



Luftfahrtamt der Bundeswehr
Abteilung 1 Referat 1 d

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

Niedersächsisches Landesamt
für Bau und Liegenschaften
Postfach 240
30002 Hannover



Bundeswehr
Wir. Dienen. Deutschland.

Thomas Glose
Leitender Regierungsdirektor

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

per E-Mail

BETREFF Marineflugplatz Nordholz
BEZUG Antrag vom 13.08.2018
ANLAGE --
Gz 1 d – 56-01-05/Nordholz
DATUM Köln, 20.3.2019

**Genehmigung zur Änderung der Anlage und des Betriebes des
Marinefliegerstützpunktes Nordholz**

und

zur Errichtung eines Helispots

vom

20. März 2019

Gliederung

A. Entscheidung.....	7
I. Bestehendes Start- und Landebahnsystem	7
II. Genehmigung nach § 6 Abs. 4 Satz 2 i.V.m. § 30 LuftVG.....	8
III. Auflagen	9
1. Naturschutz und Landschaftspflege	9
2. Baugrunderkundung.....	13
3. Flugbetriebliche Sicherheit	14
IV. Hinweise	14
V. Sofortige Vollziehung.....	14
B. Sachverhalt	14
I. Vorgeschichte	14
II. Bestehende Flugplatzanlage.....	16
III. Genehmigungsrechtliche Situation.....	17
1. Änderungsanzeige vom 23.11.2011	18
2. Negativattest vom 27.03.2013.....	18
3. Negativattest vom 16.06.2014.....	19
4. Änderungsgenehmigung vom 05.10.2015.....	19
IV. Vorhaben und Hintergrund.....	20
V. Antrag	20
1. Beantragte bauliche Änderungen	21
1.1 Anlage eines Helispots auf dem Rollweg S.....	21
1.2 Maßnahmen im Zusammenhang mit der Stationierung des Sea King Mk 41.....	21
1.2.1 Anpassung des bestehenden Hallenvorfeldes der Halle 89	21
1.2.2 Anlage einer neuen Schleppwegverbindung.....	21
1.2.3 Erweiterung der Kompensierplattform	22
1.2.4 Rollwegverbreiterung.....	22
1.2.5 Rückbau von Flugbetriebsflächen.....	22
1.3 Maßnahmen im Zusammenhang mit der Stationierung des NH 90.....	22
1.3.1 Anlage eines Vorfeldes für die Instandsetzungshalle 106 „NH 90“	22
1.3.2 Anlage eines Vorfeldes für die Waschhalle „NH 90“	22
1.3.3 Erneuerung des Vorfeldes der Halle 82	23
1.3.4 Sanierung der Rollbahn A.....	23
1.4 Nachrichtlich angezeigte bauliche Änderungen	23
1.4.1 Maßnahmen im Zusammenhang mit der Verlegung des Waffensystems Sea King Mk 41.....	23

1.4.2	Maßnahmen im Zusammenhang mit der Stationierung des Waffensystems NH 90.....	24
1.4.3	Sonstige Änderungen in Bezug auf Hochbauten und sonstige Flächen.....	24
2.	Betriebliche Änderungen.....	24
3.	Vorgelegte Unterlagen.....	25
VI.	Anhörungsverfahren.....	26
1.	Öffentlichkeitsbeteiligung.....	26
2.	Beteiligung der Gebietskörperschaften, Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange.....	27
3.	Einwendungen und Stellungnahmen.....	28
4.	Stellungnahme der Antragstellerin.....	29
C.	Rechtliche Beurteilung.....	31
I.	Rechtsgrundlagen.....	31
II.	Verfahrensrechtliche Bewertung.....	31
1.	Änderungsgenehmigung ohne Planfeststellung.....	31
2.	Genehmigungsgegenstand.....	32
3.	Zuständigkeit.....	33
4.	Umweltverträglichkeitsprüfung.....	33
5.	Keine relevanten Auswirkungen auf FFH- oder Vogelschutzgebiete.....	34
6.	Sonstige erforderliche Genehmigungen.....	34
7.	Rechtsgrundlagen des Anhörungsverfahrens.....	35
8.	Einwendungen.....	35
III.	Materiell-rechtliche Bewertung.....	37
1.	Notwendigkeit des Vorhabens.....	37
1.1	Planrechtfertigung.....	37
1.2	Alternativenprüfung.....	38
1.2.1	Keine Standortalternativen.....	39
1.2.2	Keine Planungsalternativen.....	39
2.	Erfordernisse der Raumordnung und der Landesplanung.....	40
2.1	Raumordnungsverfahren.....	40
2.2	Landes-Raumordnungsprogramm.....	41
2.3	Regionales Raumordnungsprogramm.....	41
3.	Erfordernisse des Städtebaus.....	43
3.1	Zusätzlicher Flächenbedarf.....	43
3.2	Bauschutzbereich.....	43
3.3	Lärmschutzbereich.....	44
3.4	Zusammenfassende Bewertung.....	45
4.	Schutz vor Fluglärm.....	45
4.1	Ermittlung der Fluglärmbelastung auf der Grundlage des FluLärmG.....	46

4.1.1	Flugbewegungszahlen	46
4.1.2	Fluglärmprognose	48
4.2	Ermittlung der Bodenlärmbelastung	53
4.3	Einwendungen	55
4.3.1	Datenerfassungssysteme	55
4.3.2	Fluglärmgutachten	56
4.3.3	Lärmauswirkungen	57
4.4	Angemessene Berücksichtigung des Schutzes vor Fluglärm	59
4.4.1	Ermittlung der zu erwartenden Fluglärmbelastung	60
4.4.2	Passiver Schallschutz	63
4.4.3	Aktive Schallschutzmaßnahmen	64
4.4.4	Abwägung	65
5.	Schutz vor Luftverunreinigungen	67
6.	Flugbetriebliche Belange	69
7.	Erfordernisse des Naturschutzes und der Landschaftspflege	70
7.1.	Maßnahmen im Zusammenhang mit der Stationierung des Sea King Mk 41	71
7.1.1	Fachbeitrag Eingriffsregelung	71
7.1.2	Ausmaß der Baumaßnahmen	71
7.1.3	Eingriffe in Schutzgüter	72
7.1.4	Unvermeidbarkeit der Eingriffe	72
7.1.5	Ausgleich der Eingriffe	72
7.2	Maßnahmen im Zusammenhang mit der Stationierung des NH 90 und der Anlage eines Helispots auf dem Rollweg S	73
7.2.1	Fachbeiträge Eingriffsregelung	73
7.2.2	Derzeitiger Bestand	74
7.2.2.1	Boden	74
7.2.2.2	Pflanzen	74
7.2.2.3	Landschaft	75
7.2.2.4	Wasser	75
7.2.2.5	Tiere	76
7.2.2.6	Klima und Luft	76
7.2.2.7	Schutzgebiete und -objekte sowie schutzwürdige Bereiche	76
7.2.3	Ausmaß des Vorhabens	77
7.2.4	Eingriffe in Schutzgüter	77
7.2.4.1	Eingriff in das Schutzgut Boden	77
7.2.4.2	Eingriff in das Schutzgut Pflanzen	78
7.2.4.3	Auswirkungen auf das Schutzgut Landschaft	78
7.2.4.4	Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser	79
7.2.4.5	Auswirkungen das Schutzgut Tiere	79

7.2.4.6	Auswirkungen auf das Schutzgut Klima/Luft.....	79
7.2.4.7	Auswirkungen auf Schutzgebiete und -objekte sowie schutzwürdige Bereiche (außer FFH- und EU-Vogel-Schutzgebiete).....	80
7.2.4.8	Auswirkungen auf FFH- und EU-Vogel-Schutzgebiete.....	80
7.2.5	Unvermeidbarkeit der Eingriffe	82
7.2.6	Ausgleich der Eingriffe	83
7.3	Ergebnis.....	85
8.	Umweltverträglichkeitsprüfung.....	85
8.1	UVP-Vorprüfung.....	85
8.2	Einreichung der Unterlagen; Öffentlichkeitsbeteiligung	86
8.3	Gegenstand der Umweltverträglichkeitsprüfung	86
8.4	Alternativenprüfung.....	88
8.5	Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen des Vorhabens (§ 24 UVPG).....	88
8.5.1	Untersuchungsinhalt, -rahmen und -methoden	89
8.5.2	Umweltauswirkungen.....	89
8.5.2.1	Schutzgut Mensch (einschl. der menschlichen Gesundheit).....	90
8.5.2.1.1	Luftschadstoff- und Geruchsmissionen	92
8.5.2.1.2	Schallmissionen.....	93
8.5.2.1.2.1	Fluglärm	94
8.5.2.1.2.2	Bodenlärm.....	94
8.5.2.1.2.3	Lärmschutzbereich.....	94
8.5.2.2	Schutzgut Boden	95
8.5.2.3	Schutzgut Pflanzen.....	95
8.5.2.4	Schutzgut Tiere	96
8.5.2.5	Schutzgut Biologische Vielfalt	97
8.5.2.6	Wasser.....	97
8.5.2.6.1	Grundwasser.....	97
8.5.2.6.2	Oberflächenwasser.....	98
8.5.2.7	Schutzgut Luft.....	98
8.5.2.8	Schutzgut Klima.....	98
8.5.2.9	Schutzgut Landschaft.....	99
8.5.2.10	Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter.....	99
8.5.2.11	Vermeidungs-, Verminderungs- und Kompensationsmaßnahmen.....	99
8.5.2.12	Auswirkungen im Zusammenwirken	100
8.5.2.13	Wechselwirkungen	101
8.6	Zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen gem. § 25 UVPG	102
8.6.1	Schutzgut Mensch.....	102
8.6.2	Schutzgut Pflanzen	103

8.6.3	Schutzgut Boden.....	103
8.6.4	Schutzgut Tiere.....	103
8.6.5	Schutzgut Wasser.....	103
8.6.6	Schutzgut Luft.....	104
8.6.7	Schutzgut Klima.....	104
8.6.8	Schutzgut Landschaft.....	104
8.6.9	Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter.....	104
8.6.10	Maßnahmen im Zusammenwirken.....	104
8.6.11	Wechselwirkungen.....	104
8.7	Erläuterung gem. § 26 Abs. 1 Nr. 3 lit. d) UVPG.....	105
8.8	Gesamtbewertung.....	105
9.	Abwägung und zusammenfassende Würdigung.....	106
D.	Rechtsbehelfsbelehrung.....	109

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 Absatz 11 des Gesetzes vom 20.07.2017 (BGBl. I S. 2808), i.V.m. § 30 LuftVG ergeht auf Antrag des Niedersächsischen Landesamtes für Bau und Liegenschaften vom 13.08.2018 in Verfahrensstandschaft für das Bundesministerium der Verteidigung – Teilstreitkraft Marine – für den Marineflugplatzes Nordholz die folgende Entscheidung:

A.

Entscheidung

I.

Bestehendes Start- und Landebahnsystem

Die bestehende Start- und Landebahn des Marineflugplatzes Nordholz hat eine Länge von 2.440 m und eine Breite von 45 m. Die verfügbaren Start- und Landestrecken der Start- und Landebahn 08/26 betragen:

Betriebsrichtung	TORA	TODA	ASDA	LDA
08	2.440 m	2.440 m	2.440 m	2.440 m
26	2.440 m	2.715 m	2.715 m	2.440 m

Die Schwellen haben die folgenden geografischen Koordinaten:

Schwelle 08: Geogr. Breite 53° 45' 55,5652"
 Geogr. Länge 008° 38' 25,4102"
 Höhe 20,89 m

Schwelle 26: Geogr. Breite 53° 46' 11,2694"
 Geogr. Länge 008° 40' 35,9427"

Die geografischen Koordinaten des Flughafenbezugspunkts bleiben unverändert:

 Geogr. Breite 53° 46' 03,422"
 Geogr. Länge 008° 39' 30,672"
 Höhe 21,61 m

Der Startbahnbezugspunkt ist identisch mit dem Flughafenbezugspunkt.

Der südlich in einem Abstand von 212,85 m parallel zur Achse der Start- und Landebahn

verlaufende nach Code Letter D (ICAO Anhang 14) einzustufende Rollweg S hat eine Breite von 23 m und eine Länge von 2410 m.

II.

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

Dem Bundesministerium der Verteidigung, vertreten durch das Niedersächsische Landesamt für Bau und Liegenschaften als Verfahrensstandschafterin, wird für die Bundeswehr – Teilstreitkraft Marine – die Genehmigung nach § 6 Abs. 4 Satz 2 i.V.m. § 30 LuftVG für die folgenden mit Schreiben vom 13.08.2018 beantragten baulichen Änderungen des Marineflugplatzes Nordholz erteilt:

- 1. Anlage eines Helispots auf dem Rollweg S, Lageplan 1.2, Stand Februar 2019**
- 2. Anlage eines Vorfeldes für die Instandsetzungshalle 106 „NH 90“, Lageplan 1.3**
- 3. Anlage eines Vorfeldes für die Waschhalle „NH 90“, Lageplan 1.2, Stand Februar 2019**
- 4. Erneuerung des Vorfeldes der Halle 82, Lageplan 1.4**
- 5. Sanierung und Anpassung der Rollbahn A, Lageplan 1.2, Stand Februar 2019**

Ferner wird dem Bundesministerium der Verteidigung, vertreten durch das Niedersächsische Landesamt für Bau und Liegenschaften als Verfahrensstandschafterin für die Bundeswehr – Teilstreitkraft Marine – die Genehmigung nach § 6 Abs. 4 Satz 2 i.V.m. § 30 LuftVG für die folgenden mit Schreiben vom 13.08.2018 beantragten und bereits abgeschlossenen Änderungen des Marineflugplatzes Nordholz erteilt:

- 1. Anpassung des Hallenvorfeldes der Halle 89, Lageplan 1.2, Stand Februar 2019**
- 2. Anlage einer neuen Schleppwegverbindung, Lageplan 1.2, Stand Februar 2019**
- 3. Erweiterung der Kompensierplattform, Lageplan 1.5**
- 4. Rollwegverbreiterung**
- 5. Rückbau der Flugbetriebsflächen IX, XIII bis XIX**

6. Rückbau von Flugbetriebsflächen I, II, X bis XII

Genehmigt wird zudem die Stationierung des Marinefliegergeschwaders 5 mit insgesamt 21 Hubschraubern des Typs Sea King Mk 41 am Marineflugplatz Nordholz sowie deren Ersetzung durch 18 Hubschrauber des Typs NH 90.

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

III.

Auflagen

Die Genehmigung ergeht unter folgenden Auflagen:

1. Naturschutz und Landschaftspflege

1.1 Die Vorhabenträgerin hat bei der Verwirklichung des Vorhabens die folgenden - in den Fachbeiträgen Eingriffsregelung (Anlagen 6.1 und 6.2 der Antragsunterlagen) vorgesehenen - Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen durchzuführen:

- Die vorhandene Vegetation ist durch geeignete Schutzmaßnahmen zu sichern. Dabei sind die DIN 18920 und die RAS-LP 4 zu beachten.
- Die Beseitigung von Gehölzen ist auf das erforderliche Mindestmaß zu beschränken.
- Vor Beginn der Baumaßnahmen sind Materiallager- und Maschinenstellplätze festzulegen. Für die Einrichtung von Baustellenflächen (Baustelleneinrichtung, Boden- und Materialablagerung, Baustraßen) sind grundsätzlich Flächen mit geringem naturschutzfachlichem Wert auszuwählen, dabei sind vorzugsweise bereits versiegelte, Flächen die überbaut werden sollen oder kurzfristig regenerierbare Flächen, wie z.B. Scherrasenflächen, zu nutzen. Dies gilt insbesondere für die nach § 30 BNatSchG gesetzlich geschützten „Trockenen Sandheiden“. Zu vermeiden ist außerdem die Beanspruchung von Vegetationsbeständen, die nur eingeschränkt bzw. nur langfristig regenerierbar sind (z.B. Gehölzbestände).
- Die angrenzenden gesetzlich geschützten Biotop sind in einem Abstand von 20 m bis zum vorhandene Bauzaun auszupflocken und damit von der Baumaßnahme abzugrenzen.

- Auf den betroffenen Flächen, auf denen es nicht möglich ist die Vegetation zu sichern, ist nach Beendigung der Baumaßnahmen die Entwicklung von standorttypischem mesophilem Grünland bzw. artenreichem Scherrasen anzustreben. Zur Förderung einer beschleunigten Wiederherstellung der standorttypischen Vegetation durch das im zwischengelagerten Bodenmaterial vorhandene Samenmaterial ist der Bodenaushub auf die Flächen aufzubringen. Es ist im Einzelfall zu prüfen, wo auf eine Ansaat verzichtet werden kann, um die Etablierung standorttypischer Arten zu fördern. Wenn aus betrieblichen Gründen eine beschleunigte Begrünung zwingend erforderlich ist, ist die ausgesäte Saatgutmenge soweit wie möglich zu reduzieren, um ein Aufwachsen des im Bodenmaterial vorhandenen Samenmaterials zu begünstigen.
- Die Bankettbereiche sind als Schotterrasen mit einer Ansaatmischung aus Magerrasenarten herzustellen.
- Im Bereich der Entwässerungsmulden ist die Entwicklung von Gras- und Hochstaudenfluren zuzulassen.
- Das Material der zu beseitigenden Heideflächen (Plaggen, Saatgut) ist abzutragen und zur weiteren Verwendung außerhalb wertvoller Bereiche zwischenzulagern. Im Anschluss an die Baumaßnahme ist dieses Material auf geeigneten Flächen aufzubringen, um eine Biotopaufwertung zu Heide und Magerrasen zu erzielen.
- Die Bodenbeanspruchung und Bodenversiegelung ist auf das erforderliche Mindestmaß zu beschränken.
- Für die Erdarbeiten ist die DIN 18300 zu berücksichtigen.
- Der Oberboden der Bauflächen ist ordnungsgemäß abzuschleppen und erforderlichenfalls sachgerecht zu lagern. Das zwischengelagerte Bodenmaterial ist mit Beendigung der Baumaßnahmen auf den verbliebenen Freiflächen aufzubringen.
- Das unbelastete Abbruchmaterial ist soweit wie möglich nach entsprechender Aufbereitung wiederzuverwenden. Belastete Materialien sind fachgerecht zu entsorgen.

- Während der Bauarbeiten sind unnötige Bodenverdichtungen durch Baufahrzeuge und Baumaterialien zu vermeiden. Teilbereiche, die nur während der Bauphase benötigt werden, sind mit Bagermatten zu schützen.
- Baustelleneinrichtungsflächen und Lagerflächen sind nach Abschluss der Baumaßnahmen kurzfristig in den ursprünglichen Zustand zurückzusetzen. Wegeverbindungen, die nur während der Bauzeit benötigt werden sind vollständig zurückzubauen und in den ursprünglichen Zustand zurückzusetzen.
- In der Zeit vom 01. März bis zum 30. September sind keine Gebüsche und anderen Gehölze abzuschneiden oder auf den Stock zu schneiden.
- Für Bauarbeiten innerhalb der Brutzeit ist eine ökologische Baubegleitung so frühzeitig wie möglich vor Baubeginn einzubinden.

