgl. BVerwG, Urt. v. 07.12.2006 – 4 C 16/04 –, juris, Rn. 31). Der Begriff „Flugplatz“ i.S.d. § 6 Abs. 1 Satz 1 und § 8 Abs. 1 Satz 1 LuftVG erfasst die Flugbetriebsflächen, d.h. die Start- und Landebahn, Rollwege und Vorfelder. Die hier mittels der eingereichten bautechnischen Unterlagen beschriebene Sanierung des NATO-Flugplatzes Büchel ist nach dem Ergebnis der Einzelfall-Vorprüfung auf ihre Umweltauswirkungen zu prüfen. Die unverändert fortbestehenden Umweltauswirkungen der schon bestehenden Flugplatzanlage und des Betriebs sind als Vorbelastungen in der Umweltprüfung zu berücksichtigen, sofern dies für die Betrachtung, insbesondere für die Bewertung der Vorhabenfolgen für das jeweilige UVP-Schutzgut, relevant ist. In methodisch nicht zu beanstandender Art und Weise erfasst der von der Antragstellerin vorgelegte UVP-Bericht solche Vorbelastungen im Untersuchungsschritt „Zusammenwirken / kumulierende Wirkungen mit bestehenden und zugelassenen Vorhaben und Tätigkeiten“ (s. UVP-Bericht, S. 58 f.).

## **9.4 Alternativenprüfung**

Im UVP-Bericht sind gemäß § 16 Abs. 1 Satz 1 Nr. 6 UVPG die vernünftigen Alternativen und die wesentlichen Gründe für die getroffene Wahl unter Berücksichtigung der jeweiligen Umweltauswirkungen zu beschreiben. Eine Pflicht zur Alternativenprüfung geht damit nicht einher, eine solche ergibt sich vielmehr aus dem jeweiligen Fachrecht. Vernünftige Alternativen sind diejenigen Alternativen, die für das Vorhaben und seine Merkmale relevant sind. Zu den beantragten Sanierungsmaßnahmen bestehen jedoch keine günstigeren Planungsalternativen, mit denen die Planungsziele erreicht werden könnten. Dies beschreibt auch der UVP-Bericht in dem Abschnitt 3.

## **9.5 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen des Vorhabens (§ 24 UVPG)**

Die Genehmigungsbehörde akzeptiert den von der Antragstellerin eingereichten UVP-Bericht als geeignete Grundlage i.S.d. § 24 Abs. 1 Satz 2 UVPG für ihre zusammenfassende Darstellung und Bewertung der vorhabenbedingten Umweltauswirkungen. Der UVP-Bericht entspricht den Anforderungen des § 16 UVPG. An der Sachkunde, Objektivität und Unvoreingenommenheit der Gutachter – hier der einschlägig renommierten Köhns & Göbel Ingenieur GmbH – zweifelt die Genehmigungsbehörde nicht. Sofern in den nachfolgenden Ausführungen zu den Umweltauswirkungen des Vorhabens keine eigenen Korrekturen, Aktualisierungen oder Ergänzungen ausdrücklich kenntlich gemacht werden, übernimmt die Genehmigungsbehörde inhaltlich die Feststellungen und Ergebnisse des UVP-Berichts. Dies gilt auch für den Landschaftspflegerischen Begleitplan (Anlage 3 der Antragsunterlagen) und den Artenschutzrechtlichen Fachbeitrag (Anlage 4 der Antragsunterlagen).

In diesem Abschnitt wird auf die zu erwartenden Folgen der beantragten Maßnahmen für die einzelnen Schutzgüter des UVPG eingegangen. Behandelt werden auch die Kompensationsmaßnahmen zur Bewältigung erheblicher nachteiliger Umweltauswirkungen. Mit Bezug auf § 26 Abs. 1 Nr. 3 b UVPG erfolgt die zusammenfassende Darstellung nicht als gesondertes Dokument, sondern in der Begründung dieser Entscheidung.

### **9.5.1 Untersuchungsinhalt, -rahmen und -methoden**

Die zu ermittelnden, zu beschreibenden und zu bewertenden Umweltauswirkungen sind nach § 2 Abs. 1 Satz 1 UVPG die Auswirkungen eines Vorhabens auf die Schutzgüter Mensch, Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt, Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft, Kultur- und sonstige Sachgüter sowie Wechselwirkungen zwischen diesen Schutzgütern. Den gesetzlichen Vorgaben entsprechend erfasst der UVP-Bericht der Antragstellerin ausschließlich solche Auswirkungen auf die Schutzgüter des UVPG, welche dem beantragten Vorhaben zuzurechnen sind. Das Untersuchungsgebiet umfasst alle Flächen des NATO-Flugplatzes Büchel, insbesondere

die festgelegten Baufelder und Bereiche, die durch mögliche Umweltauswirkungen betroffen sein können.

An die jeweils schutzgutbezogene Beschreibung der Folgen des Vorhabens schließt sich ihre Bewertung unter Anwendung der entsprechenden fachlichen, d.h. schutzgutspezifischen, Maßstäbe (Gesetze, Rechtsverordnungen, Verwaltungsvorschriften/Richtlinien, Fachpläne, Empfehlungen von Fachgremien etc.) an. Den systematischen Ansatz und Aufbau des eingereichten UVP-Berichts, insbesondere die Datenerhebung, die Beschreibung des Vorhabens und die Ermittlung seiner Wirkfaktoren, die Erfassung und Beschreibung der Umweltbestandteile und -merkmale, die Differenzierung zwischen baubedingten, anlagenbedingten und betriebsbedingten Auswirkungen sowie den Gebrauch schutzgutspezifischer Bewertungsmaßstäbe erkennt die Genehmigungsbehörde als sachgerecht und als dem allgemeinen Kenntnisstand sowie den allgemeinen Prüfungsmethoden entsprechend an.