- 1.2 Für die Baumaßnahme „Neubau der Hubschrauberinstandsetzungshalle 106“ ist als Kompensationsmaßnahme A1 auf einer Fläche von 6.330 m² die Entsiegelung der Bunkervorfelder im ehemaligen Munitionsdepot Oxstedt (Maßnahmenbereich A1) entsprechend der Maßnahmenbeschreibung des Fachbeitrags zur Eingriffsregelung (Anlage 6.2 der Antragsunterlagen) durchzuführen.
- 1.3 Für die Baumaßnahme „Neubau der Hubschrauberinstandsetzungshalle 106“ ist als Kompensationsmaßnahme A2 auf einer Fläche von 3.420 m² die Entsiegelung der Bunkerstraßen und Zuwegungen im ehemaligen Munitionsdepot Oxstedt (Maßnahmenbereich A2) entsprechend der Maßnahmenbeschreibung des Fachbeitrags zur Eingriffsregelung (Anlage 6.2 der Antragsunterlagen) durchzuführen.
- 1.4 Für die Baumaßnahme „Neubau der Hubschrauberinstandsetzungshalle 106“ ist als Kompensationsmaßnahme A3 auf einer Fläche von 600 m² die Entsiegelung der befestigten Haltebucht / des befestigten Weges im ehemaligen Munitionsdepot Oxstedt (Maßnahmenbereich A3) entsprechend der Maßnahmenbeschreibung des Fachbeitrags zur Eingriffsregelung (Anlage 6.2 der Antragsunterlagen) durchzuführen.
- 1.5 Für die Baumaßnahme „Neubau der Hubschrauberinstandsetzungshalle 106“ ist als Kompensationsmaßnahme A4 auf einer Fläche von 1.620 m² die Entsiegelung im Bereich der Gebäude und der Verkehrsflächen im ehemaligen Munitionsdepot Oxstedt (Maßnahmenbereich A4) entsprechend der Maßnahmenbeschreibung des Fachbeitrags zur Eingriffsregelung (Anlage 6.2 der Antragsunterlagen) durchzuführen.

- 1.6. Für die Baumaßnahme „Neubau der Hubschrauberinstandsetzungshalle 106“ ist als Kompensationsmaßnahme A5 auf einer Fläche von 930 m² eine Umwandlung in Trockene Sandheide im Maßnahmenbereich A5 entsprechend der Maßnahmenbeschreibung des Fachbeitrags zur Eingriffsregelung (Anlage 6.2 der Antragsunterlagen) durchzuführen.
- 1.7 Für die Baumaßnahme „Neubau der Hubschrauberinstandsetzungshalle 106“ ist als Kompensationsmaßnahme A6 auf einer Fläche von 3.000 m² die Pflege einer degenerierten Heidefläche und auf einer Fläche von 1.426 m² eine Umwandlung in Trockene Sandheide im Maßnahmenbereich A6 entsprechend der Maßnahmenbeschreibung des Fachbeitrags zur Eingriffsregelung (Anlage 6.2 der Antragsunterlagen) durchzuführen.
- 1.8 Für die Baumaßnahmen „Errichtung eines Helispots, Sanierung Rollbahn A, Neubau der Waschhalle „NH90“ und Vorfeld, Vorfeld Hubschrauberinstandsetzungshalle 106 und Anbau Halle 82 und Vorfeld“ ist als Kompensationsmaßnahme A1 auf einer Fläche von 2.505 m² eine Umwandlung in Trockene Sandheide entsprechend der Maßnahmenbeschreibung des Fachbeitrags zur Eingriffsregelung (Anlage 6.1 der Antragsunterlagen) im Maßnahmenbereich A1 durchzuführen.
- 1.9 Für die Baumaßnahmen „Errichtung eines Helispots, Sanierung Rollbahn A, Neubau der Waschhalle „NH90“ und Vorfeld, Vorfeld Hubschrauberinstandsetzungshalle 106 und Anbau Halle 82 und Vorfeld“ ist entsprechend der gesetzlichen Vorgaben und der Vorgaben des Fachbeitrags zur Eingriffsregelung (Anlage 6.1 der Antragsunterlagen) sicherzustellen, dass eine Kompensation mit einem Flächenwert von mindestens 35.800 Werteinheiten durchgeführt wird. Dabei ist sicherzustellen, dass biotopaufwertende Maßnahmen auf mindestens 9.620 m² der Kompensationsflächen zu einer Aufwertung der Bodenfunktionen führen.
- 1.10 Die Kompensationsmaßnahmen im Bereich des ehemaligen Munitionsdepots Oxstedt-Altenwalde (Kompensationsmaßnahmen A1 bis A4) sind in enger Abstimmung mit dem Vor-Ort-Vertreter der Eigentümerin und der BIMA – Forstrevier Altenwalde – durchzuführen. Die BIMA hat vor Beginn der Entsiegelungsmaßnahmen zu prüfen, ob möglicherweise artenschutzrechtliche Verbotstatbestände nach § 44 ff. BNatSchG berührt werden. Die abzureißenden Gebäude sind vor dem Abriss auf Vorkommen geschützter Tierarten zu untersuchen. Die Rückbautiefe hat im Durchschnitt 40 cm zu betragen. Das Abbruchmaterial ist vollständig abzuräumen, fachgerecht zu entsorgen bzw. einer geeigneten Verwertung zuzuführen. Die Flächen sind ebenerdig zu verfüllen. Im Bereich der Bunker (Bunkerfeld „Niederlage“) sind die Vorfeldflächen der Eingänge nach Abschluss der Entsiegelung aus verkehrstechnischen Gründen anzuböschern.

- 1.11 Gehölzmaßnahmen sind aus Gründen des allgemeinen Lebensraum- und Artenschutzes im Zeitraum von Anfang Oktober bis Ende Februar durchzuführen. Art und Umsetzung dieser Maßnahmen sind mit dem Naturschutzamt des Landkreises Cuxhaven in der Herbst- und Winterperiode nach Baubeginn abzustimmen und durchzuführen.
- 1.12 Auf der Kompensationsfläche A5 ist nach erfolgter Ansaat eine regelmäßige Mahd im dreijährigen Rhythmus vorzusehen. Zwischenzeitlich aufgelaufene Jungpflanzen der Spätblühenden Traubenkirschen sind zu entfernen.
- 1.13 Im Teilbereich B der Kompensationsfläche A6 ist eine einmalige komplette Entkusselung und Entfernung des Gehölzaufwuchses (Kiefern, Spätblühende Traubenkirsche) vorzunehmen. Die Maßnahme ist in der Herbst- und Winterperiode nach Beginn der Baumaßnahme durchzuführen. Es sind regelmäßige Rückschnitte bzw. eine Mahd der Fläche im dreijährigen Rhythmus vorzusehen, beginnend in dem Jahr der vollständigen Entkusselung. Zwischenzeitlich aufgelaufene Jungpflanzen der Spätblühenden Traubenkirschen sind zu entfernen. In den gehölzreichen Randbereichen (Teilbereich A der Kompensationsfläche A6) ist eine sukzessive Entnahme der Spätblühenden Traubenkirsche, insbesondere älterer "Fruchtbäume" vorzunehmen.
- 1.14 Beginn und Fertigstellung der Kompensationsmaßnahmen sind dem Landkreis Cuxhaven als Untere Naturschutzbehörde mitzuteilen.
- 1.15 Für die durch die Kompensationsmaßnahmen in Anspruch genommenen Flurstücke ist eine Baulast entsprechend der Vorgaben der Unteren Naturschutzbehörde (Benehmen vom 07.08.2018) einzutragen.
- 1.16 In einem Monitoring über einen Zeitraum von 10 Jahren, beginnend mit der Durchführung der jeweiligen Maßnahmen, ist die Herstellung der Kompensationsmaßnahmen und die Erreichung des jeweiligen Entwicklungsziels zu überprüfen und zu dokumentieren. Die Ergebnisse des Monitorings sind der Genehmigungsbehörde mitzuteilen.
- 1.17 für den Fall, dass die jeweiligen Entwicklungsziele nicht erreicht werden, behält die Genehmigungsbehörde sich vor, weitere Auflagen zur Sicherstellung der Zielerreichung zu erlassen.

2. Baugrunderkundung

Die gründungstechnischen Erfordernisse sind im Rahmen einer Baugrunderkundung zu prüfen und festzulegen. Für die geotechnische Erkundung des Baugrundes sind die allgemeinen Vorgaben der DIN EN 1997-1:2014-03 mit den ergänzenden Regelungen

der DIN 1054:2010-12 und nationalem Anhang DIN EN 1997-1/NA:2010-12 zu beachten. Zum Umfang der geotechnischen Erkundung sind die DIN EN 1997-2:2010-10 mit ergänzenden Regelungen DIN 4020:2010-12 und nationalem Anhang DIN EN 1997-2/NA:2010-12 zu beachten.

3. Flugbetriebliche Sicherheit

Durch eine Betriebsanordnung des Verbandes ist sicherzustellen, dass während der Nutzung es Helispots keine Instrumenten- Landeanflüge aus Richtung Westen erfolgen.

IV.

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.

V.

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

Das südöstlich der Ortschaft Nordholz und ca. 10 km südlich von Cuxhaven gelegene Gelände des Marineflugplatzes Nordholz wird seit dem Jahr 1913 militärisch fliegerisch genutzt. Während des ersten Weltkrieges betrieb die Kaiserliche Marine auf diesem Gelände einen Luftschiffhafen, auf dem neben Luftschiffen auch Flugzeuge stationiert waren. Nach dem Ende des ersten Weltkrieges fanden in der Zeit von Ende 1918 bis 1924 Demobilisierungsmaßnahmen statt. Danach wurde das Gelände landwirtschaftlich genutzt. Ab 1935 begann der Neuaufbau eines Flugplatzes der Luftwaffe, der 1939 fertig gestellt wurde. Er wurde als Landflughafen, zugelassen für alle Flugzeugklassen, geführt.

Während des zweiten Weltkrieges wurden von diesem Gelände aus im Wesentlichen Jagdflugzeuge der Luftwaffe eingesetzt. Am 08.05.1945 übernahmen die britischen Streitkräfte den Flugplatz. In der Zeit von August 1945 bis November 1946 fiel der Flugplatz in die US-Zonen-Enklave um Bremen und Bremerhaven und wurde von der US-Luftwaffe genutzt. Danach wurde er wieder von den britischen Besatzungstruppen übernommen, die ihn teilweise demilitarisierten und teilweise weiterhin militärisch nutzten. Während der ersten Hälfte der 50er-Jahre betrieb die Royal Navy auf dem Flugplatzgelände ein Sprengübungsgelände sowie eine Radarstation. Die Baubeschränkungen nach § 10a LuftVG – in der Fassung des Gesetzes zur Änderung und Ergänzung des Luftverkehrsgesetzes vom 27. September 1938 RGBI I S. 1246 – blieben bestehen. Das Gelände verblieb im Bundeseigentum. Es gehörte bereits vor Neugründung der Bundeswehr zum Ressortvermögen der „Dienststelle Blank“, die dort für den Fall der Wiederbewaffnung einen Flugplatz für ein Marinefliegergeschwader plante. Im Jahre 1954 beschloss das NATO-Hauptquartier SHAPE, den damals von den britischen Streitkräften genutzten Stützpunkt als NATO-Normflugplatz für zukünftige deutsche Marine-Fliegerverbände vorzusehen.

Im Zuge der Neugründung der Bundeswehr kam es zu Beginn des Jahres 1955 zu einer Abstimmung der Planungsabsichten zwischen Vertretern der britischen Streitkräfte, des Niedersächsischen Innenministeriums und den Vertretern der „Dienststelle Blank“ hinsichtlich der Nutzung des ehemaligen Flugplatzgeländes in Nordholz. Die Infrastrukturplanung für den Marinefliegerhorst Nordholz wurde nach Gründung der Bundeswehr konkretisiert. Am 22.06.1955 fand eine Besprechung „über die Durchführung der Planung des ehemaligen Marine-Fliegerhorsts Nordholz für Zwecke eines Marine-Fliegerhorstes“ statt. Die Planungen sahen vor, den Marine-Fliegerhorst als „Leithorst“ für eine Marine-Fliegergruppe mit 3 Staffeln zu verwenden.

Im Anschluss an die Besprechung „über die Durchführung der Planung des ehemaligen Marine-Fliegerhorsts Nordholz für Zwecke eines Marine-Fliegerhorstes“ wandte sich der Bundesminister für Verteidigung an den Bundesminister für Finanzen, übersandte die vorläufige militärische Infrastrukturforderung für die Herrichtung des ehemaligen Flugplatzes Nordholz als Marinefliegerhorst und bat schließlich um die Erstellung der Vorplanung für die künftige fliegerische und Bodennutzung der Anlage. Mit Schreiben vom 07.09.1956 wies der Bundesminister für Verteidigung der Oberfinanzdirektion Niedersachsen Planungsmittel in Höhe von DM 200.000,- für den Ausbau des Marineflugplatzes Nordholz zu. Daraufhin erteilte der Bundesminister der Finanzen mit Schreiben vom 15.10.1956 den Planungsauftrag für den Marine-Flugplatz Nordholz.

Ab Dezember 1956 erfolgten konkrete Planungen für den neuen Marinefliegerstützpunkt Nordholz. Es wurden bestehende Miet- und Pachtverträge gekündigt, Liegenschaften freigemacht und die Verlegung eines Krankenhauses beschlossen. Überdies wurden Stellungnahmen zu dem erarbeiteten Planungsvorschlag eingeholt.

Der Flugplatz wurde konkret entsprechend den zum damaligen Zeitpunkt gültigen NATO-

Standardkriterien (NATO-Normen) geplant. Danach war - bereits zum damaligen Zeitpunkt - uneingeschränkter Flugverkehr mit allen Arten von (Groß-)Flugzeugen und Hubschraubern vorgesehen. Schon bei der Neugründung der Bundeswehr war beabsichtigt, für die Teilstreitkraft Marine eine Hubschrauber-Seenotrettungsstaffel in Dienst zu stellen. Die Orientierung an den NATO-Standardkriterien bedeutete für die Konzeption des Marinefliegerhorstes Nordholz demzufolge, dass an dem Flugplatz Luftfahrzeuge aller Art und damit auch Hubschrauber stationiert werden konnten. Im Jahre 1957 bestand die Seenotrettungsstaffel der Bundesmarine aus Hubschraubern vom Typ Bristol Sycamore MK 452. Diese wurden ab dem Jahre 1963 ersetzt durch 22 Hubschrauber vom Typ Sikorsky H34, welche wiederum ab 1974 durch das Muster „Sea King“ abgelöst wurden.

Am 21.06.1956 erließ der Bundesminister der Verteidigung den Aufstellungsbefehl Nr. 41 – Marine – für die Marinefliegerdivision. Der Aufstellungsbefehl Nr. 77 – Marine – für die zweite Marinefliegergruppe vom 26.2.1958 sieht dann als endgültigen Standort für diese Marinefliegergruppe Nordholz vor. Der Marinefliegerstützpunkt wurde nach längerer Bauphase am 26.04.1962 in Dienst gestellt.

II.

Bestehende Flugplatzanlage

Der Marineflugplatz Nordholz umfasst das bestehende Start- und Landebahnsystem mit der Start- und Landebahn, der südlichen Rollbahn, Rollwegen, Vorfeldern und Wartungshallen.

Der Marineflugplatz ist umgeben von den Orten Altenwalde im Norden, Köstersweg im Osten, Wanhöden im Südosten, Nordholz Süd im Süden, Deichsende und Nordholz im Westen und Oxstedt im Nordwesten. Im Westen befindet sich in ca. 7 km Entfernung die Nordsee. Der Flugplatz wird derzeit überwiegend durch die stationierten Marinefliegergeschwader 3 (MFG 3) und Marinefliegergeschwader 5 (MFG 5) sowie durch militärische Gastflugzeuge genutzt. Das MFG 3 verfügt derzeit über acht Fernaufklärer vom Typ „Orion P-3C“, 23 Hubschrauber des Typs „LYNX MK 88“ sowie zwei Flugzeuge vom Typ „DO 228“.

Auf Beschluss des Bundesministeriums der Verteidigung wurde das MFG 5 im Herbst 2012 mit 21 Hubschraubern des Typs „Sea King Mk 41“ von Kiel-Holtenau nach Nordholz verlegt. Die Hubschrauber bilden die deutsche Marineseenotstaffel (Seenotrettungsdienst – Search and Rescue/SAR) und werden bedarfsbezogen in der Regel von den Außenstationen in Helgoland und Warnemünde, teilweise auch von Nordholz aus, für militärische Aufgaben sowie aufgrund einer interministeriellen Vereinbarung ebenso für Rettungseinsätze für den zivilen Schiffsverkehr in Nord- und Ostsee genutzt.

Für den Marineflugplatz Nordholz ist ein Bauschutzbereich gemäß § 12 LuftVG festgesetzt,

vgl. die Bekanntmachung des Bauschutzbereichs für den militärischen Flugplatz Nordholz der Wehrbereichsverwaltung II Hannover vom 16.06.1960, Amtsblatt des Landkreises Wesermünde Nr. 20 vom 2.7.1960 S. 49, berichtigt durch Bekanntmachung der Wehrbereichsverwaltung II Hannover vom 14.10.1960, Amtsblatt des Landkreises Wesermünde Nr. 33 vom 5.11.1960 S. 82 und Anlage 8 der Antragsunterlagen,

der vorhabenbedingt nicht verändert wird. Der Flugbetrieb unterliegt keinerlei Einschränkungen dieser ist für alle Luftfahrzeuge im Sinne des § 1 Abs. 2 LuftVG und damit auch für Hubschrauber zugelassen.

Für den Marineflugplatz Nordholz ist ferner ein Lärmschutzbereich nach Maßgabe der Verordnung über die Festsetzung des Lärmschutzbereichs für den militärischen Flugplatz Nordholz vom 27.09.1995 (BGBl. I S. 1228) ausgewiesen.

Der regelmäßige Flugbetrieb findet üblicherweise während der allgemeinen Öffnungszeiten des Marinefliegerstützpunktes von Montag bis Donnerstag zwischen 8.00 Uhr und 17.00 Uhr sowie am Freitag zwischen 8.00 Uhr und 13.00 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 durch den Betreiber Übungsanflüge in der Zeit von 12.00 Uhr bis 14.00 Uhr grundsätzlich untersagt.

Neben der militärischen fliegerischen Nutzung besteht eine Mitbenutzungserlaubnis der Bezirksregierung Weser-Ems vom 23.11.1998 (Nds. MBl. 1999, 25) – zuletzt geändert am 12.07.2007 –, wonach eine zeitlich eingeschränkte Mitbenutzung des Marineflugplatzes durch den allgemeinen Verkehr gestattet wird. Die Genehmigung bezieht sich auf die befestigte Start- und Landebahn und eine Rollbahn und gestattet der Flughafen-Betriebsgesellschaft Cuxhaven/Nordholz mbH die (zivile) Nutzung mit Flugzeugen, Hubschraubern, Motorseglern, Ultraleichtflugzeugen und Luftschiffen.

Nordwestlich der Start- und Landebahn liegt das Gelände der Sportfliegergruppe Nord-Spieka. Das Gelände ist räumlich von Marineflugplatz Nordholz abgegrenzt und verfügt über eigene Infrastruktureinrichtungen und eine eigene Graspiste für Start- und Landungen. Die Flugbewegungen der Sportfliegergruppe werden über den Tower des Marineflugplatzes Nordholz koordiniert.

III.

Genehmigungsrechtliche Situation

Eine luftrechtliche Genehmigung für die Anlage des Marineflugplatz Nordholz lag vor Beginn der Baumaßnahmen nicht vor, weil bei dem Beginn der Errichtung 1958 für militärische Flugplätze

keine Genehmigungspflicht bestand und auch nach Inkrafttreten des 1959 novellierten LuftVG in der Rechtsprechung anerkannt war, dass militärische Flugplätze nach § 30 LuftVG von der Genehmigungspflicht freigestellt waren.

1. Änderungsanzeige vom 23.11.2011

Mit Schreiben vom 23.11.2011 zeigte die Landesbauabteilung der Oberfinanzdirektion Niedersachsen der Wehrbereichsverwaltung Nord – als Vorgängerin des Luftfahrtamtes der Bundeswehr als militärische Luftfahrtbehörde – die mit der Verlegung des MFG 5 vorgesehenen Änderungen nach § 41 LuftVZO zur luftverkehrsrechtlichen Prüfung an. Neben den betrieblichen Änderungen (Zusationierung von 21 Hubschraubern des Typs „Sea King Mk 41“) waren bauliche Maßnahmen wie die Anpassung des Hallenvorfeldes der Halle 89, die Anlage einer neuen Schleppwegverbindung, die Erweiterung der Kompensierplattform, eine Rollwegverbreiterung und der Rückbau von Flugbetriebsflächen (Flächen I, II, IX, X bis XII, XIII bis XIX) vorgesehen. Nachrichtlich wurden weitere Baumaßnahmen angezeigt. Mit Negativattest vom 5.3.2012 stellte die Wehrbereichsverwaltung Nord fest, dass die angezeigten Änderungen keiner luftrechtlichen Genehmigung bedurften.

Diese Entscheidung wurde jedoch durch Urteil des Verwaltungsgerichts Stade vom 15.09.2014 (Az.: 1 A 2114/12) aufgehoben. Die gegen das Urteil eingelegte Berufung wies das niedersächsische Oberverwaltungsgericht durch Urteil vom 18.02.2016 (Az.: 7 LC 99/14) zurück.

2. Negativattest vom 27.03.2013

Unter dem 24.09.2012 zeigte die Oberfinanzdirektion Niedersachsen, Landesbauabteilung in Verfahrensstandschaft für das Bundesministerium der Verteidigung – Teilstreitkraft Marine – nach § 41 LuftVZO beabsichtigte Änderungen der Flugplatzanlage an. Gegenstand des Vorhabens war die Erneuerung der bestehenden Start- und Landebahn unter Anpassung der Längs- und Querneigung an die Vorgaben des ICAO-Regelwerks (Annex 14), die Erneuerung der Schultern der Start- und Landebahn, der Erneuerung der Rollbahnen und die Verbreiterung der Schultern an den Rollbahnen. Ferner wurden weitere Baumaßnahmen, die nicht die Flugbetriebsflächen betrafen, angezeigt. Nach Durchführung einer UVP-Vorprüfung kam die Wehrbereichsverwaltung Nord als zuständige militärische Luftfahrtbehörde zu dem Ergebnis, dass das Vorhaben zu keinen erheblichen Umweltauswirkungen führt, weil relevante nachteilige Auswirkungen auf die in Anlage 2 des UVPG a.F. genannten Schutzgüter insgesamt ausgeschlossen werden konnten. Mit Negativattest vom 27.03.2013 (Az.: 56-50 / Nordholz) stellte die Wehrbereichsverwaltung Nord fest, dass eine Genehmigung gemäß §§ 6 Abs. 4 Satz 2, 30 Abs. 1 und 3 Satz 1 LuftVG für das angezeigte Vorhaben nicht erforderlich war, weil es keine wesentliche Änderung der Flugplatzanlage oder des Flugbetriebes darstellte.

3. Negativattest vom 16.06.2014

Am 05.06.2012 wurde die Bundesmarine in einer zwischenstaatlichen Vereinbarung zwischen dem Verteidigungsministerium der Bundesrepublik Deutschland und der Demokratischen Volksrepublik Algerien zur Durchführung ein mehrmonatigen Ausbildungs- und Schulungsprogramms für die Besatzungen von Bordhubschraubern der algerischen Streitkräfte verpflichtet. Das Programm wurde teilweise auf dem Marineflugplatz Nordholz durchgeführt. Zur Durchführung der Maßnahme wurden infrastrukturelle Änderungen der Flugplatzanlage notwendig, die unter dem 27.08.2013 angezeigt wurden. Die baulichen Änderungen umfassten die Anlage einer Hubschrauberabstellfläche für zwei Hubschrauber als Zuwegung zwischen dem bestehenden Rollweg und dem nachrichtlich angezeigten, neu zu errichtenden Hubschrauberhangar mit Personalcontainer und Nebenanlagen. Ferner wurde der Bau eines Schulungsgeländes nachrichtlich angezeigt. Betrieblich umfasste die Maßnahme die Stationierung von maximal vier algerischen Bordhubschraubern des Typs Super Lynx 300 in den Jahren 2015 und 2016 für insgesamt neun Monate in zwei Abschnitten. Die in diesem Verfahren durchgeführte UVP-Vorprüfung kam zu dem Ergebnis, dass das Vorhaben keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen haben konnte. Einbezogen in die Vorprüfung wurden auch die nachrichtlich angezeigten Baumaßnahmen. Die mit der Errichtung des Vorfeldes verbundenen Eingriffe in Natur und Landschaft wurden zugelassen. Mit Negativattest vom 16.06.2014 (Az.: 56-50/Nordholz) stellte das Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr fest, dass eine Genehmigung gemäß §§ 6 Abs. 4 Satz 2, 30 Abs. 1 und 3 Satz 1 LuftVG für das angezeigte Vorhaben nicht erforderlich war, weil es keine wesentliche Änderung der Flugplatzanlage oder des Flugbetriebes darstellte.

4. Änderungsgenehmigung vom 05.10.2015

Unter dem 24.03.2014 beantragte die Oberfinanzdirektion Niedersachsen, Landesbauabteilung, in Verfahrensstandschaft für das Bundesministerium der Verteidigung – Teilstreitkraft Marine – die Genehmigung der baulichen Änderungen der Flugplatzanlage des Marineflugplatzes Nordholz zur Herstellung der Hindernisfreiheit, Sanierung des südlichen Rollweges und Errichtung der Instrumentenlandesysteme ILS CAT I BR 08 und ILS CAT II BR 26. Baulich umfassten die Änderungen zur Herstellung der Hindernisfreiheit die Verlegung der Ringstraßen im westlichen und östlichen Bereich jeweils um ca. 65 m nach Norden, sowie die Verlegung eines Sickerbeckens. Die Sanierung des südlichen Rollweges umfasste zusätzlich die Herstellung von Schultern beidseitig des südlichen Rollweges, die Auslegung der Rollbahnanschlüsse für Nutzungen der Flugzeugmuster AN 124 und A400M, die Verbreiterung der Rollbahnen A, A1, B, C, D, D1 und die Verbreiterung der Schultern an den Rollbahnen A und D. Nachrichtlich wurden in diesem Zusammenhang weitere Baumaßnahmen angezeigt. Die durchgeführte UVP-Vorprüfung ergab unter Einbeziehung auch der nachrichtlich angezeigten Maßnahmen, dass von dem Vorhaben keine erheblichen Umweltauswirkungen zu erwarten waren. Mit Änderungsgenehmigung vom

05.10.2015 (Az.: 56-01-05/Nordholz) erteilte das Luftfahrtamt der Bundeswehr die Genehmigung für die beantragten Änderungen des Marineflugplatzes Nordholz. Die Bekanntmachung der Genehmigung erfolgte in der Nordseezeitung und in den Cuxhavener Nachrichten jeweils am 13.02.2016. Die ortsübliche Auslegung der des Genehmigungsbescheides fand in der Gemeinde Wurster Nordseeküste in der Zeit vom 22.02.2016 bis zum 07.03.2016 in zwei Dienstgebäuden statt.

IV.

Vorhaben und Hintergrund

Hintergrund des Vorhabens ist zum einen die Stationierungsentscheidung des Bundesministeriums der Verteidigung vom 21.06.2007 in Verbindung mit deren Bestätigung im Rahmen der Entscheidung „Die Stationierung der Bundeswehr in Deutschland“ vom 26.10.2011, aufgrund derer im Jahr 2012 das MFG 5 mit dem Waffensystem Sea King Mk 41 auf den Marineflugplatz Nordholz verlegt und dort stationiert wurde. Im Zusammenhang mit der Stationierung des Sea King Mk 41 wurden Änderungen der vorhandenen Infrastruktur notwendig. Diese bereits abgeschlossenen Maßnahmen sind aufgrund der Aufhebung des Negativtestes vom 12.03.2012 durch das VG Stade mit Urteil vom 15.09.2014 (Az.: 1 A 2114/12) und die Zurückweisung der Berufung durch das niedersächsische Obergericht mit Urteil vom 18.02.2016 (Az.: 7 LC 99/14) Bestandteil dieses Vorhabens.

Zum anderen sollen die bereits am Marineflugplatz Nordholz stationierten Hubschrauber des Typs Sea King Mk 41 bis zum Jahr 2023 durch Hubschrauber des Typs NH 90 ersetzt werden. Auch in diesem Zusammenhang sind Änderungen der Flugbetriebsflächen notwendig, die Gegenstand dieser Genehmigung sind.

Die Anlegung des Helispot soll die Regelung des Platzverkehrs verbessern. Denn bisher verfügt der Marineflugplatz Nordholz über keinen ausgewiesenen Landeplatz für Hubschrauber. Die Hubschrauber müssen bisher die Start- und Landebahn nutzen. Dieser Umstand schränkt die Flexibilität im Flugbetrieb mit den Flugzeugen ein.

V.

Antrag

Das Niedersächsische Landesamt für Bau und Liegenschaften ist durch das Bundesministerium der Verteidigung beauftragt worden, für die Bundeswehr – Teilstreitkraft Marine – die für den Genehmigungsantrag als Grundlage für das Genehmigungsverfahren nach § 6 Abs. 4 Satz 2 LuftVG erforderlichen Unterlagen erarbeiten zu lassen und nimmt diese Aufgabe zusammen mit Unterstützung des Staatlichen Baumanagements Elbe-Weser wahr. Mit Schreiben vom 13.08.2018 hat das Niedersächsische Landesamt für Bau und Liegenschaften in

Verfahrensstandschaft des Bundesministeriums der Verteidigung die im Folgenden näher beschriebenen Änderungen des Marinefliegerstützpunktes Nordholz nach § 6 Abs. 4 Satz 2 i.V.m. § 30 LuftVG für die Bundeswehr – Teilstreitkraft Marine – als Halter des Marineflugplatzes Nordholz beantragt.

1. Beantragte bauliche Änderungen

1.1 Anlage eines Helispots auf dem Rollweg S

Beantragt worden ist die Zulassung der Errichtung eines Helispots mit einer Größe von 50 x 50 m im Westteil des Flugplatzes auf einem Teilstück der Rollbahn S zwischen den Rollbahnen A und B. Der Helispot soll in dem Alpha-Bereich des Marineflugplatzes und somit in der Nähe der Rampe 1 (Abstellfläche für Fremdluftfahrzeuge) sowie im Bereich der bereits bestehenden infrastrukturellen Einrichtungen des Sea King Mk 41 und der geplanten Waschhalle und Instandsetzungshalle für den NH 90 errichtet werden.

Der Marineflugplatz Nordholz verfügt derzeit über keinen ausgewiesenen Start- und Landeplatz für Hubschrauber. Platzfremde Hubschrauber nutzen momentan die Start- und Landebahn. Diese Nutzung schränkt die Flexibilität im Flugbetrieb mit Flugzeugen ein. Zur Verbesserung des Verkehrsflusses soll daher ein Helispot für Hubschrauber des Typs Sea King Mk 41 bzw. des Typs NH 90 sowie für Fremdluftfahrzeuge errichtet werden.

1.2 Maßnahmen im Zusammenhang mit der Stationierung des Sea King Mk 41

1.2.1 Anpassung des bestehenden Hallenvorfeldes der Halle 89

Bestandteil des Antrags ist die vollständige Versiegelung des zuvor nur teilweise versiegelten Hallenvorfeldes der Halle 89 im Zuge der Anpassung der Infrastruktur. Die bereits bestehende Halle 89 wird zur Wartung und zum Unterstellen von Hubschraubern genutzt. Das Hallenvorfeld dient neben der Zuwegung zu den Abstellflächen in der Halle auch dem Abstellen von bis zu vier Hubschraubern.

1.2.2 Anlage einer neuen Schleppwegverbindung

Ebenfalls beantragt worden ist die Errichtung einer neuen Schleppwegverbindung zwischen dem Hallenvorfeld der Halle 89 und der bestehenden Abstellfläche „Ramp 1“. Für die neue Schleppwegverbindung wurde größtenteils die vorhandene Infrastruktur genutzt. Die Verbindung dient der Optimierung der Betriebsabläufe.

1.2.3 Erweiterung der Kompensierplattform

Beantragt worden ist die randliche Erweiterung der bestehenden Kompensierplattform für die Nutzung durch das Luftfahrzeug P-3C Orion. Da für die Zukunft mit einem deutlichen Anstieg der Flugbewegungen des P-3C-Orion gerechnet wird, dient auch dieser Ausbau der Optimierung der Betriebsabläufe.

1.2.4 Rollwegverbreiterung

Des Weiteren ist die Verbreiterung einzelner Rollwegabschnitte im nordöstlichen Bereich des Marineflugplatzes für eine Nutzung durch das Luftfahrzeug P-3C Orion beantragt worden.

1.2.5 Rückbau von Flugbetriebsflächen

Bestandteil des Antrags ist ferner der Rückbau der Flugbetriebsflächen XIII bis XIX im südöstlichen Bereich im Zusammenhang mit der Stationierung des Waffensystems Sea King Mk 41, sowie der Rückbau der Flugbetriebsflächen I und II, sowie IX bis XII im nordöstlichen Bereich des Marineflugplatzes im Zuge von Anpassungen der Infrastruktur.

1.3 Maßnahmen im Zusammenhang mit der Stationierung des NH 90

1.3.1 Anlage eines Vorfeldes für die Instandsetzungshalle 106 „NH 90“

Beantragt worden ist weiter die Anlegung des Vorfeldes für die Instandsetzungshalle 106 des neuen Waffensystems NH 90. Die Errichtung der entsprechenden Vorfelder dient der Anbindung der Instandsetzungshalle an die Flugbetriebsflächen. Das Vorfeld soll im südwestlichen Bereich (Alpha-Bereich) des Marineflugplatzes errichtet werden. Es soll so ein Anschluss an die bereits bestehende und derzeit durch Hubschrauber des Typs Sea King Mk 41 genutzte Infrastruktur erfolgen. Dafür sollen die bereits vorhandenen technisch-logistischen Einrichtungen, wie beispielsweise das Systemlager, genutzt werden.

1.3.2 Anlage eines Vorfeldes für die Waschhalle „NH 90“

Ferner ist der Neubau einer Waschhalle für das neue Waffensystem mit entsprechenden Vorfeldern beabsichtigt. Die Errichtung der Vorfeldflächen dient der Anbindung der Waschhalle an die Flugbetriebsflächen. Die Lage der neu zu errichtenden Vorfelder vor der Waschhalle orientiert sich aus den o.g. Gründen ebenfalls an der bereits bestehenden und derzeit durch Hubschrauber des Typs Sea King Mk 41 genutzten Infrastruktur im südwestlich gelegenen Alpha-Bereich des Marineflugplatzes.

1.3.3 Erneuerung des Vorfeldes der Halle 82

Für das bereits bestehende Gebäude 82 im nordöstlichen Bereich des Marineflugplatzes sind insgesamt fünf Dockplätze geplant. Durch die Erweiterung soll das Vorfeld ein weiterer Dockplatz entstehen. Dafür soll die bestehende Vorfeldfläche zurückgebaut und anschließend in betonbauweise neu hergestellt werden. Die Errichtung des Vorfeldes dient der Anbindung des bestehenden Gebäudes 82 an die Flugbetriebsflächen.

1.3.4 Sanierung der Rollbahn A

Im Rahmen der Erneuerung der Start- und Landebahn wurden bereits die Rollbahnen A, A1, B, C, D, D1, E und F der neuen Höhenlage und den Querneigungen der Start- und Landebahn angepasst. Ergänzend dazu ist die Anpassung des Rollweges A geplant. Diese dient der Aus- und Einfahrt des neuen Helikopter-Modells in die Gebäude bzw. aus den Gebäuden im nordwestlichen Bereich des Flugplatzes und der Zufahrt zu den Rollwegen.

Die genaue Lage der Flugbetriebsflächen kann dem Plan 1.2 in Anlage 1.2 der Antragsunterlagen entnommen werden.

1.4 Nachrichtlich angezeigte bauliche Änderungen

1.4.1 Maßnahmen im Zusammenhang mit der Verlegung des Waffensystems Sea King Mk 41

- Zur Wartung und zum Unterstellen von Hubschraubern wurde die Halle 89 in östliche Richtung erweitert; zum Abstellen von Hubschraubern wurde die Halle 95 grundlegend umgebaut. Ferner wurde für Wartungsarbeiten an den Hubschraubern ein Triebwerkteststand, nach Durchführung eines Genehmigungsverfahrens nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) beim Staatlichen Gewerbeaufsichtsamt Cuxhaven, östlich der Halle 89 errichtet.
- Zur Unterbringung von Personal wurde südlich der Halle 89 ein neues Staffeldienstgebäude und ein neues Unterkunftsgebäude (drei Einzelgebäude) einschließlich Parkplätzen und Erschließung errichtet.
- Bedingt durch die Anpassung der bestehenden Halle 89 wurde die in diesem Bereich verlaufende Straße verlegt. Die Straße dient zusätzlich der Erschließung des neuen Triebwerkteststandes.

1.4.2 Maßnahmen im Zusammenhang mit der Stationierung des Waffensystems NH 90

- Im Zusammenhang mit der Inbetriebnahme des Waffensystems NH 90 sind die Errichtung einer Hubschrauberinstandsetzungshalle und einer Waschhalle geplant.
- Das bestehende Gebäude 82 wird um einen Dockplatz erweitert. Der Anbau erfolgt an der nordöstlichen Seite der Halle 82 und soll an das Vorfeld der Halle angeschlossen werden.
- Für Ausbildungszwecke ist ein Simulatorgebäude für Hubschrauber vom Typ NH 90 geplant.

1.4.3 Sonstige Änderungen in Bezug auf Hochbauten und sonstige Flächen

- Für Ausbildungszwecke wurde ein neues Simulatorgebäude für Hubschrauber errichtet und das bestehende Simulatorgebäude für Luftfahrzeuge des Typs P-3C Orion erweitert.
- Als Ersatz für die Umnutzung der Feuerwache wurde eine neue Feuerwache errichtet. Ferner wurde ein neuer Feuerwehrstandplatz errichtet und das bislang außerhalb der Liegenschaft angesiedelte Sanitätszentrum innerhalb der Liegenschaft neu errichtet.
- Die, für die Flugzeuge des Typs DO 228 genutzte, Halle 95a wurde mit einem Anbau erweitert. Ferner wurde der Parkplatz an Gebäude 69 ausgebaut.
- Für Wasch-/Reinigungsarbeiten zum Entfernen von Salzablagerungen an Luftfahrzeugen des Typs P-3C Orion wurde ein Neubau einer Luftfahrzeug-Berieselungsanlage an bestehenden Flugbetriebsflächen errichtet. Ferner wurde ein neues Werkstattgebäude für Hubschrauber des Typs Sea Lynx errichtet.
- Das Gebäude 50b wurde um einen Bürotrakt erweitert.

2. Betriebliche Änderungen

Neben den beantragten baulichen Änderungen am Marineflugplatz Nordholz sind die betrieblichen Änderungen Bestandteil des Antrags. Als betriebliche Änderungen werden die Stationierung des MFG 5 mit insgesamt 21 Hubschraubern des Typs Sea King Mk 41 am Marineflugplatz Nordholz im Jahr 2012 sowie deren Ersetzung durch 18 Hubschrauber des Typs NH 90 bis zum Jahr 2023

zur Genehmigung gestellt.