### **9.5.2 Umweltauswirkungen**

Das Vorhaben der Antragstellerin wird anhand seiner bau-, anlage- und betriebsbedingten Auswirkungen auf die Schutzgüter nach § 2 Abs. 1 Satz 1 UVPG dargestellt und bewertet (s. UVP-Bericht, Abschnitt 1.3.4). Diese Effekte können wie folgt ausgeprägt sein:

**Baubedingte Auswirkungen** werden durch die Bautätigkeiten hervorgerufen, sind regelmäßig zeitlich auf diese beschränkt und erfassen insbesondere Baulärm und Abgasimmission.

Zu diesem Bereich können auch gehören:

- Schallemissionen, Abgas- und Staubbelastung durch den Baustellenbetrieb und durch Baufahrzeuge,
- Erschütterungen im Bereich der Baustellen und Baustraßen,
- Störung des Bodenprofils durch Abtrag, Auftrag, Umlagerung und Verdichtung von Bodenmaterial,
- temporäre lokale Grundwasserabsenkung oder Grundwasserhaltung,
- nicht technisch vermeidbarer Schadstoffeintrag in den Boden und das Grundwasser durch den Einsatz von Baumaschinen,

- Barrierewirkung und Tierkollisionen für am Boden lebende Kleinlebewesen durch die Einrichtung der Baustelle.

**Anlagebedingte Auswirkungen** werden durch das fertig gestellte Vorhaben, insbesondere die dauerhaften Mehrversiegelungen verursacht.

Zu diesem Bereich können auch gehören:

- Veränderungen der realen Flächennutzung,
- Veränderung von Abfluss und Versickerung von (Niederschlags-)Wasser infolge der zusätzlichen Flächenversiegelung,
- Mikroklimatische Veränderungen infolge von Bodenversiegelung,
- Veränderung der Bodenbeschaffenheit,
- Veränderung der Vegetationsdecke und Beeinträchtigung der Lebensgemeinschaften von Tieren und Pflanzen.

**Betriebsbedingte Auswirkungen** treten durch die bestimmungsgemäße Nutzung der zur **Genehmigung** beantragten Flugbetriebsflächen und weiteren Baumaßnahmen dauerhaft auf. Sie beinhalten insbesondere Immissionsbelastungen durch Flug- und Bodenlärm, Luftschadstoffe und Gerüche.

Zu diesem Bereich können auch gehören:

- Beeinträchtigungen des gesundheitlichen Wohlbefindens des Menschen,
- Beeinträchtigung der Vitalität von Tieren und Pflanzen bzw. des Verhaltens von Tieren,
- Veränderungen der Zusammensetzung von Lebensgemeinschaften,
- Veränderungen der stofflichen Beschaffenheit von Luft, Boden, Wasser und Materialoberflächen, auch von Kultur- und sonstigen Sachgütern.

#### **9.5.2.1 Schutzgut Mensch (einschl. der menschlichen Gesundheit)**

An dem NATO-Flugplatz Büchel verrichten ca. 2.770 Personen (täglich ca. 1600 Personen) ihre

militärischen oder zivilen Aufgaben / Arbeiten. Die zum NATO-Flugplatz Büchel nächstgelegenen Ortschaften, die auch Wohngebiete aufweisen, sind die beiden Ortsgemeinden Büchel in einer Entfernung von rund 830 m östlich des Flugplatzes und die Ortsgemeinde Alfien mit einer Entfernung von rund 1.150 m westlich des Flugplatzes. Beide Ortsgemeinden liegen aufgrund dieser Entfernungen außerhalb des Wirkraumes der geplanten Sanierungsmaßnahmen. Innerhalb des Wirkraumes der Sanierungsmaßnahmen sind weder Wohngebiete oder Gebiete mit hoher Bevölkerungsdichte noch empfindliche Nutzungen (Krankenhäuser, Altersheime, Kirchen, Schulen etc.) vorhanden.

Baubedingt kommt es nur zu einer geringfügigen Mehrbelastung für die betroffenen Militärangehörigen und das Zivilpersonal in Bezug auf die Schadstoffimmissionen. Unter Beachtung der Unfallverhütungsvorschriften der Berufsgenossenschaften und der gesetzlichen Vorschriften zum Umgang mit wassergefährdenden und/oder explosiven Stoffen ist für die Bauarbeiten nicht von einer erhöhten Anfälligkeit nach der Störfallverordnung auszugehen.

Anlagebedingt ist nicht mit einem erhöhten Unfallrisiko zu rechnen. Nach dem Ende der Baumaßnahme, also nach Wiederinbetriebnahme der regulären Start- und Landebahn, findet der Flugbetrieb 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 auch keine Auswirkungen hinsichtlich der Gefahr von Flugzeugabstürzen.

Auch betriebsbedingt ergeben sich keine Auswirkungen, da alle den Flugbetrieb betreffenden Auswirkungen im Vergleich zum Status quo unverändert bleiben, so dass betriebsbedingt keine zusätzlichen Beeinträchtigungen durch Lärm und keine wesentliche Verschiebung des Schadstoffaustrages und der Geruchsimmissionen zu erwarten sind. Im Vergleich zum Status quo entstehen auch keine Veränderungen hinsichtlich der Lichtemissionen.

#### **9.5.2.2 Schutzgut Pflanzen**

Baubedingt werden durch die Sanierungsmaßnahmen arten- und blütenreiche bis mäßig arten- und blütenreiche Langgrasbestände vorübergehend auf einer Fläche von 170.867 m<sup>2</sup> beseitigt. Zudem kommt es zu einer vorübergehenden Beseitigung von Vielschnitt-Grasflächen auf einer Fläche von 4.446 m<sup>2</sup>. Auf 170.867 m<sup>2</sup> findet ein Ausgleich für die baubedingt in Anspruch genommenen Langgrasbestände statt.

Anlagebedingt führen die Sanierungsmaßnahmen zu einem dauerhaften Verlust von blüten- bis mäßig blütenreichen Langgrasbeständen auf einer Fläche von 5.681 m<sup>2</sup> durch die dauerhafte

Umnutzung in blütenarme Vielschnitt-Grasbestände auf 15.314 m<sup>2</sup>. Zudem kommt es zu einer Beseitigung von Vielschnitt-Grasflächen von dauerhaft 12.844 m<sup>2</sup>. Im Zuge der Sanierung der Start- und Landebahn erfolgt ein Ausgleich für den dauerhaften Verlust von arten- und blütenreichen Langgrasbestände auf einer Fläche von 20.995 m<sup>2</sup>, indem auf Flächen des rückgebauten Seitenstreifens in gleicher Weise arten- und blütenreiche Wiesenbestände hergestellt werden.

Betriebsbedingte Auswirkungen sind mangels relevanter vorhabenbedingter Luftschadstoffimmissionen nicht zu erwarten.

### **9.5.2.3 Schutzgut Tiere**

Die baubedingt vorübergehende und anlagebedingt dauerhafte 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. Geregelt durch den Landschaftspflegerischen Begleitplan in Verbindung mit dem Fachbeitrag Artenschutz erfolgt eine vollständige Kompensation dieser Lebensraumverluste und eine Vermeidung des Eintretens der artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände nach § 44 BNatSchG.

Betriebsbedingte Auswirkungen sind nicht zu erwarten, da alle den Flugbetrieb betreffenden Auswirkungen im Vergleich zum Status quo unverändert bleiben, so dass betriebsbedingt keine zusätzlichen Beeinträchtigungen durch Lärm, Luftschadstoffe, Geruchsmissionen oder Lichtmissionen zu erwarten sind.

### **9.5.2.4 Schutzgut Fläche / Boden**

Baubedingt kommt es zu einer nicht vermeidbaren Beeinträchtigung durch eine Teilversiegelung auf 1.275 m<sup>2</sup> und anlagebedingt zu einer Voll- und Teilversiegelung von 21.311 m<sup>2</sup> biologisch aktiver und belebter Bodenflächen. Hier ist ein dauerhafter bzw. vorübergehender Verlust der Bodenfunktionen als Filter-, Puffer- und Reglermedium, Pflanzenstandort, Lebensraum für Bodenorganismen und Wasserleiter zu erwarten.

Anlagebedingt werden dauerhaft Flächen in Anspruch genommen. Die anlage- und baubedingte Flächeninanspruchnahme umfasst eine Flächengröße von 297.275 m<sup>2</sup>. Außerhalb der Liegenschaft befindlichen Flächen werden nicht in Anspruch genommen. In den 297.275 m<sup>2</sup> großen Baufeldflächen sind 82.712 m<sup>2</sup> vorhandene Asphalt-, Beton-, Pflaster- und Schotterflächen enthalten. Die entstehende dauerhafte Mehrversiegelung beträgt 18.941 m<sup>2</sup>. Hinzu kommt die

Flächenumnutzung von arten- und blütenreichen Langgrasflächen in artenarme Vielschnitt-Rasenflächen in einer Flächengröße von 15.314 m<sup>2</sup>.

Betriebsbedingte Beeinträchtigungen sind nicht zu erwarten.

#### **9.5.2.5 Wasser**

##### **9.5.2.5.1 Grundwasser**

Baubedingte Auswirkungen sind nicht zu erwarten. Es ist davon auszugehen, dass im Vergleich zur Vorbelastung durch die Bauarbeiten keine erhebliche zusätzliche Belastung durch Schadstoffemissionen verursacht werden.

Die anlagebedingte Mehrversiegelung von 18.941 m<sup>2</sup> durch die Verbreiterung des Taxiways hat keine merkliche Auswirkung auf den Grundwasserhaushalt des Großraumes. Zudem werden durch die Ausgleichsmaßnahme 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. Wasserschutzgebiete gemäß § 51 WHG oder Heilquellenschutzgebiete gem. § 53 Abs. 4 WHG i.V.m. dem Landeswassergesetz Rheinland-Pfalz sind weder innerhalb des Flugplatzgeländes noch in seinem Umfeld anzutreffen, sodass eine Betroffenheit auszuschließen ist.

Betriebsbedingte Auswirkungen durch einen erhöhten Schadstoffeintrag sind mangels Veränderung des Status quo nicht zu erwarten.

##### **9.5.2.5.2 Oberflächengewässer**

Innerhalb des Wirkraumes und seiner Umgebung sind keine natürlichen Oberflächengewässer vorhanden, sodass weder bau- noch anlagebedingt Auswirkungen zu erwarten sind.

Betriebsbedingte Auswirkungen für die außerhalb des Flugplatzes liegenden Oberflächengewässer sind aufgrund der vorhandenen Schutzeinrichtungen wie Regenrückhaltebecken nicht zu erwarten. Überschwemmungsgebiete gemäß § 76 WHG oder Risikogebiete nach § 73 Absatz 1 WHG sind weder innerhalb des Flugplatzgeländes noch in seinem Umfeld anzutreffen, sodass eine Betroffenheit auch insoweit auszuschließen ist.

##### **9.5.2.6 Schutzgut Luft**

Baubedingte Auswirkungen durch Schadstoffemissionen während der Bauphase sind lokal begrenzt und vorübergehend. Zudem erhöhen sie sich im Vergleich zur Vorbelastung lediglich in geringem Umfang.

Anlagebedingte Auswirkungen sind nicht zu erwarten.

Betriebsbedingt ist keine wesentliche Verschiebung des Schadstoffaustrages und der Geruchsimmissionen zu erwarten, da keine Veränderung der Flugbewegungszahlen und keine relevante Änderung der Rollwege und damit der Schadstoffverteilung und –menge zu erwarten ist.

#### **9.5.2.7 Schutzgut Klima**

Baubedingt kommt es zu vorübergehenden Luftschadstoffimmissionen, die gemessen an der Vorbelastung als gering einzustufen sind.

Bau- und anlagenbedingt resultiert aus den zusätzlichen Flächenversiegelungen eine Verkleinerung der Kaltluftentstehungsflächen. Diesen kommt jedoch eine nachrangige Bedeutung zu.