3. Vorgelegte Unterlagen

Zusammen mit dem Antrag vom 13.08.2018 wurden folgende Unterlagen eingereicht:

- Anlage 1.1: A.C.E. GmbH: Erläuterungsbericht zur Technischen Planung der baulichen Anlagen
- Anlage 1.2: A.C.E GmbH: Planunterlagen der baulichen Änderungen

Lagepläne

- Plan 1.1 Übersichtslageplan (Maßstab 1:5.000)
- Plan 1.2 Lageplan Helispot, (Maßstab 1:2000) korrigiert mit Stand Februar 2019
- Plan 1.3 Lageplan Vorfeld Halle 106 NH 90 (Maßstab 1:1000)
- Plan 1.4 Lageplan Vorfeld Halle 82 (Maßstab 1:1000)
- Plan 1.5 Lageplan Kompensierplattform (Maßstab 1:1000)

Schnitte

- Plan 2.1 Längsschnitt Helispot, Stand Februar 2019
- Plan 2.2 Schnitt A – A, Stand Februar 2019
- Plan 2.3 Schnitt B – B, Stand Februar 2019
- Anlage 2: Zentrum Luftoperationen: Kurzbericht zur Erstellung der Datenerfassungssysteme für den Flugplatz Nordholz
- Anlage 3: AVIA Consult GmbH: Fluglärmgutachten im Zusammenhang mit der Errichtung eines Helispots
- Anlage 4: KSZ – Ingenieurbüro GmbH: Bodenlärmgutachten im Zusammenhang mit der Errichtung des Helispots
- Anlage 5: Ingenieurbüro Dr. Dröscher: Luftschadstoffgutachten im Zusammenhang mit der Errichtung des Helispots
- Anlage 6.1: IBL Umweltplanung GmbH: Fachbeitrag Eingriffsregelung zu Baumaßnahmen „Helispot“, „Sanierung Rollbahn A“, „Neubau der Waschhalle „NH 90“ und Vorfeld“, „Vorfeld Hubschrauberinstandsetzungshalle 106“

- Anlage 6.2: IBL Umweltplanung GmbH: Fachbeitrag Eingriffsregelung zur Baumaßnahme „Neubau der Hubschrauberinstandsetzungshalle 106“
- Anlage 7: IBL Umweltplanung GmbH: UVP-Bericht im Zusammenhang mit der Errichtung eines Helispots
- Anlage 8: Zentrum Luftoperationen: Plandarstellung des Bauschutzbereiches für den Marinefliegerstützpunkt Nordholz

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

VI.

Anhörungsverfahren

Das Luftfahrtamt der Bundeswehr (LufABw) bat als zuständige militärische Luftfahrtbehörde die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV), im Wege der Amtshilfe das Anhörungs- und Beteiligungsverfahren im Hinblick auf die Erweiterung des Marineflugplatzes Nordholz durchzuführen. Da die beantragte Änderung des Marineflugplatzes Nordholz in die Rechte von Anliegern eingreifen kann und für das Vorhaben eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem UVPG durchzuführen war, waren neben den Behörden und Trägern öffentlicher Belange auch die Betroffenen und die betroffene Öffentlichkeit zu beteiligen (§ 28 Abs. 1 VwVfG, §§ 17 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 (vgl. BT-Drs. 16/54 vom 04. 11. 2005, S. 38).

1. Öffentlichkeitsbeteiligung

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 den Gemeinden, in denen sich das Vorhaben voraussichtlich auswirken wird, namentlich den Städten Cuxhaven und Geestland, der Gemeinde Wurster Nordseeküste und der Samtgemeinde Land Hadeln und auf der Internetseite <https://planfeststellung.strassenbau.niedersachsen.de/overview> in der Zeit vom 20.09.2018 bis zum 19.10.2018 ausgelegt bzw. eingestellt. Ort und Zeit der Auslegung wurden in den Auslegungsgemeinden vorher ortsüblich bekannt gemacht. Die betroffene Öffentlichkeit erhielt Gelegenheit, sich zu dem Vorhaben und den Umweltauswirkungen zu äußern. Die Äußerungsfrist hierfür endete mit Ablauf des 19.11.2018.

2. Beteiligung der Gebietskörperschaften, Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange

Ferner 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:

- **Gemeinde Wurster Nordseeküste**
- **Stadt Cuxhaven**
- **Samtgemeinde Land Hadeln**
- **Gemeinde Nordleda**
- **Stadt Geestland**
- **Landkreis Cuxhaven**
- **Amt für regionale Landesentwicklung, Regionaldirektion Lüneburg**
- **Landwirtschaftskammer Niedersachsen, Bezirksstelle Bremervörde**
- **Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie**
- **Niedersächsisches Forstamt Rotenburg**
- **Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr**
- **Staatliches Gewerbeaufsichtsamt Cuxhaven**
- **Deutsche Flugsicherung GmbH**
- **Deutsche Telekom Technik GmbH**
- **PLEdoc GmbH**
- **Deutsche Bahn AG**
- **Luftfahrtbundesamt**
- **Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistung der Bundeswehr**
- **Niedersächsischer Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz**
- **Industrie- und Handelskammer Stade**
- **Handwerkskammer Braunschweig – Lüneburg – Stade**
- **Vodafone Kabel Deutschland**
- **EWE Netz GmbH**
- **Niedersächsisches Ministerium für Umwelt, Energie und Klimaschutz**
- **Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung**
- **Landesamt für Geoinformation und Landvermessung, Regionaldirektion Otterndorf**

Die Frist zur Abgabe einer Stellungnahme der beteiligten Träger öffentlicher Belange, Gebietskörperschaften und Behörden endete mit Ablauf des 20.11.2018.

3. Einwendungen und Stellungnahmen

Insgesamt sind 18 Stellungnahmen von Behörden und Unternehmen, eine Stellungnahme des BUND und 4 Einwendungen von Privatpersonen innerhalb der Einwendungs- und Stellungnahmefristen eingegangen.

Die Stellungnahmen des Landesamtes für Bergbau, Energie und Geologie, der Landwirtschaftskammer Niedersachsen, des Bundesamtes für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleitungen der Bundeswehr, der Landkreis Cuxhaven und des BUND Kreisgruppe Cuxhaven, sowie die vier privaten Einwendungen enthielten dabei Anregungen für das Genehmigungsverfahren oder Einwendungen gegen das Vorhaben bzw. die vorgeschlagenen Kompensationsmaßnahmen.

Das Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie wies darauf hin, dass bei Bauvorhaben die gründungstechnischen Erfordernisse im Rahmen der Baugrunderkundung zu prüfen und festzulegen seien.

Der Landkreis Cuxhaven wies mit Schreiben vom 19.11.2018 darauf hin, dass der Fachbeitrag „Eingriffsregelung zu Baumaßnahmen Helispot, Sanierung Rollbahn A, Neubau der Waschhalle „NH 90“ und Vorfeld, Vorfeld Hubschrauberinstandsetzungshalle 106“ noch nicht mit der Unteren Naturschutzbehörde abgestimmt worden sei und eine rechtsverbindliche Vereinbarung über die Übernahme der Kompensationsverpflichtung noch abzuschließen sei.

Die Landwirtschaftskammer Niedersachsen wies bezüglich der landwirtschaftlichen Flächenverluste, die im Zuge der genannten Kompensationsmaßnahme geplant sind, darauf hin, dass das Bundeskabinett am 24. April 2013 den Entwurf einer Kompensationsverordnung nach § 15 Absatz 7 des Bundesnaturschutzgesetzes verabschiedet habe. Danach sollen Böden, die für die Landwirtschaft besonders geeignet sind, künftig nur dann zur Kompensation herangezogen werden, wenn der Ausgleich oder Ersatz bei einem Eingriff nicht auch durch Maßnahmen zur Entsiegelung, Wiedervernetzung von Lebensräumen oder durch Bewirtschaftungs- und Pflegemaßnahmen erbracht werden kann. Die Landwirtschaftskammer regte daher an, zumindest bei der Realisierung des verbleibenden Kompensationsbedarfes durch den Landkreis Cuxhaven im Einklang mit dem § 15 Absatz 7 des Bundesnaturschutzgesetzes zu handeln. Zudem wird die Anordnung von Lärmschutzmaßnahmen angeregt.

Das Bundesamtes für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleitungen der Bundeswehr regte die Vorlage eines Rollwegenutzungskonzepts und eines Markierungs- / Beschilderungsplan

einschließlich maßstäblicher Darstellung des Schutzbereiches PAR und der Sensitive und Critical Areas der ILS für bei Errichtung des Helispots an. Ferner wies es daraufhin, dass der Standort der geplanten Baumaßnahme sich innerhalb des Bauschutzbereiches gem. § 12 Abs. 1 Satz 1 und 2, Abs. 2 LuftVG des Marineflugplatzes Nordholz befinde und diese die Vorlagegrenze von 21,61 m NN durchdringe, sodass die Hindernisfreiheit gemäß Nachrichten für Luftfahrer (NfL) I 328/01 „Richtlinien über die Hindernisfreiheit für Start- und Landebahnen mit Instrumentenflugbetrieb des BMVBW“ vom 02. Nov 2001 bei startenden/landenden/schwebenden Hubschraubern nicht immer gegeben sei. Die Einhaltung der notwendigen Hindernisfreiheit sei durch flugsicherungs- und flugbetriebliche Regelungen sicherzustellen.

Die Samtgemeinde Hadeln wies auf die Bedeutung des Tourismus im Gemeindegebiet hin und forderte, dass durch das Vorhaben keine zusätzlichen Flugbewegungen über diesem stattfinden, die zu einer zusätzlichen Beeinträchtigung der Wohn- und Erholungsqualität für Einwohner und Gäste führen.

Von den privaten Einwendern und dem BUND wurden Einwendungen zu der gewählten Verfahrensart, dem erstellten Datenerfassungssystem und der Ermittlung und Bewertung der Fluglärmbelastung erhoben. Ferner wird die Berücksichtigung in der Vergangenheit versprochener aktiver Schallschutzmaßnahmen gefordert.

Die Einwendungsschreiben und Stellungnahmen lagen der Genehmigungsbehörde vor und waren Gegenstand der Entscheidungsfindung.

4. Stellungnahme der Antragstellerin

Das MFG 3 hat zu der Forderung nach aktiven Schallschutzmaßnahmen mit Schreiben vom 29.11.2018 Stellung genommen. Darin wird vorgetragen, dass die aktuellen Vorschriften und Betriebsanweisungen am Marineflugplatz Nordholz einige der ehemaligen Absprachen enthielten. So sei in der aktuellen Flugbetriebsordnung der Marine geregelt, dass Flächenluftfahrzeuge und Hubschrauber die Platzrunden grundsätzlich gem. Anlage 1 bzw. 2 in 1.000 ft MSL fliegen, wobei Hubschrauber, abhängig vom jeweiligen Start- / Landeplatz, vorrangig eine der südlichen Platzrunden zu nutzen haben. Auch Strahlflugzeuge hätten grundsätzlich die südliche Platzrunde in 1.500 ft MSL zu fliegen, wobei der Anflug über das entsprechende Initial gem. VAD-Jet erfolge (vgl. Flugbetriebsordnung, 0704 Platzrunden). Die Abflüge erfolgten zur Verkehrsregelung und Fluglärminderung grundsätzlich nach einem festgelegten Verfahren. Bei Einflügen in die Platzrunde seien 1.000 ft MSL grundsätzlich nicht zu unterschreiten. Ferner sei eine genaue Streckenführung festgelegt, die so gewählt sei, dass ein Überfliegen von Häusern, gewerblichen oder landwirtschaftlichen Betrieben und anderen schützenswerten Einrichtungen vermieden oder auf das absolut notwendige Maß reduziert werde. Daher sei auch generell die südliche Platzrunde zu wählen, da die nördliche Platzrunde in großen Teilen über Nordholz selbst führe. Das "initial /

break" Verfahren finde, auch aufgrund des heute drastisch reduzierten Strahlflugzeugbetriebs im Vergleich zu 2008 und früher, praktisch nicht mehr statt und finde daher keine Erwähnung in den Verfahren. Sollte es zu einem markanten Aufwuchs des Strahlflugzeugbetriebs kommen, könne eine entsprechende, dem aktiven Lärmschutz dienende Beschränkung jederzeit etabliert werden. Für den Flugbetrieb der AWACS gebe es eine Betriebsanordnung der Flugbetriebsstaffel (BAO 30/13), die den entsprechenden Übungsflugbetrieb regle. Ein Flugbetrieb mit AWACS finde grundsätzlich nur einmal die Woche, am Vormittag, nicht in der Mittagspause, und nicht länger als zwei Stunden statt. Die Errichtung des Helispots im Ostteil der Liegenschaft sei bereits aus Lärmschutzgründen gerade nicht angezeigt, da die Hauptverkehrsrichtung Westen sei. Es sei beabsichtigt, auch in Zukunft an diesen Maßnahmen festzuhalten.

Die Antragstellerin hat mit Schreiben vom 14.01.2019 zur Stellungnahme der Landwirtschaftskammer und zur Stellungnahme der Samtgemeinde Hadeln Stellung genommen.

Zur Durchführung der der Kompensationsmaßnahmen auf landwirtschaftlich genutzten Flächen führt die Antragstellerin aus, dass bei der Suche nach Kompensationsflächen verschiedene Belange zu berücksichtigen seien. Auf dem Gelände der Liegenschaft selbst stünden keine Kompensationsflächen mehr zur Verfügung. Die Kompensationsfläche nördlich der Liegenschaft sei vom Bundesforst Niedersachsen zur Verfügung gestellt worden. Die räumliche Nähe zum Gelände der Liegenschaft spreche für die Kompensationsfläche. Der darüber hinaus verbleibende Kompensationsbedarf werde durch den Landkreis Cuxhaven erfüllt. Der dazu notwendige öffentlich-rechtliche Vertrag werde vorbereitet.

Zur Fluglärmbelastung am Immissionsort 7 weist die Antragstellerin darauf hin, dass es der Genehmigungsbehörde obliege, ob und welche Schallschutzmaßnahmen an diesem Immissionsort durchzuführen seien.

Zur Lärmbelastung im Gebiet der Samtgemeinde Land Hadeln trägt die Antragstellerin vor, dass in der Samtgemeinde 13 Immissionsorte untersucht worden seien. Die zu erwartenden äquivalenten Dauerschallpegel seien sehr niedrig, sie lägen am Tage bei 35,6 dB(A) bis 45,9 dB(A) und in der Nacht bei 22,3 dB(A) bis 37,3 dB(A). Die Antragstellerin sei überzeugt, dass es durch die beantragten Maßnahmen zu keiner weiteren Beeinträchtigung der Wohn- und Erholungsqualität in der Samtgemeinde Hadeln kommen werde.

Der abgeschlossene öffentlich-rechtliche Vertrag mit dem Landkreis Cuxhaven zur Übernahme von Kompensationsmaßnahmen wurde der Genehmigungsbehörde am 06.03.2019 vorgelegt.

Zum Nachweis der Gewährleistung der Hindernisfreiheit legte die Antragstellerin der Genehmigungsbehörde den korrigierten Plan „1.2 Lageplan Helispot, Stand: Februar 2019“ vor, da in dem mit den Antragsunterlagen vorgelegten Plan „1.2 Lageplan Helispot“ der Öffnungswinkel

der An- und Abflugflächen irrtümlich mit 15° anstatt von 15% umgesetzt worden war und sich die An- und Abflugflächen so tatsächlich kleiner darstellen als im ursprünglichen Lageplan ausgewiesen. Die korrekten An- und Abflugflächen sowie die Schnitte mit den Hindernisbegrenzungsflächen für die Hallen 89 und 106 wurden in diesem Plan neu ausgewiesen. Der korrigierte Plan beinhaltet zudem zusätzlich die Abschnitte 2 und 3 der An- und Abflugflächen. Vorgetragen wird insoweit, dass die Position des Helispots und die damit verbundene Lage der Hindernisfreiflächen sowie der Hindernissituation den Instrumentenbetrieb ausschließen. Beabsichtigt sei daher eine Nutzung der Helispots allein für den Sichtflugbetrieb. Die An- und Abflugrichtung orientiere sich an der An- und Abflugrichtung der Start- und Landebahn des Flugplatz Nordholz und verlaufe parallel zu dieser. Entsprechend seien die An- und Abflugflächen in dem korrigierten Lageplan ausgewiesen. Damit seien die anzuwendenden Hindernisbegrenzungsflächen frei von feststehenden Hindernissen. Der korrigierte Plan 1.2 ist dieser Genehmigung beigelegt.

Ferner teilt die Antragstellerin mit, dass ein Rollwegnutzungskonzept und ein Markierungs- und Beschilderungsplan durch das Staatliche Baumanagements Elbe-Weser erstellt werde. Mit der Einrichtung des Helispots ab Baubeginn 2021 erfolge zudem zeitgerecht eine Erstellung von VFR An- und Abflugverfahren.

C.

Rechtliche Beurteilung

I.

Rechtsgrundlagen

Die geplante Änderung des Marineflugplatz Nordholz stellt sich als wesentliche Änderung des bestehenden Flugplatzes dar und bedarf der luftverkehrsrechtlichen Änderungsgenehmigung.

II.

Verfahrensrechtliche Bewertung

1. Änderungsgenehmigung ohne Planfeststellung

Der Antrag ist nach § 30 Abs. 1, 3 Satz 1 i.V.m. § 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 gemäß § 30 Abs. 1 Satz 2 LuftVG, da es sich um die Änderung eines militärischen 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. 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 Militärflugplatzes Nordholz werden hier dadurch erfüllt, dass das Vorhaben erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen auf die Schutzgüter Menschen, Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt sowie den Boden haben kann, weshalb eine Umweltverträglichkeitsprüfung analog § 9 Abs. 2 Satz 1 Nr. 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) – durchzuführen ist.

Der bestehende Bauschutzbereich entsprechend Anlage 8 der Antragsunterlagen wird nicht verändert.

2. Genehmigungsgegenstand

Gegenstand der Genehmigung ist die beantragte Erweiterung des Marineflugplatzes Nordholz. Anlässlich der Stationierungsentscheidung des Bundesministeriums der Verteidigung vom 21.06.2007 in Verbindung mit deren Bestätigung im Rahmen der Entscheidung „Die Stationierung der Bundeswehr in Deutschland“ vom 26.10.2011 wurde im Jahr 2012 das MFG 5 mit dem Waffensystem Sea King Mk 41 auf den Marineflugplatz Nordholz verlegt und dort stationiert. Im Zusammenhang mit der Stationierung des Sea King Mk 41 wurden Änderungen der vorhandenen Infrastruktur notwendig. Diese - bereits abgeschlossenen - Maßnahmen sind aufgrund der Aufhebung des Negativattestes durch das OVG Lüneburg mit Urteil vom 18.02.2016 (Az.: 7 LC 99/14) Bestandteil dieser Genehmigung.

Zum anderen sollen die bereits am Marineflugplatz Nordholz stationierten Hubschrauber des Typs Sea King Mk 41 zukünftig durch Hubschrauber des Typs NH 90 ersetzt werden. Auch in diesem Zusammenhang sind Änderungen der Flugbetriebsflächen notwendig, die Gegenstand dieser Genehmigung sind.

Die Anlegung des Helispot dient einer verbesserten Regelung des Platzverkehrs. Denn bisher verfügt der Marineflugplatz Nordholz über keinen ausgewiesenen Landeplatz für Hubschrauber. Die Hubschrauber müssen bisher die Start- und Landebahn nutzen. Dieser Umstand schränkt die Flexibilität im Flugbetrieb mit den Flugzeugen ein.

3. 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 Luftfahrtbehörde mit Wirkung ab dem 01.01.2015 durch die ZDV A 270/3 vom Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleitungen der Bundeswehr auf das neu gegründete Luftfahrtamt der Bundeswehr übertragen.

Das Luftfahrtamt der Bundeswehr – als für die Erteilung dieser Genehmigung zuständige Luftfahrtbehörde – ist gemäß § 17 Abs. 1 Bundesnaturschutzgesetz (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 §§ 31 Abs. 1, 32 Abs. 1 Satz 1 Niedersächsisches Ausführungsgesetz zum Bundesnaturschutzgesetz (NAGBNatSchG) zuständigen unteren Naturschutzbehörde, dem Landkreis Cuxhaven, wurde für den Fachbeitrag Eingriffsregelung für die Baumaßnahme „Instandsetzungshalle NH 90“ am 07.08.2018 und für den Fachbeitrag Eingriffsregelung für die Baumaßnahmen „Errichtung eines Helispots, Sanierung Rollbahn A, Neubau der Waschhalle „NH90“ und Vorfeld, Vorfeld Hubschrauberinstandsetzungshalle 106 und Anbau Halle 82 und Vorfeld“ am 07.02.2019 hergestellt. Für die bereits durchgeführten Maßnahmen im Zusammenhang mit der Stationierung des Sea King Mk 41 wurde das erforderliche Benehmen am 24.03.2011 hergestellt.

4. Umweltverträglichkeitsprüfung

Nach dem Ergebnis der Vorprüfung des Einzelfalls entsprechend § 9 Abs. 2 Satz 1 Nr. 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 (vgl. § 26 Abs. 1 Nr. 3 b und c UVPG).

5. Keine relevanten 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.

Dazu hat die Genehmigungsbehörde eine FFH-Verträglichkeitsvorprüfung durchgeführt. Im Rahmen des Vorprüfungsverfahrens war zunächst zu untersuchen, ob erhebliche Beeinträchtigungen eines Natura 2000-Gebietes nach Lage der Dinge zu erwarten sind. Diese Einschätzung erfolgt aufgrund einer groben Überprüfung der vorhabenbedingten Auswirkungen im Sinne einer überschlägigen Einschätzung der Erheblichkeit der Auswirkungen.

Die Genehmigungsbehörde ist im Rahmen der Vorprüfung auf der Grundlage der vorgelegten Antragsunterlagen zu dem Ergebnis gekommen, dass durch das Vorhaben keine direkten und keine erheblichen indirekten Auswirkungen auf die von dem Marineflugplatz Nordholz mindestens 3.500 m entfernten Natura 2000-Gebiete und mindestens 7.100 m entfernten Vogelschutzgebiete zu erwarten sind, sodass eine erhebliche Beeinträchtigung dieser Natura 2000-Gebiete, in ihren für die Erhaltungsziele oder für den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen, ausgeschlossen werden konnte. Der Durchführung einer FFH-Verträglichkeitsprüfung nach § 34 Abs. 1 BNatSchG bedurfte es somit nicht.

6. Sonstige erforderliche Genehmigungen

Das luftrechtliche Genehmigungsverfahren entfaltet grundsätzlich keine Konzentrationswirkung und ersetzt keine nach anderen Rechtsvorschriften – etwa nach Wasserrecht oder Baurecht – erforderlichen Genehmigungen. Diese sind – soweit erforderlich – von dem Vorhabenträger einzuholen.

Ein Teil der Anpassungen der Infrastruktur im Rahmen der Stationierung des Sea King Mk 41 erfolgte in Bereichen mit Biotopen, die nach § 30 Abs. 1 BNatSchG in Verbindung mit § 24 NAGBNatSchG unter Schutz stehen. Dies betrifft die Neubaumaßnahmen „Anpassung des bestehenden Hallenvorfeldes der Halle 89“, „Rollwegverbreiterung“ und „Feuerwehrstandplatz“. Die jeweils erforderlichen Ausnahmen von diesem Verbot wurden beim zuständigen Naturschutzamt des Landkreises Cuxhaven unter Berücksichtigung, dass die Beeinträchtigung ausgeglichen werden kann, beantragt. Die erforderlichen Ausnahmegenehmigungen wurden am 03.09.2008 und 25.02.2010 erteilt.

Ein Teil der Baumaßnahmen im Zusammenhang mit der Stationierung des NH 90 erfolgt in Bereichen mit Biotopen, die nach § 30 Abs. 1 BNatSchG in Verbindung mit § 24 NAGBNatSchG unter Schutz stehen. Dies betrifft den Neubau der Instandsetzungshalle 106 „NH 90“. Handlungen, die zu einer Zerstörung oder einer sonstigen erheblichen Beeinträchtigung dieser Biotope führen können, sind verboten. Die erforderliche Ausnahme von diesem Verbot wurde mit entsprechendem Antrag vom 19.02.2018 unter Berücksichtigung, dass die Beeinträchtigung ausgeglichen werden kann, beantragt und mit Schreiben des zuständigen Naturschutzamtes des Landkreis Cuxhaven vom 07.08.2018 genehmigt.

7. Rechtsgrundlagen des Anhörungsverfahrens

Das Luftfahrtamt der Bundeswehr hat als zuständige militärische Luftfahrtbehörde die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr gebeten, im Wege der Amtshilfe das Anhörungs- und Beteiligungsverfahren im Hinblick auf die Erweiterung des Marineflugplatzes Nordholz durchzuführen. Da die beantragte Änderung des Marineflugplatzes Nordholz in die Rechte von Anliegern eingreifen kann und für das Vorhaben eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem UVPG durchzuführen war, waren neben den Behörden und Trägern öffentlicher Belange auch die die Öffentlichkeit zu beteiligen, § 18 Abs. 1 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.

8. Einwendungen

Eingewendet wurde, dass das gewählte Änderungsgenehmigungsverfahren nach § 6 Abs. 4 Satz 2 LuftVG nicht die statthafte Verfahrensart sei. Der Flugplatz gelte nicht als genehmigt im Sinne des § 71 Abs. 2 LuftVG, daher sei eine umfassende Genehmigung für den gesamten militärischen Flugbetrieb zu beantragen gewesen. Ohne eine entsprechende Rechtsgrundlage sei die Stationierung des NH 90 am Standort Nordholz rechtswidrig. Zudem sei auch für den zivilen Flugplatz ein umfassendes Genehmigungsverfahren durchzuführen.

Das luftrechtliche Genehmigungsverfahren ist zunächst ein Antragsverfahren. Der Verfahrensgegenstand ist damit durch den Antrag begrenzt.

Die Wehrbereichsverwaltung Nord war zudem bei Erteilung des luftrechtlichen Negativattests der Auffassung, dass der Marineflugplatz Nordholz gemäß § 71 Abs. 2 S. 1, Abs. 1 S. 1 LuftVG als genehmigt gelte. Der Flugplatz war nach Auffassung der Wehrbereichsverwaltung Nord nach erfolgtem Baubeginn bereits vor dem 31.12.1958 angelegt und wurde am 01.03.1999 noch betrieben. Flugplätze, die am Stichtag 31.12.1958 genehmigt waren, gelten als i. S. d. § 71 Abs. 2 LuftVG „angelegt“, unabhängig davon, ob von der Genehmigung vor oder nach dem Stichtag Gebrauch gemacht wurde, vgl. BVerwG, Beschluss vom 26.02.2004 – 4 B 95/03 – NVwZ

2004, 869, 870. Das Gleiche musste nach Ansicht der Wehrbereichsverwaltung Nord für militärische Flugplätze gelten, bei denen vor dem Stichtag 31.12.1958 ein Baubeginn erfolgte, die Vollendung der Baumaßnahmen und die Inbetriebnahme aber erst nach dem Stichtag lag. Denn die militärischen Flugplätze wurden nicht ungeplant errichtet. Vielmehr durchliefen sie ein bundeswehrinternes Prüf- und Genehmigungsverfahren. Mit der Errichtung konnte erst nach Freigabe der entsprechenden Bauunterlagen sowie Bereitstellung entsprechender Haushaltsmittel begonnen werden. Nach Auffassung der Wehrbereichsverwaltung Nord konnte der Baubeginn eines genehmigungsfrei zu errichtenden militärischen Flugplatzes daher mit der Erteilung der Genehmigung für einen genehmigungspflichtigen Zivilflugplatz gleichgesetzt werden. Das OVG Lüneburg widersprach dieser Auffassung in einem obiter dictum in seinem Urteil vom 18.02.2016, Az. 7 LC 99/14. Das Bundesverwaltungsgericht hat sich zu dieser Frage nicht abschließend geäußert, vgl. BVerwG Beschluss vom 13.09.2017 – 4 B 26.16 – BeckRS 2017, 128318, Rn. 12.

Jedenfalls ist das bestehende Start- und Landebahnsystem des Marineflugplatzes Nordholz luftrechtlich genehmigt. Mit Bescheid der Wehrbereichsverwaltung Nord vom 27.03.2013 wurde für die bestehende Start- und Landebahn die Anpassung der Längs- und Querneigung an die Vorgaben des ICAO-Regelwerks (Annex 14), die Erneuerung der Schultern der Start- und Landebahn, die Erneuerung der Rollbahnen und die Verbreiterung der Schultern an den Rollbahnen zugelassen. Mit der Änderungsgenehmigung des Luftfahrtamts der Bundeswehr vom 05.10.2015 wurden die Änderungen des Marineflugplatzes Nordholz zur Herstellung der Hindernisfreiheit, der Errichtung der Instrumentenlandesysteme ILS CAT I BR 08 und ILS CAT II BR 26 sowie die Sanierung des südlichen Rollwegs mit der Herstellung von beidseitigen Schultern, die Verbreiterung der Rollbahnanschlüsse sowie der Rollbahnen A, A1, B, C, D, D1 und die Verbreiterung der Schultern an den Rollbahnen A und D genehmigt.

Darüber hinaus werden die Rechte der Öffentlichkeit nach Auffassung der Genehmigungsbehörde durch die gewählte Verfahrensart im Unterschied zu einer umfassenden Genehmigung nicht verkürzt, denn die Genehmigungsbehörde hat nicht nur die vorhabenbezogenen Lärm- und Luftschadstoffimmissionen in die Abwägung miteinbezogen, sondern vielmehr sämtliche vom Marineflugplatz Nordholz ausgehenden Lärm- und Luftschadstoffimmissionen. In die Umweltverträglichkeitsprüfung sind zudem sämtliche Baumaßnahmen auf dem Marineflugplatz Nordholz seit Inkrafttreten des UVPG einbezogen worden.

Der zivile Flugplatz war dagegen nicht in das Genehmigungsverfahren einzubeziehen. Hierfür ist die militärische Luftfahrtbehörde nach § 30 Abs. 2 LuftVG nicht zuständig. Die zivile Mitbenutzung des militärischen Flugplatzes Nordholz beruht vielmehr gem. § 8 Abs. 7 LuftVG auf einer Genehmigung der niedersächsischen Landesluftfahrtbehörde, der Bezirksregierung Weser-Ems, vom 23.11.1998 (Nds. MBl. 1999, 25), zuletzt geändert am 12.07.2007.

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).

Gemäß der Stationierungsentscheidung des Bundesministeriums der Verteidigung vom 21.06.2007 in Verbindung mit deren Bestätigung im Rahmen der Entscheidung „Stationierung der Bundeswehr in Deutschland“ vom 26.10.2011 wurde im Jahr 2012 das Waffensystem Sea King Mk 41 auf den Marineflugplatz Nordholz verlegt und dort stationiert. Diese Stationierung diente der Zusammenlegung der MFG 5 und 3 an einem Standort. Die Seeluftstreitkräfte operieren eigenständig oder in enger Zusammenarbeit mit den Schiffen und Booten der Marine. Am Standort Nordholz sind alle fliegenden Waffensysteme konzentriert. Das MFG 5 wird zur Aufklärung, zum Transport oder Schutz sowie für den Such- und Rettungsdienst („Search and Rescue“ (SAR)) eingesetzt. Außerdem erhält es den Auftrag der fliegerischen und technischen Regenerationsausbildung für alle fliegenden Waffensysteme. Die Zusammenlegung bezweckte die Erzielung von personellen und organisatorisch-logistischen Synergien unter Nutzung der bereits vorhandenen Infrastruktur und des bereits stattfindenden Flugverkehrs am Standort Nordholz. Durch die Zusammenlegung konnten die materiellen und personellen Ressourcen für den Flugbetrieb konzentriert und im Ergebnis die militärische Aufgabenerfüllung begünstigt werden.

Im Zusammenhang mit der Stationierung des Waffensystems Sea King Mk 41 war eine Anpassung der am Marineflugplatz Nordholz vorhanden Infrastruktur erforderlich. Die Anpassung des bestehenden Hallenvorfeldes der Halle 89 und die Errichtung der neuen Schleppwegverbindung waren erforderlich, um die Zuwegung zu den Abstellflächen in der Halle und das Abstellen von bis zu vier Hubschraubern auf einem befestigten Hallenvorfeld zu ermöglichen. Vernünftigerweise

geboten war auch die Instandsetzung der bestehenden Kompensierplattform und die Verbreiterung einzelner Rollwegabschnitte, um eine Nutzung durch Luftfahrzeuge des Typs P-3C Orion zu gewährleisten. Die Maßnahmen dienen daher dem öffentlichen Interesse der öffentlichen Sicherheit und Verteidigung im Zusammenhang mit der Ausbildung und In-Übung-Haltung für Besatzungen und Bodencrews des MFG 5 und waren somit vernünftiger Weise geboten.

Im Zusammenhang mit dem notwendigen Ersatz der derzeit genutzten Hubschrauber des Typs Sea King Mk 41, der das Ende seiner Nutzungsdauer erreicht hat, durch den Typ NH 90 sind weitere Anpassungen der Infrastruktur vernünftigerweise geboten. Der Bau der Hallenvorfelder der geplanten Instandsetzungshalle und der geplanten Waschhalle für den NH 90 sind notwendig, um die beiden Hallen nutzen zu können. Die Sanierung der Rollbahn A dient der Auslegung der zu erneuernden Flugbetriebsflächen und der technischen Anlagen für das am Marineflugplatz Nordholz stationierte Luftfahrzeug P-3C Orion (Code Letter D gemäß ICAO Annex 14). Auch die Anpassung des Vorfeldes der Halle 82 durch Errichtung von insgesamt 5 Dockplätzen ist notwendig, um die notwendige Infrastruktur für den Hubschrauber des Typs NH 90 zu schaffen.

Die Anlage des Helispots dient einer verbesserten, flexibleren Regelung des Platzverkehrs für Hubschrauber der Typen Sea King Mk 41, NH 90 und für Fremdverkehr, sowie einer verbesserten Trennung von Flächenflugzeugen und Hubschraubern. Der Marineflugplatz verfügt derzeit nicht über einen Hubschrauberlandeplatz, sodass die Hubschrauber von der Start- und Landebahn starten müssen. Durch die Anlage eines gesonderten Helispots wird die Regelung des Platzverkehrs erheblich erleichtert und verbessert.

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. Zu der Erweiterung der Anlage und zum Betrieb des Marineflugplatz Nordholz im Umfang des Antrags vom 13.08.2018 bestehen keine sich anbietenden oder gar aufdrängenden Standort- oder Planungsalternativen, mit denen die verfolgten Planungsziele erreicht werden können. Die Prüfung der Alternativen hat ergeben, dass die dem Antrag auf Genehmigung zugrundeliegende Planung zur Erweiterung der Anlage diejenige ist, die unter Berücksichtigung des planerischen Gebots der Vermeidung bzw. Minimierung von Eingriffen und Belastungen in Anbetracht der zu erreichenden planerischen Ziele gegenüber allen anderen in Frage kommenden Varianten vorzugswürdig ist.

1.2.1 Keine Standortalternativen

Standortalternativen für die Stationierung des MFG 5 bestanden nach Einschätzung der Genehmigungsbehörde nicht. Für die Zusammenlegung der MFG 5 und 3 bot der Standort Kiel-Holtenau keine Alternative, da er nicht die erforderliche Größe und notwendige Infrastruktur aufwies. Der Ausbau dieses Standorts und die Anpassung der dortigen Flugplatzinfrastruktur hätten erheblicher Investitionen bedurft. Der Standort Kiel-Holtenau wurde daher geschlossen. Die Nutzung des Marineflugplatzes in Kiel musste zum Ende des Jahres 2012 beendet werden.

Daneben bot auch kein weiterer Standort die notwendige Infrastruktur für eine Zusammenlegung.

1.2.2 Keine Planungsalternativen

Für die Anpassungen im Rahmen der Stationierung des Sea King Mk 41 ergaben sich keine planerischen Alternativen. Die Befestigung des Hallenvorfeldes der Halle 89 mit einer neuen Schleppwegverbindung direkt an der Abstellfläche „Ramp 1“ erweist sich deshalb als günstigste Variante, weil die Nutzung vorhandener Infrastruktur die erforderliche Neuversiegelung geringhält. Die gewählte Variante stellt sich aus betrieblichen und baulichen Gründen als günstigste Variante dar. Denn sie orientiert sich an den bereits bestehenden Infrastruktureinrichtungen im Alpha-Bereich. Dies ermöglicht eine Nutzung der bereits vorhandenen Einrichtungen wie beispielsweise des Systemlagers. Ebenso verhält es sich mit den baulichen Änderungen im Zuge des notwendigen Ersatzes der derzeit genutzten Hubschrauber des Typs Sea King Mk 41 durch den Typ NH 90.

Für die Errichtung des Helispots ergaben sich ebenfalls keine planerischen Alternativen, denn der Standort des Helispots im Alpha-Bereich des Marineflugplatzes in der Nähe der Rampe 1 liegt logistisch günstig im Bereich der bereits bestehenden infrastrukturellen Einrichtungen des Sea King Mk 41 und der geplanten infrastrukturellen Einrichtungen. Der Standort bietet insbesondere den Vorteil, dass eine sehr geringe Entfernung zu den Wartungs- und Instandsetzungsgebäuden, sowie der geplanten Waschhalle besteht und durch diese Lage ein direkter Anschluss an die bereits vorhandene Infrastruktur erfolgt. Ferner wird durch die Nutzung der Rollbahnfläche der bautechnische und wirtschaftliche Aufwand für die Erstellung des Helispots deutlich reduziert. Die Lage dient auch der verbesserten Flugsicherheit bei den Abflügen der Hubschrauber des Waffensystems Sea King Mk 41. Andere Varianten auf dem Flugplatzgelände wären mit einem erheblichen logistischen und zeitlichen Mehraufwand verbunden gewesen.

Insbesondere die in den Einwendungen angeregte Errichtung des Helispots im Ostteil des Flugplatzes stellt keine geeignete Planungsalternative dar. Die Antragstellerin hat dazu nachvollziehbar dargelegt, dass der Abflug der Hubschrauber vom Marineflugplatz Nordholz aufgrund des überwiegenden Westwindes in 80 % der Fälle in Richtung Westen zu erfolgen hat.

Die Errichtung des Helispots im Ostteil des Flugplatzes wäre daher mit einem Passieren des westlichen Platzbereichs in geringer Höhe in vergleichbar langer Dauer verbunden. Das einschweben zum Ostteil des Flugplatzes würde eine Lärmbelastung durch Hubschrauber im westlichen Teil des Flugplatzes kaum verringern. Die Anlage des Helispots im Ostteil wäre aus den vorgenannten Gründen zudem mit einer insgesamt längeren Lärmbelastung durch erheblich weitere Rollwege sowie mit einem erhöhten Schadstoffausstoß durch längere Triebwerkslaufzeiten verbunden. Auch die Betriebskosten der Luftfahrzeuge würden durch den notwendigen Treibstoffmehrverbrauch und eine höhere Abnutzung des Fahrwerkssystems erhöht und die Verkehrsflussregelung durch entgegen der Hauptverkehrsrichtung rollende Luftfahrzeuge weiter erschwert. Ferner sind im Ostteil des Flugplatzes bereits die Hubschrauber des Typs Sea Lynx stationiert, so dass eine zusätzliche Stationierung weiterer Hubschrauber erhebliche betriebliche Erschwernisse nach sich gezogen hätte.