Betriebsbedingte Auswirkungen sind mangels Veränderung des Status quo nicht zu erwarten.

#### **9.5.2.8 Schutzgut Landschaft**

Bau- und anlagenbedingt entsteht eine geringfügige visuelle Veränderung. Diese ist nur innerhalb des Flugplatzgeländes wahrnehmbar und betrifft ausschließlich anthropogen geprägte Bereiche der Start- und Landebahn und der Parallelrollbahn.

Betriebsbedingte Veränderungen sind nicht zu erwarten.

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

Kultur- und sonstige Sachgüter sind nach derzeitigem Erkenntnisstand von dem Vorhaben nicht betroffen. Soweit die Generaldirektion Kulturelles Erbe Rheinland-Pfalz, Direktion Landesarchäologie, anmerkte, dass im direkten östlichen Anschluss an die Flugplatzeinzäunung mehrere frühgeschichtliche Fundstellen bekannt seien und aus diesem Grund auch auf den bisher nicht gestörten Freiflächen der Flugplatzanlage archäologische Befunde möglich seien, wird diesem Umstand durch die Auflage 12 dieser Genehmigung Rechnung getragen. Danach ist die Dienststelle der Generaldirektion an der zeitlichen Planung zum Beginn der Erdarbeiten zu beteiligen. Während der Erdarbeiten ist sicherzustellen, dass die Erdarbeiten durch einen

Mitarbeiter der Generaldirektion begleitet werden können.

#### **9.5.2.10 Vermeidungs-, Verminderungs- und Kompensationsmaßnahmen**

Durch die Erfüllung der in dem Landschaftspflegerischen Begleitplan und in dem Fachbeitrag Artenschutz vorgesehenen und durch die Genehmigung als Auflagen angeordneten Schutzmaßnahmen während der Bauphase werden Beeinträchtigungen von Schutzgütern vermindert und darüber hinaus Verstöße gegen das Tötungsverbot des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG verhindert. Zum Ausgleich der dennoch durch das Vorhaben verursachten unvermeidbaren Eingriffe sind in dem Landschaftspflegerischen Begleitplan Ausgleichsmaßnahmen vorgesehen und in dieser Genehmigung als Auflagen angeordnet. Die Vorgaben der Landeskompensationsverordnung sind dabei berücksichtigt worden.

Bei der Durchführung des Vorhabens werden von der Antragstellerin die allgemeinen technischen und/oder landschaftspflegerischen Grundsätze beachtet und die Möglichkeiten zum Erhalt und zur Herstellung von Vegetationsflächen entsprechend den Hinweisen in Abschnitt 3.3 des Landschaftspflegerischen Begleitplans wahrgenommen. Eingriffe in die Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts werden insbesondere durch Maßnahmen zum Bodenschutz, die Festlegung und Begrenzung des Baufeldes, die vorübergehende Vergrämung der Feldlerche aus dem Baufeld und die Aufwertung von Ackerflächen als Bruthabitat für die Feldlerchen beschränkt. Weitere Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen bestehen z.B. in der ökologischen Baubegleitung.

Die Überbauung und Flächenversiegelung von bewachsenen und biotisch aktiven Bodenflächen wird durch verschiedene Entsiegelungsmaßnahmen (A1) kompensiert. Durch die Entsiegelungsmaßnahme werden sowohl die natürlichen Bodenfunktionen wiederhergestellt als auch die Auswirkungen auf den Grundwasserhaushalt und das Mikroklima ausgeglichen. Der Verlust der arten- und blütenreichen Gras-Krautbestände nach erfolgter Tiefenlockerung des Bodens und Andeckung mit Oberboden (V1) durch eine Ansaat mit einer autochthonen standortheimischen Gras-Kräuter-Mischung zur Entwicklung von arten- und blütenreichen Wiesenbeständen ausgeglichen. Ebenso erfolgt die Wiederbegrünung der rückgebauten Baustraße (A2 Gesamtfläche: 170.867 m<sup>2</sup>). Mit der kurzfristigen Wiederherstellung von arten- und blütenreichen Wiesenbeständen werden auch die Lebensraumsprüche 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 rund 50% Deckungsgrad entwickelt hat, wieder geeignete Habitatstrukturen vor. Auch auf den Rückbauflächen der Start- und Landebahn werden die arten- und blütenreichen Gras-Krautbestände wiederhergestellt. 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.

Insgesamt werden daher alle erheblichen Beeinträchtigungen des Naturhaushalts vollständig kompensiert.

#### **9.5.2.11 Wechselwirkungen / Maßnahmen im Zusammenwirken**

Im Rahmen einer Umweltverträglichkeitsprüfung sind nach § 2 Abs. 1 Nr. 5 UVPG auch Wechselwirkungen zwischen den genannten und unter den Ziffern 9.5.2.1 bis 9.5.2.9 behandelten Schutzgütern in den Blick zu nehmen. Dies betrifft nicht nur kumulative Wirkungen einzelner Auswirkungen des Vorhabens oder Auswirkungen im Zusammenspiel mit anderen Vorhaben. Der Begriff der Wechselwirkungen bringt vielmehr zum Ausdruck, dass die Umwelt nicht nur die Summe der Umweltgüter ist, sondern eine eigene Größe darstellt. Zwischen den einzelnen Umweltfaktoren bestehen Zusammenhänge, die auch in ihrem Wirkungsgefüge und Beziehungsgeflecht zu betrachten sind (BVerwG, Urteil vom 25.01.1996 – 4 C 5/95 – BVerwGE 100, 238, 246). Es geht um die medien- bzw. schutzgutübergreifende Ermittlung der eventuellen Kumulation von einzelnen Belastungen, deren mögliche gegenseitige Verstärkung (synergetische Effekte) oder die etwaige Verlagerung von Belastungen aus einem Umweltmedium in ein anderes hinein bzw. innerhalb desselben (z.B. als Folge von Vermeidungs- oder Verminderungsmaßnahmen).

Beeinträchtigende Auswirkungen des Vorhabens auf solche Wirkungsketten oder Wirkungsgefüge des Naturhaushalts sind hier nach Prüfung der vorgelegten Unterlagen, insbesondere des Landschaftspflegerischen Begleitplans bzw. des Fachbeitrags Artenschutz nicht zu erkennen. Die für die Eingriffe angeordneten Vermeidungs-, Verminderungs- und Ausgleichsmaßnahmen führen ihrerseits nicht zu Eingriffen in Natur und Landschaft i.S.d. § 14 BNatSchG. Der Intention dieser Maßnahmen entsprechend sind hiermit jedenfalls keine erkennbaren bzw. erheblichen Beeinträchtigungen der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts oder des Landschaftsbildes verbunden. Eine durch das Vorhaben der Antragstellerin verursachte Kumulation bzw. wechselseitige Verstärkung von Belastungen für die geschützten Umweltmedien ist der Genehmigungsbehörde ebenfalls nicht ersichtlich.

In die Betrachtung der nachteiligen Folgen für einzelne UVPG-Schutzgüter hat der von der Antragstellerin vorgelegte UVP-Bericht auch das „Zusammenwirken“ mit Beeinträchtigungen der Schutzgüter durch Baumaßnahmen, die mit dem Vorhaben nicht im Zusammenhang stehen, einbezogen. Bei diesen Maßnahmen handelt es sich namentlich um eine geplante Waldrodung im Zusammenhang mit den Vorhaben der Sanierung des Außenzauns, dem Neubau eines Unterkunftsgebäudes (Geb. 500), der Halle 124, der WASS-Doppelzaunanlage und dem AF-Gebäude, dem Anbau des AF-Gebäudes, sowie dem Neubau der WASS-Doppelzaunanlagen an

den Liegeplätzen 1 und 2. Die 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 Abschnitt 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.

## **9.6 Zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen (§ 25 UVPG)**

Gemäß § 25 UVPG sind die Umweltauswirkungen des Vorhabens auf der Grundlage der zusammenfassenden Darstellung nach § 24 UVPG zu bewerten und bei der Entscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens zu berücksichtigen. Erhebliche Auswirkungen auf die Schutzgüter i.S.v. § 2 Abs. 1 UVPG durch das Vorhaben sind jedenfalls nach Durchführung der angeordneten Vermeidungs-, Verminderungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen nicht zu erwarten.

### **9.6.1 Schutzgut Mensch**

Insgesamt können erhebliche Beeinträchtigungen der Umwelt durch Baulärm auf die Umwelt sowohl innerhalb als auch außerhalb des Flugplatzgeländes ausgeschlossen werden. Die Bevölkerung der umliegenden Ortschaften ist aufgrund der großen Entfernung von den baubedingten Lärm- und Schadstoffimmissionen nicht mehr betroffen. Zusätzliche erhebliche baubedingte Beeinträchtigungen der Umwelt können daher ausgeschlossen werden. Auch anlage- und betriebsbedingt ergeben sich keine relevanten Auswirkungen durch das Vorhaben.

### **9.6.2 Schutzgut Pflanzen**

Für die Inanspruchnahme der verschiedenen Grasflächen wird eine vollständige Kompensation erreicht. Damit verbleiben keine erheblichen Beeinträchtigungen durch das Vorhaben.

### **9.6.3 Schutzgut Tiere**

Alle heimischen Brutvogelarten stehen unter dem besonderen Schutz (gem. § 7 Abs. 2 Nr. 13 BNatSchG) und damit auch alle im untersuchten Gebiet erfassten Vogelarten. Sieben der

erfassten Vogelarten fallen unter die streng geschützten Arten (gem. § 7 Abs. 2 Nr. 14 BNatSchG), diese erlangen jedoch nur den Status als Nahrungsgäste oder Gäste. Unter den 26 Tagfalter- und Widderchenarten unterliegen elf der erfassten Arten dem besonderen Schutz. Ausschließlich die Feldlerche und die Bachstelze unterliegen den Bestimmungen des speziellen Artenschutzes.

Im Zusammenwirken aller Vermeidungsmaßnahmen können baubedingte Tötungen oder Verletzungen von einzelnen Feldlerchen und Bachstelzen, eine Beschädigung oder Zerstörung ihrer Gelege, eine Beschädigung oder Zerstörung ihrer Nester sowie eine erhebliche Störung während der Fortpflanzungszeit weitestgehend vermieden werden.

Von erheblichen Beeinträchtigungen ist somit nicht auszugehen.

#### **9.6.4 Schutzgut Biologische Vielfalt**

Da durch das Vorhaben keine erheblichen Beeinträchtigungen der Schutzgüter Pflanzen und Tiere verursacht werden, sind erhebliche Beeinträchtigungen auch nicht für die Vielfalt der Tier- und Pflanzenarten einschließlich der innerartlichen Vielfalt, sowie der Vielfalt an Formen von Lebensgemeinschaften und Biotopen zu befürchten. Die Verminderung-, Vermeidungs- und Kompensationsmaßnahmen dienen dem Erhalt der Arten- und Pflanzenvielfalt auf dem Flugplatzgelände und in dessen Umgebung.

#### **9.6.5 Schutzgut Fläche / Boden**

Die entstehenden dauerhaften Flächenversiegelungen werden durch Entsiegelungsmaßnahmen im Zuge der Maßnahme A1 ausgeglichen, sodass keine erheblichen Beeinträchtigungen der Bodenfunktionen verbleiben. Böden mit besonderen Funktionen für den Naturhaushalt sind im Wirkraum nicht vorhanden, sodass eine Betroffenheit auszuschließen ist.