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 Marineflugplatzes Nordholz 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 und § 2 NROG definiert sind, finden sich die Ziele und sonstigen Erfordernisse der Raumordnung mangels eines Bundesraumordnungsplans/-programms in den Raumordnungsplänen der Landesplanung. In Niedersachsen sind dazu nach § 4 Abs. 1 NROG das Landes-Raumordnungsprogramm (LROP) und das jeweilige Regionale Raumordnungsprogramm nach § 5 Abs. 1 NROG (RROP) 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 Marineflugplatzes 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.

2.2 Landes-Raumordnungsprogramm

Das Landes-Raumordnungsprogramm (LROP 2017) gemäß der Verordnung über das Landes-Raumordnungsprogramm Niedersachsen in der Fassung vom 26.09.2017 (Nds. GVBl. 2017, 378), steht der Erweiterung des Marineflugplatzes um die Errichtung eines Helispots und der Anpassung der Flugbetriebsflächen nicht entgegen.

Das LROP 2017 legt in Abschnitt 2.1 Ziff. 10 fest, dass für militärische Flug- und Übungsplätze, für die Lärmschutzverordnungen nach dem Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm erlassen worden sind, mindestens die Schutzzonen 1 und 2 in den regionalen Raumordnungsprogrammen als Lärmbereiche festzulegen sind. Nach Ansicht der Genehmigungsbehörde handelt es sich bei dieser Ziffer um eine Regelung zum Bestandsschutz. Dies folgt auch aus den Erläuterungen zu Ziffer 10, wonach sichergestellt werden soll, dass die Abstände zwischen emittierenden militärischen Anlagen und der Wohnbebauung sowie sonstigen lärmempfindlichen Einrichtungen und Nutzungen nicht geringer werden. Für den Marinefliegerstützpunkt Nordholz ist ein solcher Lärmschutzbereich nach Maßgabe der Verordnung über die Festsetzung des Lärmschutzbereichs für den militärischen Flugplatz Nordholz vom 27.09.1995 (BGBl. I S. 1228) ausgewiesen worden.

In Abschnitt 4.1.5 Ziff. 03 Satz 6 legt der LROP 2017 fest, dass Verkehrslandeplätze mit regionaler Bedeutung in den Regionalen Raumordnungsprogrammen zu sichern und räumlich festzulegen sind.

Mithin sind die Festsetzungen des Regionalen Raumordnungsprogramms maßgeblich.

2.3 Regionales Raumordnungsprogramm

Durch das Regionale Raumordnungsprogramm (RROP 2012) für den Landkreis Cuxhaven, in Kraft getreten am 28.06.2012, wird der Bereich des Marineflugplatzes Nordholz als Vorranggebiet Verkehrsflughafen entsprechend den oben bezeichneten Vorgaben des LROP 2017 als Ziel der Raumordnung im Sinne des § 7 Abs. 4 i.V.m. § 3 Abs. 1 Nr. 2 ROG festgelegt, vgl. Zeichnerische Darstellung sowie Abschnitt 4.1.5 Ziff. 01 der Beschreibenden Darstellung des RROP 2012. Vorranggebiete sind Gebiete, die für bestimmte raumbedeutsame Funktionen oder Nutzungen

vorgesehen sind und andere raumbedeutsame Funktionen oder Nutzungen in diesem Gebiet ausschließen, soweit diese mit den vorrangigen Funktionen oder Nutzungen nicht vereinbar sind, § 3 Abs. 3 Satz 2 Nr. 1 ROG. Das Vorhaben entspricht der zielgebenden Festsetzung, denn die Infrastruktur und Ausstattung des Marineflugplatzes sichert auch die zivile Mitbenutzung und dient daher der vorrangigen Funktion bzw. Nutzung in diesem Gebiet, vgl. Begründung zu Abschnitt 4.1.5 des RROP 2012.

Ferner wird ein Vorbehaltsgebiet Lärmschutzbereich entsprechend der Vorgaben des LROP 2017 festgelegt, vgl. Zeichnerische Darstellung sowie Abschnitt 2.1 Ziff. 13 der Beschreibenden Darstellung des RROP 2012. Mit diesem Ziel ist sicherzustellen, dass der Abstand zwischen dem Flughafen und der Wohnbebauung oder sonstigen lärmempfindlichen Einrichtungen und Nutzungen nicht geringer wird. Da sich vorhabenbedingt keine Erweiterungen über die Grenzen der Liegenschaft hinaus ergibt, wird auch diesem Ziel Rechnung getragen.

Die Liegenschaft wird zudem von einem Vorranggebiet Trinkwassergewinnung umgeben, vgl. Zeichnerische Darstellung und Abschnitt 3.2.4.1 Ziff. 07 der Beschreibenden Darstellung des RROP 2012. Die Überschneidung der beiden Vorranggebiete ist offensichtlich nicht als Widerspruch angesehen worden. Dem Vorhaben steht diese Festsetzung daher nicht entgegen. Das Gelände der Liegenschaft befindet sich außerhalb von Trinkwasserschutzgebieten. Das nächst gelegene Trinkwasserschutzgebiet „Altenwalde“ liegt in > 4 km Entfernung nördlich des Geländes. Durch das Vorhaben wird die Flugplatzanlage nicht räumlich erweitert, Grundwasserentnahmen finden nicht statt. Das Vorhaben begünstigt zudem den Schutz des Grundwassers, indem auf den neu zu erstellenden Vorfeldflächen Wasser über die anzulegende Kanalisation zur Verhinderung stofflicher Einträge ins Grundwasser über das anfallende Regenwasser abgeleitet wird. Durch das Vorhaben ergibt sich auch keine relevante Erhöhung der Luftschadstoffbelastung. Zudem steigt der Anteil der versiegelten Flächen auf dem Flugplatzgelände vorhabenbedingt um lediglich 1 % an. Eine nachteilige Beeinflussung der Trinkwassergewinnung ist daher auszuschließen.

Des Weiteren sind Randgebiete der Liegenschaft als Vorbehaltsgebiet Natur und Landschaft und Vorbehaltsgebiet Wald ausgewiesen. Als Vorbehaltsgebiete sollen solche Gebiete ausgewiesen werden, die bestimmten raumbedeutsamen Funktionen oder Nutzungen vorbehalten bleiben sollen, denen bei der Abwägung mit konkurrierenden raumbedeutsamen Funktionen oder Nutzungen besonderes Gewicht beizumessen ist, § 7 Abs. 3 Satz 2 Nr. 2 ROG. Nach den Festsetzungen des RROP 2012 sollen in diesen Vorbehaltsgebieten Maßnahmen so abgestimmt werden, dass diese Gebiete vollständig in ihrer Eignung und besonderen Bedeutung möglichst nicht beeinträchtigt werden, vgl. Abschnitt 3.1.2 Ziff. 08 und Abschnitt 3.2.1.2 Ziff. 06 der Beschreibenden Darstellung. Für die Vorbehaltsgebiete Natur und Landschaft ist dies als Ziel der Raumordnung im Sinne des § 7 Abs. 4 i.V.m. § 3 Abs. 1 Nr. 2 ROG festgelegt. Die beiden Vorbehaltsgebiete werden von dem Vorhaben größtenteils nicht betroffen. Soweit am Rande das

Vorbehaltsgebiet Wald betroffen wird, findet in diesem Gebiet lediglich der Rückbau von Flugbetriebsflächen statt, sodass eine Beeinträchtigung des Gebietes in seiner Eignung und besonderen Bedeutung auszuschließen ist. Auswirkungen auf die Landschaft sind nicht zu verzeichnen, da das Gebiet bereits durch die Flugplatzanlage geprägt ist. Die Auswirkungen auf die Natur werden zudem durch die vorgesehenen Maßnahmen der Fachbeiträge Eingriffsregelung vermindert bzw. kompensiert. Eine Beeinträchtigung der Gebiete in ihrer Eignung und besonderen Bedeutung findet nicht statt.

Das Vorhaben entspricht auch insoweit den Erfordernissen der Raumordnung. Mit den beantragten Änderungen auf dem Gelände der Liegenschaft ist keine raumordnerisch relevante Flächenerweiterung und keine Veränderung des Bauschutzbereiches verbunden.

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. 57 Abs. 1 der Verfassung des Landes Niedersachsen 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).

3.1 Zusätzlicher Flächenbedarf

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.

3.2 Bauschutzbereich

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.

3.3 Lärmschutzbereich

Eine Beeinträchtigung der kommunalen Planungshoheit kann sich auch aus bei der Bauleitplanung zu berücksichtigenden Baubeschränkungen und Bauverboten ergeben, die mit der Festsetzung von Lärmschutzbereichen nach dem Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm (FluLärmG) einhergehen, vgl. §§ 5, 6 FluLärmG. Ferner kann durch § 5 Abs. 1 Satz 1 und Satz 2 FluLärmG die Möglichkeit der Errichtung von Gebäuden für öffentliche Einrichtungen beschränkt werden. Die Notwendigkeit einer Neufestsetzung des Lärmschutzbereichs beurteilt sich nach § 4 FluLärmG. Soweit danach ein Lärmschutzbereich neu festzusetzen ist und dieser über die Zonenpunkte des bisherigen Lärmschutzbereichs hinausgeht, müssen die Folgen der Neufestsetzung für die kommunale Planungshoheit auch in die Abwägung einbezogen werden.

Für den Marineflugplatz Nordholz ist aufgrund der Verordnung über die Festsetzung des Lärmschutzbereichs für den militärischen Flugplatz Nordholz vom 27.09.1995 (BGBl. I S. 1228) ein Lärmschutzbereich mit zwei Schutzzonen nach Maßgabe des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm (a.F.) festgesetzt. Gemäß § 4 Abs. 5 Satz 1 FluLärmG ist der Lärmschutzbereich für einen wesentlich baulich erweiterten Flugplatz 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. Eine solche Veränderung liegt u.a. dann vor, wenn die Höhe des äquivalenten Dauerschallpegels LAeq Tag an der Grenze der Tag-Schutzzone 1 um mindestens 2 dB(A) ändert, vgl. § 4 Abs. 5 Satz 2 FluLärmG. Dies ist vorliegend der Fall. Die Pegelwerte des Prognoseszenarios nehmen an den meisten Zonenpunkten der Fluglärmkontur 68 dB(A) um deutlich mehr als 2 dB(A) zu, sodass das Vorhaben eine wesentliche Änderung des Betriebes des Marineflugplatzes Nordholz zur Folge hat. Für die Neufestsetzung sind daher die Werte nach § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 3 FluLärmG anzuwenden, §§ 4 Abs. 5 Satz 3, 2 Abs. 2 Satz 3 und 4 FluLärmG. Die beantragten Änderungen machen somit die Neufestsetzung des Lärmschutzbereichs notwendig. Es sind daher die Folgen für die kommunale Planungshoheit zu betrachten.

Zusätzliche Baubeschränkungen und Bauverbote nach §§ 5, 6 FluLärmG ergeben sich dort, wo die neu festzusetzenden Lärmschutzbereiche über die bereits festgesetzten Lärmschutzbereiche hinausgehen. Die gemäß § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 3 FluLärmG prognostizierten Lärmschutzzonen gehen über die Konturen der bisherigen Lärmschutzzonen hinaus. Die neufestzusetzende Tag-Schutzzone 1 führt nicht zu Baubeschränkungen und Bauverboten für die Kommunen, da sie vollständig auf dem Flugplatzgelände liegt. Die neufestzusetzende Tag-Schutzzone 2 dehnt sich über die Grenzen der Liegenschaft hinaus aus. Die Ausdehnung betrifft das Gemeindegebiet (Außenbereich) der Gemeinde Wurster Nordseeküste sowie der Stadt Cuxhaven. Betroffen sind

allerdings überwiegend landwirtschaftlich genutzte Flächen. Darüber sind ca. zwanzig Wohnhäuser betroffen, die von den Bauverboten nicht berührt werden, § 5 Abs. 4 LuftVG. Für die Nacht-Schutzzone gilt dasselbe. Betroffen ist zu größtenteils landwirtschaftliches Gebiet. Daneben sind ca. 10 Wohnhäuser betroffen. Zu berücksichtigen ist ferner, dass der Ostteil der Tag-Schutzzone 2 und der Nacht-Schutzzone überwiegend von der Autobahn A27 und deren Umgebung geprägt sind. Hinreichend bestimmte Planungen der angrenzenden Kommunen sind der Genehmigungsbehörde nicht bekannt. Auch haben die betroffenen Kommunen im Rahmen ihrer Beteiligung keine Beeinträchtigung ihrer kommunalen Planungshoheit geltend gemacht.

3.4 Zusammenfassende Bewertung

Zusammenfassend bleibt festzuhalten, dass das Vorhaben nicht 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, und dass die Erfordernisse des Städtebaus angemessen berücksichtigt werden. Eine Änderung des Bauschutzbereichs ist mit den beantragten Änderungen nicht verbunden.

Die dem Marineflugplatz Nordholz zuzurechnende Fluglärmbelastung beeinflusst die Planungshoheit der betroffenen Gemeinde Nordholz und der Stadt Cuxhaven Flächen für die Bauleitplanung. Betroffen sind jedoch nur kleine Teile des jeweiligen Gemeindegebiets, die bisher nicht überplant sind. Die betroffenen Kommunen haben hierzu keine Beeinträchtigung ihrer Planungshoheit für die Zukunft dargelegt. Deshalb ist hier auch weder eine nachhaltige Störung der in der Bauleitplanung zum Ausdruck gekommenen städtebaulichen Ordnung noch ein Entzug von Gebieten der betroffenen Gemeinden weder ersichtlich noch dargelegt. Angesichts der in § 5 FluLärmG zum Ausdruck kommenden gesetzgeberischen Wertung kann die Genehmigungsbehörde davon ausgehen, dass das Wohnen und andere immissionsempfindliche Nutzungen in der Umgebung eines Flugplatzes auch im Falle eines Überschreitens der für Bauverbote maßgeblichen Grenzwerte noch in gesunder Weise möglich sind, wenn die durch die Werte ausgelösten gesetzlichen Vorgaben (Maßnahmen des passiven Schallschutzes) beachtet werden und die Dauerschallpegel von 70 dB(A) am Tag und 60 dB(A) in der Nacht nicht überschritten werden (vgl. BVerwG, Urteil vom 04.04.2012 – 4 C 8/09 u.a. – BVerwGE 142, 234 Rn. 539). Eine solche Überschreitung ist ausweislich des Fluglärmgutachtens an keinem der betrachteten Immissionsorte zu erwarten.

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.

4.1 Ermittlung der Fluglärmbelastung auf der Grundlage des FluLärmG

Zur Beurteilung des Fluglärms hat die Antragstellerin das Fluglärmgutachten der AVIA Consult vom 03.04.2018 als Anlage 3 der Antragsunterlagen im Rahmen des Genehmigungsverfahrens vorgelegt. Das Fluglärmgutachten hat die Fluglärmbelastung in der Flugplatzumgebung des Marineflugplatzes Nordholz unter Einbeziehung der zivilen Flugbewegungen auf der Grundlage des FluLärmG unter Berücksichtigung von Art und Umfang des voraussehbaren Flugbetriebs ermittelt. Es hat nach den Vorgaben der „Anleitung zur Datenerfassung über den Flugbetrieb“ (AZD) auf der Grundlage der von dem Zentrum Luftoperationen vorgelegten Datenerfassungssysteme (DES) für die Szenarien Vergleichsszenario 2016, Prognoseszenario 2030, Vergleichsszenario 2016 (ohne MFG 5) und Prognoseszenario 2030 (ohne MFG 5) die Lärmschutzzonen gemäß dem nach der Ersten Verordnung zur Durchführung des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm (1. FlugLSV) maßgeblichen Verfahren berechnet.

4.1.1 Flugbewegungszahlen

Für die Erstellung des DES wurden die tatsächlichen Flugbewegungszahlen des Jahre 2016 zugrunde gelegt, weil diese den repräsentativen Flugbetrieb vor der Stationierung des NH 90 und Errichtung des neuen Helispots darstellen. Hinsichtlich der militärischen Flugbewegungen verändern sich die verschiedenen Szenarien nur jeweils durch die Zurechnung der Flugbewegung des MFG 5 mit Hubschraubern des Typs Sea King Mk 41 bzw. für das Jahr 2030 des Typ NH 90. Die Zahl der Flugbewegungen des MFG 5 wird sich nach dem Austausch der bisher 21 Hubschrauber des Typs Sea King Mk 41 durch die 18 Hubschrauber des Typs NH 90 um etwa 900 im Jahr 2030 reduzieren. Die Flugbewegungszahlen mit den übrigen Luftfahrzeugen bleiben im Wesentlichen gleich. Nur die prognostizierte Zahl der Flugbewegungen mit den Seefernaufklärern vom Typ P-3C steigt bis 2030 – nicht vorhabenbezogen – um 146 an.

Das DES bezieht auch die Flugbewegungen mit zivilen Luftfahrzeugen ein, die im Rahmen der Mitbenutzung des Marineflugplatzes Nordholz durch die zivile Flughafenbetriebsgesellschaft Cuxhaven/Nordholz mbH abgewickelt werden. Auch hier wurden die im Jahre 2016 tatsächlich durchgeführten Flugbewegungszahlen berücksichtigt, insgesamt 2.494 Flugbewegungen in den sechs verkehrsreichsten Monaten des Jahres 2016. Für das Prognoseszenario 2030 geht die Flughafenbetriebsgesellschaft bei einer prognostizierten Flugbewegungszahl von 2.766 von einer Steigerung der zivilen Flugbewegungen um etwa 10 % aus.

Im Datenerfassungssystem nicht berücksichtigt sind die Flugbewegungen auf dem Marineflugplatz Nordholz unmittelbar benachbarten Sonderlandeplatz Spieka, der nicht Bestandteil der militärischen Flugplatzanlage ist und über eine eigenständige zivile luftrechtliche Genehmigung verfügt.