#### **9.6.6 Schutzgut Wasser**

##### **9.6.6.1 Oberflächengewässer**

Erhebliche Beeinträchtigungen für die außerhalb des Flugplatzes liegenden Oberflächengewässer sind aufgrund der vorhandenen Schutzeinrichtungen wie Regenrückhaltebecken nicht zu erwarten. Zudem sind keine Überschwemmungsgebiete gemäß § 76 WHG oder Risikogebiete nach § 73 Absatz 1 WHG auf dem Flugplatzgelände und in dessen Umgebung anzutreffen, sodass eine Betroffenheit auch insoweit auszuschließen ist.

#### **9.6.6.2 Grundwasser**

Eine erhebliche Beeinträchtigung des Grundwasserhaushaltes ist auszuschließen. Die Verringerung der Grundwasserneubildungsrate ist als gering zu bewerten. Zusätzliche erhebliche Schadstoffeinträge sind nicht zu erwarten.

#### **9.6.7 Schutzgut Luft**

Eine Verschlechterung der Luftqualität ist durch das Vorhaben mangels zusätzlicher erheblicher Schadstoffemissionen nicht zu erwarten.

#### **9.6.8 Schutzgut Klima**

Aufgrund der geringen Bedeutung der Kaltluftentstehungsgebiete sind insoweit keine erheblichen Veränderungen zu befürchten.

Negative Auswirkungen auf das Schutzgut Klima ergeben sich durch das Vorhaben nicht. Die Offenlandflächen des Flugfeldes besitzen keine Verbindung zu städtischen Siedlungsräumen mit hohem klimatischem Regenerationsbedarf, sodass die Verkleinerung um 18.941 m<sup>2</sup> keine erhebliche Beeinträchtigung der klimatischen Entlastungsfunktion darstellt. Zudem werden der Verlust von Kaltluftproduktionsflächen und die geringfügige Änderung des Mikroklimas im Rahmen der Entsiegelungsmaßnahme an der Start- und Landebahn ausgeglichen. Darüberhinausgehende Flächen mit besonderer klimatischer Bedeutung oder besonderer Empfindlichkeit sind innerhalb des Wirkraumes nicht vorhanden.

#### **9.6.9 Schutzgut Landschaft**

Erhebliche Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes werden von dem Vorhaben nicht ausgelöst, da nur eine Landschaftsbildeinheit geringer Bedeutung betroffen ist und sich das Erscheinungsbild des Flugplatzes nur geringfügig ändert. 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.

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

Kultur- und sonstige Sachgüter sind von dem Vorhaben, unter Beachtung der Auflage 12 dieser Genehmigung, nicht betroffen.

### **9.6.11 Wechselwirkungen / Maßnahmen im Zusammenwirken**

Relevante Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern oder kumulierende Wirkungen mit im Zusammenwirken betrachteten Maßnahmen bestehen nicht.

### **9.7. Erläuterung gemäß § 26 Abs. 1 Nr. 3 lit. d) UVPG**

Gemäß § 26 Abs. 1 Nr. 3 lit d) UVPG ist im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung zu erläutern, wie die begründete Bewertung, insbesondere die Angaben des UVP-Berichts, die behördlichen Stellungnahmen nach § 17 Abs. 2 UVPG sowie die Äußerungen der Öffentlichkeit nach § 21 UVPG, in der Zulassungsentscheidung berücksichtigt wurden oder wie ihnen anderweitig Rechnung getragen wurde.

Die Durchführung der vorgesehenen Maßnahmen zur Verminderung, zum Ausgleich und zum Ersatz der Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft in dem Landschaftspflegerischen Begleitplan waren als Auflagen 1 bis 11 anzuordnen. Für die Herstellung der Kompensationsmaßnahmen war gemäß § 3 Abs. 5 Satz 1 Landesverordnung über die Kompensation von Eingriffen in Natur und Landschaft (LKompV) mit der Auflage 12 eine Frist zu bestimmen. Zudem ist der Antragstellerin mit den Auflagen 13 und 14 entsprechend § 3 Abs. 6 Satz 2, 3 LKompV aufgegeben worden, die Kompensationsmaßnahmen über den erforderlichen Zeitraum zur Herstellung, Erreichung und Aufrechterhaltung des Entwicklungsziels zu unterhalten und den Abschluss der Herstellung der Kompensationsmaßnahmen der Genehmigungsbehörde anzuzeigen. Mit der Auflage 15 sind der Antragstellerin gemäß § 28 Abs. 1 Satz 3, Satz 2 Nr. 2 UVPG Überwachungsmaßnahmen aufgegeben worden. Ebenso waren die durch die Generaldirektion Kulturelles Erbe Rheinland-Pfalz, Direktion Landesarchäologie, und das Landesamt für Geologie und Bergbau angeregten Maßnahmen als Auflagen in diese Genehmigung aufzunehmen.

### **9.8 Gesamtbewertung**

Bei allen Schutzgütern sind auch unter Berücksichtigung der Wechselwirkungen und der im Zusammenwirken betrachteten Maßnahmen keine mit dem jeweiligen Umweltfachrecht bzw. mit anerkannten Bewertungsmaßstäben nicht zu vereinbarende Beeinträchtigungen zu erwarten oder können jedenfalls nach Durchführung der als Auflagen angeordneten Vermeidungs-, Verminderungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ausgeschlossen werden. Die Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung sind durch entsprechende Auflagen in der Genehmigung berücksichtigt, die sicherstellen, dass mittels geeigneter Vermeidungs-, Verminderungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen keine erheblichen Umweltauswirkungen des Vorhabens verbleiben werden.

## 10. Abwägung und zusammenfassende Würdigung

Das Amt für Bundesbau (ABB) beantragte unter dem 31.10.2018 in Verfahrensstandschaft des Bundesministeriums der Verteidigung – Teilstreitkraft Luftwaffe – eine Änderungsgenehmigung nach § 6 Abs. 4 LuftVG für die in dem Antrag näher bezeichneten Maßnahmen zur Sanierung des Taxiways und der Intersections inklusive damit zusammenhängender infrastruktureller Änderungen. Die Genehmigungsbehörde hat den Antrag unter Auswertung der vorgelegten Antragsunterlagen und unter Beteiligung der Gebietskörperschaften, Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange und der Öffentlichkeit geprüft.