Tabelle 1: Flugbewegungszahlen gesamt (militärisch und zivil)

L fz- gruppe	L fz-muster (Bsp.)	Vergleichs- szenario 2016 ohne MFG 5		Prognose- szenario 2030 ohne MFG 5		Vergleichs- szenario 2016		Prognose- szenario 2030	
		Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht
P 1.0	EV97	4	0	4	0	4	0	4	0
P 1.1	Stemme	2	0	2	0	2	0	2	0
P 1.3	PA28, C172, DA40, DA42, SR22	344	0	344	0	344	0	344	0
P 1.4	PC-7, C303, BN 2, BE20, BE 9L, PA34, Kodiak	1.650	0	1.852	0	1.650	0	1.852	0
P 2.1	Do228, CN35, B350, Do328, ATR72	1.057	157	1.057	157	1.057	157	1.057	157
P 2.2	AN12, AN28, AN26	40	4	40	4	40	4	40	4
S 5.1	LJ35, FA50, C525, F900, EMB-505, HA- 420	115	1	115	1	115	1	115	1
S 5.2	B-737, A-320	2	0	8	0	2	0	8	0
S 6.1	A-310	2	0	2	0	2	0	2	0
S 7	AN-124	8	0	8	0	8	0	8	0
P-MIL 2	P-3C, C160, C295, A400M	328	0	497	0	328	0	497	0
S-MIL 3	TOR	15	0	30	0	15	0	30	0
S-MIL 4	GTS11	2	0	2	0	2	0	2	0
S-MIL 6	Eurofighter	15	0	30	0	15	0	30	0
H 1.0	UAS, MT03	6	0	246	0	6	0	246	0
H 1.1	EC35, Bo105, R44, EC135, Bell 206, AS350	1.896	82	1.936	82	1.896	82	1.936	82
H 1.2	EC-45, EC-55, AW169	16	0	16	0	16	0	16	0
H 2.1	Sea King, Lynx, AS32, AW139, SR-76	3.793	367	3.357	335	6.235	525	3.357	335
H 2.2	NH 90, CH-53, CH-47	64	0	64	0	64	0	1.610	101
Gesamt		9.359	611	9.610	579	11.801	769	11.156	680
		9.970		10.189		12.570		11.836	

Darin sind die zivilen Flugbewegungen, die im Rahmen der Mitbenutzung durchgeführt werden, enthalten:

		Flugbewegungen			
		2016		Prognose 2030	
Lfz-Gruppe	Lfz-Muster	TAG	NACHT	TAG	NACHT
P 1.0	EV97	4	0	4	0
P 1.1	Stemme	2	0	2	0
P 1.3	PA28, C172, DA40, DA42, SR22	344	0	344	0
P 1.4	BN 2, BE20, BE 9L, PA34 (zukünftig Kodiak)	1.624	0	1.826	0
P 2.1	Do228, Do328, ATR72	10	0	10	0
P 2.2	AN12, AN26	26	4	26	4
S 5.1	C-525, C-510, C-550, EMB-505, HA-420	53	1	53	1
S 5.2	B-737, (zukünftig A-320)	2	0	8	0
H 1.0	MT03	6	0	6	0
H 1.1	R44, EC135, EC14, Bell 206, AS350	392	0	432	0
H 1.2	AW169	2	0	2	0
H 2.1	AW 139, (zukünftig S 76)	24	0	48	0
		2.489	5	2761	5
Gesamt			2.494		2766

4.1.2 Fluglärmprognose

Zur Beurteilung der Auswirkungen des Vorhabens erfolgte ein Vergleich der für das Prognosejahr 2030 zu erwartenden Fluglärmbelastung mit der Fluglärmbelastung des Vergleichsszenarios 2016. Ferner wurde ein Vergleich des Prognoseszenarios 2030 mit dem Vergleichsszenario (ohne MFG 5) vorgenommen, um die Veränderung der Fluglärmwirkungen gegenüber 2016 ohne die zunächst mit Negativattest zugelassenen Maßnahmen im Zuge der Verlegung des MFG 5 aufzuzeigen. Des Weiteren wurde das Prognoseszenario 2030 mit dem Prognoseszenario 2030 (ohne MFG 5) verglichen, um die fiktiven Änderungen gegenüber dem zukünftigen Flugbetrieb ohne die zunächst mit Negativattest zugelassenen Maßnahmen im Zuge der Verlegung des MFG 5 und der in dessen Folge jetzt stattfindenden Umrüstung auf NH-90 darzustellen.

Das Fluglärmgutachten kommt zu dem Ergebnis, dass sich bei einem Vergleich des Prognoseszenarios 2030 mit dem Vergleichsszenario 2016 (ohne MFG 5) der äquivalente Dauerschallpegel zur Tagzeit um durchschnittlich 2,4 dB(A) erhöhen wird. Die Differenzen der einzelnen äquivalenten Dauerschallpegel an den berechneten Immissionsorten reichen dabei von 0 dB(A) bis 6,5 dB(A).

Tabelle 9 Äquivalente Dauerschallpegel an den ausgewählten Immissionsorten
06.00 bis 22.00 Uhr Vergleich Prognoseszenario 2030 mit Vergleichsszenario
2016 (ohne MFG 5)

Nr.	Bezeichnung des Immissionsortes	L _{Aeq} in dB(A)		
		Vergleichsszenario 2016 (ohne MFG 5)	Prognoseszenario 2030	Differenz
Wurster Nordseeküste				
1	Wanhöden, Wanhödener Straße 291	52,3	56,2	3,9
2	Wanhöden, Wanhödener Straße 275	49,7	54,3	4,6
3	Wanhöden, Wanhödener Straße (Friedhof)	49,8	52,6	2,8
4	Nordholz-Süd, Friedhof	54,9	56,2	1,3
5	Nordholz-Süd, Südstraße 1	59,4	61,6	2,2
6	Nordholz-Süd, Wanhödener Straße 1	58,9	61,9	3,0
7	Nordholz-Süd, Wanhödener Straße 2	57,4	61,6	4,2
8	Nordholz, Knill 71	58,7	62,2	3,5
9	Nordholz, Einzelhaus Ostende Sandweg	42,1	44,1	2,0
10	Nordholz, Friedhof Knill	56,1	58,6	2,5
11	Nordholz, Knill 58	55,0	57,4	2,4
12	Nordholz, Siedlerweg 8	51,9	54,7	2,8
13	Nordholz, Dorfstraße 140	53,9	55,7	1,8
14	Nordholz, Wurster Straße 20	52,4	54,2	1,8
15	Nordholz, Kirche Spieka	47,6	49,3	1,7
16	Spieka-Neufeld, Südrand Lummenweg	36,0	37,5	1,5
17	Nordholz, Sielkens Mühle	48,2	49,1	0,9
18	Nordholz, Dorfstraße 30	46,5	47,8	1,3
19	Nordholz Sodacker 3	43,9	45,5	1,6
20	Nordholz, Willi-Wicke-Platz	42,8	44,5	1,7
21	Nordholz, An der Bahn 18b	44,6	49,9	5,3
22	Nordholz, Seniorenzentrum Oderstraße 20	43,9	49,5	5,6
23	Nordholz, Kindergarten Elbestraße 2	43,2	49,6	6,4
24	Nordholz, Oberweg 36	45,0	48,8	3,8
25	Nordholz, Grundschule Nordweg 73	43,9	49,4	5,5
26	Nordholz, B-Plangebiet „Am Seepark“	44,7	47,7	3,0
27	Nordholz, Hasenweg 2	48,2	51,3	3,1
28	Nordholz, Kirche Elbestraße 6	43,3	49,8	6,5
29	Nordholz, Neuapostolische Kirche Kurze Straße 4	48,7	51,2	2,5
30	Midlum, Schule Hinter der Lieth 1	45,2	47,1	1,9
31	Dorumer Neufeld, Westrand	41,8	43,6	1,8
32	Krippe, Feuerweg 6F	42,8	47,9	5,1
33	Betreutes Seniorenwohnen, Forstweg 4/4A	43,2	47,6	4,4
34	Wohnbebauung, Am Lilienberg 28	49,6	53,1	3,5
35	Wohnbebauung, Krempeler Weg 26/26a	45,3	49,7	4,4
36	Schulzentrum, Alsumer Straße 15	35,6	37,8	2,2
37	Wochenendhausgebiet, Fritz-Husmann-Weg 13	42,0	44,8	2,8

Fortsetzung Tabelle 9

Nr.	Bezeichnung des Immissionsortes	L _{Aeq} in dB(A)		
		Vergleichsszenario 2016 (ohne MFG 5)	Prognoseszenario 2030	Differenz
Stadt Cuxhaven				
38	Altenwalde-Gudendorf, Karkweg 100	48,0	49,0	1,0
39	Öxstedt, Südermoorweg	40,5	43,5	3,0
40	Posterholungsgebiet/Jugendheim	42,3	45,6	3,3
41	Schule Groden, Papenstraße	40,7	42,3	1,6
42	Ecke K6/Von-Seht-Straße	42,5	44,0	1,5
43	Am Westernmoorstrom 1	50,5	51,8	1,3
44	Lüdingworth, Am Südfeld	42,6	44,7	2,1
Samtgemeinde Land Hadeln				
45	Nordleda, Westerende	44,3	45,9	1,6
46	Assel	36,8	38,5	1,7
47	Ferienhausgebiet/Campingplatz	37,3	38,3	1,0
48	Offensche Hörn	39,2	40,3	1,1
49	Krankenhaus, Große Ortsstraße 85	38,5	39,7	1,2
50	Hermann-Löns-Straße	40,2	41,3	1,1
51	Altenheim, Parkstraße 6	39,5	40,4	0,9
52	Kochenbüttel	37,9	38,9	1,0
53	Kathusen	41,9	43,5	1,6
54	Brüninghemm	42,0	43,7	1,7
55	Pedingworth	41,7	43,4	1,7
56	Osterbruch, Dorfstraße 25	36,0	37,7	1,7
57	Westerwanna, Westrand	33,3	35,6	2,3
Schutzgebiete				
58	DE 2306 - 1	20,7	21,5	0,8
59	DE 2306 - 2	39,0	41,5	2,5
60	DE 2306 - 3	39,8	42,2	2,4
61	DE 2306 - 4	36,0	38,5	2,5
62	DE 2306 - 5	43,0	45,7	2,7
63	DE 2306 - 6	43,1	46,0	2,9
64	DE 2306 - 7	32,1	33,1	1,0
65	DE 2306 - 8	45,5	48,6	3,1
66	DE 2306 - 9	16,5	19,2	2,7
67	DE 2306 - 10	31,5	34,6	3,1
68	DE 2018 - 1	39,7	41,3	1,6
69	DE 2018 - 2	31,1	33,5	2,4
70	DE 2018 - 3	36,2	37,8	1,6
71	DE 2018 - 4	20,0	20,0	0,0
72	DE 2220	28,4	29,8	1,4
73	DE 2218 - 1	23,6	25,3	1,7
74	DE 2218 - 2	40,8	42,5	1,7
75	DE 2218 - 3	37,7	39,4	1,7
76	DE 2218 - 4	42,4	44,5	2,1
77	DE 2317	40,0	40,7	0,7
78	DE 2117	34,2	36,3	2,1
79	NSG LÜ00101	26,7	27,5	0,8
80	LSG CUX00045	23,0	23,7	0,7

Die größte Differenz ist bei einem Vergleich des Referenzszenarios 2016 (ohne MFG 5) mit dem Prognoseszenario 2030 erkennbar. Im Prognoseszenario wird am Tage an keinem Immissionsort ein äquivalenter Dauerschallpegel von über 63 dB(A) erreicht. An den Immissionsorten 5-8 und 10 liegt der äquivalente Dauerschallpegel bei über 58 dB(A). Erstmals erreichen diese Schwelle die Immissionsorte 7 und 10. Ein äquivalenter Dauerschallpegel von über 50 dB(A) wird an den Immissionsorten 2, 3, 12, 14, 27, 29, 34 und 43 erreicht. An den Immissionsorten 12, 14 und 43 wurde dieser Wert bereits im Vergleichsszenario 2016 (ohne MFG 5) überschritten.

Die Fluglärmbelastung zur Nachtzeit stellt sich wie folgt dar:

Tabelle 12 Äquivalente Dauerschallpegel an den ausgewählten Immissionsorten 22.00 bis 06.00 Uhr Vergleich Prognoseszenario 2030 mit Vergleichsszenario 2016 (ohne MFG 5)

Nr.	Bezeichnung des Immissionsortes	L _{Aeq} in dB(A)		
		Vergleichsszenario 2016 (ohne MFG 5)	Prognoseszenario 2030	Differenz
Wurster Nordseeküste				
1	Wanhöden, Wanhödener Straße 291	42,3	45,9	3,6
2	Wanhöden, Wanhödener Straße 275	39,5	44,2	4,7
3	Wanhöden, Wanhödener Straße (Friedhof)	41,3	43,6	2,3
4	Nordholz-Süd, Friedhof	45,9	46,3	0,4
5	Nordholz-Süd, Südstraße 1	49,7	50,7	1,0
6	Nordholz-Süd, Wanhödener Straße 1	46,2	49,5	3,3
7	Nordholz-Süd, Wanhödener Straße 2	46,0	51,3	5,3
8	Nordholz, Knill 71	48,8	52,6	3,8
9	Nordholz, Einzelhaus Ostende Sandweg	33,1	35,6	2,5
10	Nordholz, Friedhof Knill	46,9	49,7	2,8
11	Nordholz, Knill 58	45,7	48,2	2,5
12	Nordholz, Siedlerweg 8	41,1	44,1	3,0
13	Nordholz, Dorfstraße 140	45,2	47,1	1,9
14	Nordholz, Wurster Straße 20	43,5	45,2	1,7
15	Nordholz, Kirche Spieka	37,3	39,5	2,2
16	Spieka-Neufeld, Südrand Lummenweg	27,4	28,0	0,6
17	Nordholz, Sielkens Mühle	41,1	41,3	0,2
18	Nordholz, Dorfstraße 30	38,3	38,9	0,6
19	Nordholz Sodacker 3	34,8	35,8	1,0
20	Nordholz, Willi-Wicke-Platz	34,3	35,3	1,0
21	Nordholz, An der Bahn 18b	33,2	40,4	7,2
22	Nordholz, Seniorenzentrum Oderstraße 20	32,5	40,1	7,6
23	Nordholz, Kindergarten Elbestraße 2	32,3	40,7	8,4
24	Nordholz, Oberweg 36	37,6	40,6	3,0
25	Nordholz, Grundschule Nordweg 73	35,5	40,9	5,4
26	Nordholz, B-Plangebiet „Am Seepark“	36,0	38,5	2,5
27	Nordholz, Hasenweg 2	41,3	43,4	2,1
28	Nordholz, Kirche Elbestraße 6	32,3	40,8	8,5
29	Nordholz, Neuapostolische Kirche Kurze Straße 4	36,5	38,4	1,9
30	Midlum, Schule Hinter der Lieth 1	35,1	37,7	2,6
31	Dorumer Neufeld, Westrand	28,5	32,9	4,4
32	Krippe, Feuerweg 6F	32,5	38,6	6,1
33	Betreutes Seniorenwohnen, Forstweg 4/4A	32,5	37,8	5,3

34	Wohnbebauung, Am Lilienberg 28	39,1	43,5	4,4
35	Wohnbebauung, Krempeler Weg 26/26a	34,8	40,2	5,4
36	Schulzentrum, Alsumer Straße 15	24,5	26,6	2,1
37	Wochenendhausgebiet, Fritz-Husmann-Weg 13	32,0	35,0	3,0
Stadt Cuxhaven				
38	Altenwalde-Gudendorf, Karkweg 100	41,3	41,5	0,2
39	Öxstedt, Südermoorweg	33,4	35,5	2,1
40	Posterholungsgebiet/Jugendheim	33,9	37,3	3,4
41	Schule Groden, Papenstraße	35,4	34,7	-0,7
42	Ecke K6/Von-Seht-Straße	37,3	36,5	-0,8
43	Am Westernmoorstrom 1	43,2	43,3	0,1
44	Lüdingworth, Am Südfeld	32,9	35,4	2,5
Samtgemeinde Land Hadeln				
45	Nordleda, Westerende	36,0	37,3	1,3
46	Assel	29,6	30,4	0,8
47	Ferienhausgebiet/Campingplatz	32,2	32,6	0,4
48	Offensche Hörn	33,0	33,3	0,3
49	Krankenhaus, Große Ortsstraße 85	31,8	32,2	0,4
50	Hermann-Löns-Straße	33,7	34,3	0,6
51	Altenheim, Parkstraße 6	33,8	34,1	0,3
52	Kochenbüttel	32,6	32,9	0,3
53	Kathusen	33,1	34,7	1,6
54	Brüninghemm	33,0	34,7	1,7
55	Pedingworth	32,4	34,4	2,0
56	Osterbruch, Dorfstraße 25	27,3	29,0	1,7
57	Westerwanna, Westrand	21,3	22,3	1,0
Schutzgebiete				
58	DE 2306 - 1	3,9	4,3	0,4
59	DE 2306 - 2	28,7	31,9	3,2
60	DE 2306 - 3	28,7	31,8	3,1
61	DE 2306 - 4	24,1	27,2	3,1
62	DE 2306 - 5	33,4	37,2	3,8
63	DE 2306 - 6	33,5	37,6	4,1
64	DE 2306 - 7	23,6	17,1	-6,5
65	DE 2306 - 8	37,0	40,4	3,4
66	DE 2306 - 9	3,3	4,3	1,0
67	DE 2306 - 10	16,9	18,8	1,9
68	DE 2018 - 1	34,1	33,3	-0,8
69	DE 2018 - 2	23,8	24,7	0,9
70	DE 2018 - 3	26,0	26,9	0,9
71	DE 2018 - 4	16,7	16,7	0,0
72	DE 2220	16,7	17,0	0,3
73	DE 2218 - 1	16,1	16,3	0,2
74	DE 2218 - 2	31,7	33,9	2,2
75	DE 2218 - 3	28,8	30,8	2,0
76	DE 2218 - 4	33,5	36,0	2,5
77	DE 2317	29,0	28,3	-0,7
78	DE 2117	24,0	23,2	-0,8
79	NSG LÜ00101	17,8	18,3	0,5
80	LSG CUX00045	11,1	11,1	0,0

In der Nacht wird ein äquivalenter Dauerschallpegel von über 50 dB(A) an den Immissionsorten 5, 7 und 8 erreicht. An allen drei Immissionsorten wird dieser Wert erstmals überschritten. Ein äquivalenter Dauerschallpegel von über 40 dB(A) wird an 23 Immissionsorten erreicht, wobei

dieser Wert an 10 Immissionsorten erstmals erreicht wird. An einzelnen Immissionsorten kommt es zu Erhöhungen des äquivalenten Dauerschallpegels um bis zu 6,5 dB(A) tags (IO 28) und bis zu 8,5 dB(A) nachts (IO 28).

Die Fluglärmkonturen vergrößern sich größtenteils nach außen. Im Nordosten findet eine Verkleinerung der Fluglärmkonturen statt.

Tabelle 7 Flächenvergleich der Schutzzonen des Lärmschutzbereiches

Bezeichnung des Szenarios	Fläche in km ²			
	L _{Aeq} ≥ 68 dB(A)	L _{Aeq} < 68 dB(A) u. L _{Aeq} ≥ 63 dB(A)	L _{Aeq} ≥ 55 dB(A)	L _{Aeq} < 63 dB(A) u. L _{Aeq} ≥ 58 dB(A)
Vergleichsszenario 2016	1,28	1,19	1,60	-
Prognoseszenario 2030	1,57	1,38	1,51	3,78
Vergleichsszenario 2016 (ohne MFG 5)	1,13	1,09	1,15	-
Prognoseszenario 2030 (ohne MFG 5)	1,46	1,19	1,07	-

Hinsichtlich der Fluglärmkonturen ergibt sich aus der dargestellten Tabelle, dass sich die Konturen nicht wesentlich vergrößern. Die Zonenpunkte der Lärmkontur mit einem äquivalenten Dauerschallpegel LAeq Tag 63 dB(A) (Tagschutzzone 1) verlagern sich im Durchschnitt um ca. 75 m nach außen. Eine Ausnahme stellt der Bereich im Westen der Kontur dar, in diesem beträgt die Verlagerung bis zu 370 m. Im Nordosten kommt es zu einer Verkleinerung der Fläche. Die Fläche vergrößert sich von 1,09 km² im Vergleichsszenario 2016 (ohne MFG 5) auf 1,38 km² im Prognoseszenario. Die Zonenpunkte der Kontur mit einem äquivalenten Dauerschallpegel von LAeq Tag 58 dB(A) (Tagschutzzone 2) verlagern sich ebenfalls größtenteils nach außen. Eine Verkleinerung der Fläche findet auch hier im Nordosten statt. Dieser äquivalente Dauerschallpegel umfasst eine Fläche von 3,78 km².

4.2 Ermittlung der Bodenlärmbelastung

Dem Fluglärm im Sinne von § 6 Abs. 2 Satz 1 LuftVG ist auch der von am Boden befindlichen Flugzeugen und Hilfseinrichtungen ausgehende Lärm zuzurechnen (BVerwG, Beschluss vom 07.12.1998 – 11 B 46.98 – ZLW 1999, 533, 534 f.; OVG Lüneburg, Urteil vom 18.2.2016 – 7 LC 99/14 UA S. 35). Zur Beurteilung des Fluglärms hat die Antragstellerin das Bodenlärmgutachten der KSZ Ingenieurbüro GmbH vom 15.06.2018 als Anlage 4 im Rahmen des Genehmigungsverfahrens vorgelegt.