Dem Antrag war unter Beifügung der Auflagen der Eingriffs- und Ausgleichsmaßnahmen entsprechend dem Landschaftspflegerischen Begleitplan zu entsprechen. Das Vorhaben entspricht den Zielsetzungen des Luftverkehrsgesetzes, ist militärisch notwendig und damit aus vernünftigen Erwägungen des Gemeinwohls geboten. Der konkrete Bedarf resultiert aus dem erheblichen Sanierungsbedarf, der an den Flugbetriebsflächen des NATO-Flugplatzes Büchel in den Jahren 2014/ 2015 im Rahmen einer detaillierten Zustandsbewertung aller Flugbetriebsflächen festgestellt wurde. Die Haltbarkeit der aufgrund des dringenden Handlungsbedarfs durch eine „ad hoc“ Sanierung der Start-/Landebahn im Sommer 2015 aufgetragenen Deckschicht ist aufgrund des maroden Unterbaus auf einen Zeitraum von 2-3 Jahren begrenzt. Um die Funktionalität des NATO-Flugplatzes Büchel aufrecht erhalten zu können, bedarf es einer umfassenden Grundsanierung der Flugbetriebsflächen.

Während der Grundsanierung der Start- und Landebahn muss aufgrund der Vorgaben des Inspektors der Luftwaffe der Flugplatz für alle heute dort verkehrenden Flugzeugmuster anflugbereit gehalten werden. Dies dient insbesondere der Aufrechterhaltung des Werftbetriebs für die Dauer der späteren Grundsanierung der Start- und Landebahn. Aus diesem Grund soll während der Sanierungszeit der Start- und Landebahn temporär Flugbetrieb auf dem Taxiway stattfinden. Um den Taxiway als temporäre Start- und Landebahn für Transportmaschinen des Flugzeugmusters D nutzen zu können, ist eine Verbreiterung von zurzeit rund 22,50 m auf 30,00 m Gesamtbreite notwendig (vgl. ICAO Annex 14).

Die Grundsanierung inklusive der Verbreiterung des Taxiways ist daher im öffentlichen Interesse der öffentlichen Sicherheit und Verteidigung im Zusammenhang mit dem militärischen Lufttransport sowie der Ausbildung für Besatzungen und Bodencrews des Taktischen Luftwaffengeschwaders 33 vernünftigerweise geboten.

Auch wenn für das Vorhaben wegen § 30 Abs. 1 Satz 2 LuftVG kein Planfeststellungsverfahren durchzuführen war, hatte die Genehmigungsbehörde in dem Genehmigungsverfahren gem. § 6

Abs. 4 Satz 2 LuftVG eine Planungsentscheidung zu treffen, bei der die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander gerecht abzuwägen waren. Dies ergibt sich auch ohne fachgesetzliche Normierung bereits aus dem Wesen einer rechtsstaatlichen Planung und trägt in einer planungsspezifischen Weise dem Verhältnismäßigkeitsgebot Rechnung. Dabei ist die Genehmigungsbehörde zu der Überzeugung gelangt, dass entgegenstehende öffentliche, gemeindliche und private Belange bei Erfüllung der dieser Genehmigung beigefügten Nebenbestimmungen nicht so wesentlich beeinträchtigt werden, dass das erhebliche öffentliche Interesse an einer Realisierung des Vorhabens im Zusammenhang mit der öffentlichen Sicherheit und der Landesverteidigung dahinter zurückstehen müsste.

Zunächst bleibt festzuhalten, dass keine vorzugswürdigen Planungs- oder Standortalternativen zur Verfügung stehen, um den mit dem Vorhaben verfolgten Zweck zu erreichen. Das Vorhaben entspricht auch den Erfordernissen der Raumordnung und der Landesplanung. Ebenfalls wurden die Erfordernisse des Städtebaus angemessen berücksichtigt.

Im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung wurden die unmittelbaren und mittelbaren Auswirkungen des Vorhabens auf die in § 2 Abs. 1 UVPG genannten Schutzgüter betrachtet. Die Umweltverträglichkeitsprüfung gelangte zu dem Ergebnis, dass es zu keinen Wechselwirkungen kommt, die als zusätzliche erhebliche Beeinträchtigungen zu bewerten wären. Bei allen Schutzgütern sind keine mit dem jeweiligen Umweltfachrecht bzw. anerkannten Bewertungsmaßstäben unvereinbaren Beeinträchtigungen zu erwarten bzw. können jedenfalls nach Durchführung der mit dieser Genehmigung angeordneten Kompensationsmaßnahmen ausgeschlossen werden.

Das genehmigte Vorhaben ist mit Eingriffen in die Natur im Sinne von § 14 Abs. 1 BNatSchG verbunden. Die Beeinträchtigung der Schutzgüter wurden im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung umfassend ermittelt und bewertet. Die Genehmigungsbehörde kommt auch unter Berücksichtigung der Ergebnisse dieser Prüfung zu dem Ergebnis, dass die Eingriffe in die Natur, namentlich die Schutzgüter Pflanzen sowie Boden, zuzulassen waren, weil sie für die Durchführung des Vorhabens unvermeidbar sind und durch die angeordneten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vollständig kompensiert werden. Bezogen auf die Brutvogelarten Feldlerche und Bachstelze können im Zusammenwirken aller Vermeidungsmaßnahmen baubedingte Tötungen oder Verletzungen von einzelnen Feldlerchen und Bachstelzen, eine Beschädigung oder Zerstörung ihrer Gelege, eine Beschädigung oder Zerstörung ihrer Nester sowie eine erhebliche Störung während der Fortpflanzungszeit weitestgehend vermieden werden. Es werden Ausweich-Bruthabitatflächen für die gesamte Anzahl an Brutpaaren, die durch die Vergrämung aus dem Baufeld mit vorübergehend und dauerhaft verlorengelassenen Bruthabitatflächen betroffen sind, im lokalen Zusammenhang in ausreichender Quantität und Qualität hergestellt, so dass die Funktionalität im räumlichen Zusammenhang

gewahrt bleibt und auch die Beibehaltung des günstigen Erhaltungszustandes der lokalen Population sichergestellt ist. Die Vermeidungsmaßnahmen sind als Auflagen 1 bis 8 Bestandteil dieser Genehmigung.

Ebenfalls wurde der Schutz vor Fluglärm angemessen berücksichtigt. Da mit dem Vorhaben keine Veränderungen des Flugbetriebes einhergehen, sind keine zusätzlichen Fluglärmwirkungen zu erwarten. Im Gegenteil werden die Flugbewegungen während der zweijährigen Sanierungszeit der Start- und Landebahn durch die Verlegung der Kampfflugzeuge an einen anderen Fliegerhorst drastisch reduziert. Ebenso wenig ergibt sich aufgrund der vorstehenden Gründe aus den geplanten Änderungen eine relevante Erhöhung des Luftschadstoffausstoßes.

Die im Einzelnen und im Rahmen der Umweltverträglichkeitsvorprüfung untersuchten Auswirkungen des Vorhabens auf Menschen und Umwelt, insbesondere durch Eingriffe in Natur und Landschaft, sind dem öffentlichen Interesse an der Umsetzung des genehmigten Vorhabens gegenüber zu stellen.

Das öffentliche Interesse an der Realisierung des Vorhabens besteht insbesondere in der Aufrechterhaltung des reibungslosen Betriebs des NATO-Flugplatzes Büchel und der Nutzung durch das Taktische Luftwaffengeschwader 33. Dieses dient unter anderem der Luftnahunterstützung für Bodentruppen und der Bekämpfung harter, tiefer und weit entfernter Ziele. Zudem hat es die Aufgabe, die personelle und materielle Einsatzbereitschaft mit dem Waffensystem Tornado herzustellen und zu erhalten, schnell verlegbare Reaktionskräfte (NRF) vorzubereiten und bereitzuhalten, Personal und Material für laufende Einsätze abzustellen und an nationalen und NATO-Übungen teilzunehmen. Es dient ferner der Wachstellung für US-Einrichtungen in Deutschland. Mit seinen etwa 2.000 militärischen und zivilen Angehörigen leistet der Verband, gemeinsam mit den verbündeten Streitkräften, einen fortwährenden Beitrag für den Frieden Europas. Der Schwerpunkt des Auftrages liegt in der Bereitstellung einer umfassenden Luftangriffsfähigkeit. Das Taktische Luftwaffengeschwader 33 ist somit ein unverzichtbarer Bestandteil der Deutschen Luftwaffe. Diese Aufgaben kann das Taktische Luftwaffengeschwader nur erfüllen, wenn die infrastrukturellen Einrichtungen des Flugplatzes funktionstüchtig erhalten und betrieben werden. Die Sanierung der Start- und Landebahn und die damit verbundenen Änderungen sind daher im Interesse der öffentlichen Sicherheit und Verteidigung erforderlich.

Der NATO-Flugplatz Büchel ist für die Einsatzfähigkeit der Luftwaffe und die Erfüllung der Bündnisverpflichtungen unverzichtbar. Der Zweck der Landesverteidigung hat nach Art. 87a Abs. 1 Satz 1 Grundgesetz Verfassungsrang. Die öffentliche Sicherheit und Landesverteidigung stellen gewichtige schutzwürdige öffentliche Belange dar. Dagegen waren die gegenläufigen privaten und öffentlichen Belange, insbesondere die Belange des Naturschutzes abzuwägen, die durch die mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffe in den Naturhaushalt beeinträchtigt werden. Die Eingriffe in

die Natur (Pflanzen und Boden) i.S.v. § 14 Abs. 1 BNatSchG durch Flächeninanspruchnahmen und -neuversiegelungen können durch die angeordneten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen entsprechend den Anlagen 6.1 und 6.2 vollständig kompensiert werden. Auf die sonstigen relevanten Schutzgüter von Natur und Landschaftspflege – Landschaft und Wasser – sowie im UVPG genannten Schutzgüter Landschaft, Mensch, Tiere, Wasser, Luft/Klima, Kultur-/Sachgüter sind keine bzw. nur unerhebliche Umweltauswirkungen zu erwarten.

Da die Auswirkungen des Vorhabens aufgrund von Ausmaß, Schwere und Komplexität insgesamt nicht erheblich nachteilig sind, ist den für das Vorhaben sprechenden öffentlichen Belangen im Ergebnis Vorrang vor den gegenläufigen öffentlichen und privaten Interessen einzuräumen.

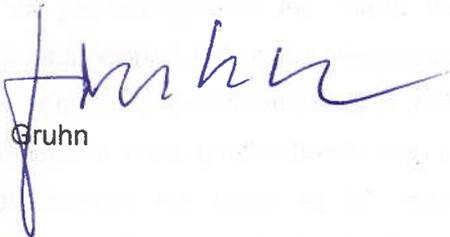
#### D.

#### Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diese Genehmigung kann innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe Widerspruch beim Luftfahrtamt der Bundeswehr, Flughafenstr. 1, 51147 Köln, erhoben werden.

Der Widerspruch eines Dritten gegen diese Genehmigung hat gemäß § 6 Abs. 6 Satz 1 LuftVG keine aufschiebende Wirkung. Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung nach § 80 Abs. 5 Satz 1 der Verwaltungsgerichtsordnung kann nur innerhalb eines Monats nach Zustellung des Genehmigungsbescheides gestellt und begründet werden.

Im Auftrag



Gruhn

#### Anhang:

- Übersichtslageplan Luftbild
- Lageplan Übersichtsplan
- Lageplan Baustelleneinrichtung
- Regelquerschnitt
- Lageplan: A003-A01-3-167-Lageplan Rückbau Not-Tower