Das Bodenlärmgutachten hat die durch den Flugplatz verursachten Geräuschbelastungen in der Flugplatzumgebung des Marineflugplatzes Nordholz ermittelt, die nicht bereits in der Fluglärmprognose nach dem FluLärmG erfasst sind. So werden etwa die Triebwerksprobeläufe nach dem FluLärmG und dessen untergesetzlichem Regelwerk nicht erfasst. Es hat auf der Grundlage der von dem Zentrum Luftoperationen nach den Vorgaben der „Anleitung zur Datenerfassung über den Flugbetrieb“ (AzD) vorgelegten Datenerfassungssysteme (DES) für dieselben vier oben aufgeführten Szenarien die Bodengeräuschimmissionen betrachtet. Da für die Bodenläufe der Hubschrauber keine standardisierten Daten zur Verfügung standen, wurden die Schallemissionen während eines Probelaufs eines Sea King MK 41 messtechnisch bestimmt. Diese Daten wurden auch für den Sea Lynx verwendet, der kleiner ist und über weniger leistungsstarke Triebwerke verfügt. Damit wurden dessen Schallemissionen überschätzt. Für den Typ NH 90 haben die Gutachter einen vorsorglichen Zuschlag von 3 dB angenommen, da insoweit noch keine Messdaten vorliegen.

Da weder standardisierte Untersuchungsmethoden noch Immissionsgrenz-, Richt- oder Orientierungswerte existieren, sind aufgrund der Quellenbezogenheit des Lärmschutzrechts für die Triebwerksprobeläufe angelehnt an das FluLärmG Jahresmittelwerte gebildet worden.

Das Bodenlärmgutachten kommt zu dem Ergebnis, dass bei Triebwerksprobeläufen weder im Vergleichsszenario 2016 noch im Prognoseszenario 2030 Überschreitungen der Werte der Tag-Schutzzone 2 von 58 dB(A) für neue oder wesentlich erweiterte militärische Flugplätze gemäß FluLärmG auftreten. Die Dauerschallpegel steigen zwar mit der Stationierung des MFG 5 deutlich an. Die deutlichste Steigerung ist am Immissionsort 06 – Nordholz-Süd, Wanhödener Straße 1 – zu verzeichnen, wo der Dauerschallpegel von 36 dB(A) auf 49 dB(A) durch die Stationierung des MFG 5 und für das Prognosejahr 2030 auf 52 dB(A) ansteigt, bedingt durch die Ersetzung des Waffensystems Sea King Mk 41 durch das Waffensystem Sea Lion NH 90 NTH,. Er liegt damit aber etwa 10 dB unter dem Fluglärmpegel und 11 dB unter der Schwelle der fachplanerischen Zumutbarkeit. Damit kommt dem Bodenlärm im Hinblick auf die deutlich höhere Fluglärmbelastung keine wesentliche eigenständige Bedeutung zu.

Zwischen dem Vergleichsszenario 2016 (ohne MFG 5) und dem Prognoseszenario 2030 (ohne MFG 5) ändert sich der Beurteilungspegel hingegen nicht, lediglich am IO 1 verringert sich dieser um 1 dB. Die Verringerung ergibt sich aus den Triebwerksprobeläufen der Luftfahrzeuge des Typs P-3C. Denn diese zeichnen sich im Prognoseszenario 2030 durch eine verringerte Dauer aufgrund von neuen elektrischen Einstellmöglichkeiten und durch eine geringere Anzahl aufgrund der Einrichtung eines Teststandes südöstlich der Rampe 7 aus. Diese Veränderungen der Triebwerksprobeläufe des Flugzeugs P-3C betreffen auch die Nacht. Die Triebwerksprobeläufe der Hubschrauber sind grundsätzlich nur tagsüber vorgesehen.

4.3 Einwendungen

4.3.1 Datenerfassungssysteme

Gegen die Ermittlung und Auswertung der Eingangsdaten in den Datenerfassungssystemen wurde eingewendet, dass das dem Referenzszenario zugrunde gelegte Jahr 2016 nicht repräsentativ sei, weil weniger Flugbewegungen als üblich durchgeführt worden seien. Vielmehr seien dem Datenerfassungssystem die Flugbewegungen der Jahre 2017 und 2018 zugrunde zu legen gewesen. Ferner sei als Prognosejahr 2026 statt 2030 anzusetzen gewesen. Darüber hinaus stimmten die Flugbewegungszahlen des DES nicht mit denen des Fluglärmgutachtens überein.

Die Genehmigungsbehörde hält die erstellten Datenerfassungssysteme für plausibel und nachvollziehbar. Zur Erstellung der Datenerfassungssysteme sind nach Ansicht der Genehmigungsbehörde die richtigen Eingangsdaten verwendet worden. So wird in dem als Anlage 2 vorgelegten „Kurzbericht zur Erstellung der Datenerfassungssysteme für den Flugplatz Nordholz“ nachvollziehbar dargelegt, dass das Jahr 2016 den repräsentativen Flugbetrieb darstellt. Bei einem Vergleich der Flugbewegungszahlen der letzten 10 Jahre weist das Jahr 2016 die höchsten Flugbewegungen auf. Eine Einbeziehung der Jahre 2017/2018 musste nach Auffassung der Genehmigungsbehörde zum Zeitpunkt der Erstellung der Datenerfassungssysteme im Jahr 2017 nicht erfolgen. Denn zum Zeitpunkt der Erstellung der Datenerfassungssysteme lagen die Flugbewegungszahlen für diese Jahre noch nicht vor. Eine nachträgliche Neuberechnung unter Zugrundelegung der Flugbewegungszahlen des Jahres 2017 bzw. 2018 war nicht erforderlich. Die Genehmigungsbehörde erachtet die vorgelegten Datenerfassungssysteme als ausreichend aktuell. Eine Neuberechnung wäre nur dann angezeigt gewesen, wenn neue Umstände hinzugetreten wären, die geeignet gewesen wären die Belastbarkeit der zugrundgelegten Ausgangsdaten in Zweifel zu ziehen. Für das Vorliegen solcher Umstände ergaben sich keine Anhaltspunkte.

Soweit kritisiert wird, dass als Prognosejahr 2030 und nicht 2026 gewählt worden sei, ist dem entgegenzuhalten, dass das von der Behörde zu bestimmende Prognosejahr (vgl. Ziffer 2.2.7 der Anlage 1 zur 1. FlugLSV (Anleitung zur Datenerfassung über den Flugbetrieb (AzD) vom 19.11.2008) nach Ziffer 2.2.7 der Anlage 1 zur 1. FlugLSV (Anleitung zur Datenerfassung über den Flugbetrieb (AzD) vom 19.11.2008) zwar grundsätzlich das Jahr sein sollte, welches zehn Jahre nach der Anforderung liegt, die Rechtsprechung aber verlangt, dass das Prognosejahr das Jahr ist, welches zehn Jahre nach dem Entscheidungsjahr liegt, vgl. OVG NRW, Urteil v. 23.11.2000 – 20 D 115/97.AK – openJur 2011, 80151, Rn. 809. Im Übrigen ist nicht zu erwarten, dass sich die Flugbewegungszahlen in den Jahren 2026 – 2030 relevant ändern, wie einem Vergleich der Szenarien entnommen werden kann (s.o. Tabelle 1).

Der Einwand, die dem Fluglärmgutachten zugrunde gelegten Flugbewegungszahlen stimmten nicht mit den Flugbewegungszahlen der DES überein, ist für die Genehmigungsbehörde nicht nachvollziehbar. Die prognostizierten Flugbewegungszahlen sind in beiden Gutachten identisch.

4.3.2 Fluglärmgutachten

Es wird gefordert, die Lärmschutzbereiche nach dem Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm Lärmschutzbereich neu festzusetzen. Dafür seien die Werte des § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 3 FluLärmG für neue oder wesentlich erweiterte Flugplätze zugrunde zu legen. Die Genehmigungsbehörde teilt diese Auffassung. Die entsprechenden Fluglärmkonturen sind in dem zugrunde gelegten Fluglärmgutachten auch zutreffend berechnet worden. Zur näheren Begründung wird auf die Ausführungen unter C.III.3.3 verwiesen.

Ferner wird gefordert, die Neufestsetzung der Lärmschutzbereiche zusätzlich an den aktuellen gesundheitspolitischen Empfehlungen zu orientieren. Denn das Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm sei veraltet. Aufgrund der neueren Lärmwirkungsforschung seien die darin enthaltenen Werte einheitlich um 2 dB(A) abzusenken. Ferner seien Messungen über zwei Jahre an verschiedenen Standorten angezeigt. Angeregt wird auch die Ermittlung der Abfolge von Maximalpegeln.

Die Einwander verkennen, dass die Luftfahrtbehörde nach § 8 Abs. 1 Sätze 3, 9 LuftVG gesetzlich verpflichtet ist, für die Bewertung von Fluglärm die jeweils anwendbaren Werte des § 2 Abs. 2 des im Jahr 2007 novellierten Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm zu beachten.

Etwas Anderes könnte allenfalls dann gelten, wenn sich die normierten Auslöseschwellen für passiven Schallschutz als verfassungswidrig erweisen würden. Das ist jedoch – wie das Bundesverfassungsgericht mehrfach festgestellt hat, zuletzt durch Beschluss vom 02.07.2018 – 1 BvR 612/12 – NVwZ 2018, 1555 Rn. 50 – nicht der Fall. Das bestätigt auch der von dem BUND vorgelegte Entwurf des Berichts der Bundesregierung an den Deutschen Bundestag nach § 2 Abs. 3 des FluLärmG zur Evaluierung des im Jahr 2007 novellierten Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm. Auch dort ist festgehalten, dass insbesondere die NORAH-Studie, die von 2011 bis zum Jahr 2015 durchgeführt wurde, derzeit keine Veranlassung für eine Änderung der Werte des § 2 Abs. 2 FluLärmG ergebe.

Vielmehr wird der Vorschlag, die Grenzwerte um 2 dB(A) abzusenken, damit begründet, dass die in den vergangenen zehn Jahren erreichten Fortschritte auf dem Gebiet der Luftfahrttechnik an die Lärmbetroffenen weitergegeben werden sollten. Der Bericht stellt aber auch fest, dass es solche technischen Fortschritte bei militärischen Luftfahrzeugen nicht gebe. Dieser Vorschlag der Entwurfsfassung wurde in den von der Bundesregierung am 17.1.2019 beschlossenen Bericht im Übrigen nicht übernommen (vgl. BT-Drs 19/7220). Vielmehr sollen nach Ermittlung neuer

schalltechnischer Daten für lärmgeminderte zivile und ggf. militärische Transportflugzeuge und Aufnahme in die Berechnungsvorschriften Vorschläge für die Absenkung der Grenzwerte des § 2 Abs. 2 FluLärmG entwickelt werden.

Damit bleibt abzuwarten, welche Konsequenzen der Bundestag aus dem Bericht zieht. Soweit der Gesetzgeber im Rahmen seines Bewertungsspielraums zu einer Änderung des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm kommt, dürfte diese Änderung voraussichtlich auch auf die Festsetzung des Lärmschutzbereichs für den Marineflugplatz Nordholz durch die Niedersächsische Landesregierung zur Anwendung kommen.

Entsprechendes gilt auch für die vom BUND vorgelegten Noise Guidelines des Regionalbüros der WHO für Europa. Diese Guidelines dokumentieren keine neuen Forschungsergebnisse, sondern werten bestehende Studien aus und sprechen auf dieser Grundlage Empfehlungen für Umweltqualitätsziele aus. Ob und inwieweit diesen Zielen gefolgt wird, ist eine Entscheidung des Gesetzgebers und nicht der militärischen Luftfahrtbehörde.

Weiter wurde eingewendet, dass bei der Berechnung der Lärmschutzbereiche zudem der Lärm der Sportfluggruppe mit der Kennung EMND, die über den militärischen Tower in Nordholz abgewickelt werde, einzubeziehen gewesen sei. In dem als Anlage 2 vorgelegten „Kurzberichts zur Erstellung der Datenerfassungssysteme“ wird dazu ausgeführt, dass die Flugbewegungszahlen des Sonderlandeplatzes Spieka nicht mit einbezogen worden sind, weil es sich nach luftrechtlicher Betrachtung um unterschiedliche Flugplätze handelt. Dieses Vorgehen hält die Genehmigungsbehörde für nachvollziehbar und zutreffend. Die Genehmigungsbehörde hat die vorhabenbedingten Lärmauswirkungen des betroffenen Flugplatzes nach Maßgabe des FluLärmG zu bewerten. Dabei sind die Lärmauswirkungen des Flugplatzes Nordholz Spieka nicht miteinzubeziehen, da es sich bei den beiden Flugplätzen Marineflugplatz Nordholz und Sonderlandeplatz Nordholz Spieka um luftverkehrsrechtlich unterschiedliche Flugplätze handelt. Dennoch bleibt anzumerken, dass im Rahmen der Neufestsetzung des Lärmschutzbereichs über eine Berücksichtigung der Lärmauswirkungen des Sonderlandeplatzes Nordholz Spieka durch die niedersächsische Landesregierung entschieden wird.

4.3.3 Lärmauswirkungen

Es wurde eingewendet, dass die Lärmrichtwerte der TA Lärm bereits heute nicht eingehalten werden. Durch die tieffliegenden Hubschrauber werde eine Lautstärke von 90 dB (draußen) bzw. 60 dB (innerhalb des Hauses) teilweise überschritten. Dies sei u.a. auf die Platzrunden der Hubschrauber, der P3 C Orion, der Dornier 228, des A 319 der Fluggesellschaft Germania und des Lufthansa Flight Trainings zurückzuführen. Zudem fliege der Ostfriesische Flugdienst täglich mehrfach hin und her und erzeuge erheblichen Lärm. An den Wochenenden sorgten die Sportflugzeuge der Sportfluggruppe Nordholz und Aero Clubs Bremerhaven für zusätzlichen Lärm

(bis zu 65 dB). Daher sei es bereits heute unzumutbar, dass keine entsprechenden Lärmschutzzonen eingerichtet seien. Durch die hinzukommenden Hubschrauber sei zudem eine erhebliche Erhöhung dieses Lärms zu befürchten.

Die Luftfahrtbehörde ist auch insoweit nach § 8 Abs. 1 Sätze 3, 9 LuftVG gesetzlich verpflichtet, für die Bewertung von Fluglärm die jeweils anwendbaren Werte des § 2 Abs. 2 des im Jahr 2007 novellierten Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm zu beachten. Für die Beurteilung des Fluglärms scheidet daher die Anwendung von für andere Lärmquellen erlassenen fachlich-technischen Normen und Regelwerken wie etwa die Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA Lärm) aus. Im Übrigen ist die TA Lärm als eine auf der Grundlage des Bundes-Immissionsschutzgesetzes erlassene Verwaltungsvorschrift nicht anwendbar, weil dieses Gesetz nach § 2 Abs. 2 Satz 1 BImSchG auf Flugplätze keine Anwendung findet. Derzeit ist für den Marineflugplatz Nordholz auch bereits ein Lärmschutzbereich nach Maßgabe der Verordnung über die Festsetzung des Lärmschutzbereichs für den militärischen Flugplatz Nordholz vom 27.09.1995 (BGBl. I S. 1228) ausgewiesen. Die Lärmschutzbereiche sind darüber hinaus anhand der Werte des § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 3 FluLärmG für neue oder wesentlich erweiterte Flugplätze auch neu festzusetzen.

Für eine unzumutbare Lärmbetroffenheit des Einwenders ist darüber hinaus auch nichts ersichtlich. Das Grundstück dieses Einwenders befindet sich im Westen des Flugplatzes und liegt etwa 100 m westlich des Immissionsorts 12. Für diesen Immissionsort wurden für das Prognoseszenario 2030 Dauerschallpegel von 54,7 dB(A) am Tag und 44,1 dB(A) in der Nacht errechnet. Der äquivalente Dauerschallpegel erhöht sich an diesem Immissionsort im Vergleich mit dem Vergleichsszenario 2016 (ohne MFG 5) um 2,8 dB(A) am Tag und um 3 dB(A) in der Nacht. Daher ist am Grundstück des Einwenders von einer zwar abwägungsrelevanten, nicht aber von einer unzumutbaren Belastung durch Fluglärm auszugehen.

Es wurde ferner eingewendet, im Rahmen der Fluglärmbeurteilung sei auch auf die Auswirkungen des Lärms auf Tiere einzugehen. Insoweit verweist die Genehmigungsbehörde auf die durchgeführte Umweltverträglichkeitsprüfung. In dieser werden für das Schutzgut Tiere auch die Lärmauswirkungen des Vorhabens berücksichtigt. Die Auswirkungsbetrachtung im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung bezieht sich auf nicht domestizierte Tiere. Soweit sich die Einwendungen auf Geflügel- und Schweinemastanlagen beziehen, geht die Genehmigungsbehörde davon aus, dass insoweit durch die bereits seit Jahrzehnten bestehende Fluglärmbelastung ein Gewöhnungseffekt eingetreten ist. Aus dem Vorhaben ergeben sich daher keine unzumutbaren Auswirkungen auf Geflügel- und Schweinemastanlagen. Darüber hinaus ist auch keine wirtschaftliche Betroffenheit geltend gemacht worden.

Von einem Einwender wurde gefordert, hinzukommenden Verkehrs- und Gewerbelärm ausreichend zu berücksichtigen. Die Genehmigungsbehörde sieht auf der Grundlage dieser Einwendung keine Veranlassung, eine entsprechende Gesamtlärmbeurteilung vorzunehmen. Die

Bildung eines Gesamtlärm- oder Summenpegels für Flug-, Gewerbe- und Schienenlärm war hier nicht geboten. Das gesetzliche Lärmschutzsystem ist durch ein Nebeneinander von Regelwerken gekennzeichnet, welche die von ihnen erfassten Geräuscharten jeweils isoliert bewerten, also bereichsfremde Geräuschquellen aus der Betrachtung ausblenden. Lediglich dann, wenn ein neuer oder zu ändernder Verkehrsweg im Zusammenwirken mit vorhandenen Vorbelastungen anderer Verkehrswege oder Gewerbebetriebe insgesamt eine Belastung hervorruft, die den kritischen Bereich der Gesundheitsgefährdung erreicht oder zu einem Eingriff in die Substanz des Eigentums führt, darf es nach der ständigen Rechtsprechung mit einer bloß sektoralen Betrachtung nicht sein Bewenden haben, vgl. BVerwG, Urteil vom 16.03.2006 - 4 A 1075.04 - BVerwGE 125, 116 Rn. 389f., BVerwG, Urteil vom 29.06.2017 – 3 A 1/16 –, juris Rn. 84.

Eine solche Gesamtbelastung wird durch den Ausbau des Marineflugplatzes Nordholz aber nicht hervorgerufen. Das Wohnhaus des Einwenders befindet sich am Immissionsort 14, für den ein äquivalenter Dauerschallpegel von 54,2 dB(A) tags und 45,2 dB(A) nachts prognostiziert worden ist. In unmittelbarer Nähe des Wohnhauses befinden sich zwei Gewerbebetriebe, ein Raiffeisenmarkt und eine KfZ-Werkstatt. Bei der Bahnstrecke handelt es sich nach Einschätzung der Genehmigungsbehörde nicht um eine stark frequentierte Strecke. Unter Einbeziehung der örtlichen Gegebenheiten und der zu erwartenden äquivalenten Dauerschallpegel ist eine Gesamtbelastung, die den kritischen Bereich der Gesundheitsgefährdung von 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts erreicht, nicht zu erwarten.

Durch die Samtgemeinde Hadeln wurde auf den Stellenwert des Tourismus für die Region hingewiesen und verdeutlicht, dass zusätzliche erhebliche Lärmauswirkungen, die die Wohn- oder Erholungsqualität der Einwohner oder Gäste erheblich beeinträchtigen nicht hingenommen werden können. In diesem Gebiet sind die Lärmauswirkungen an 13 Immissionsorten (IO 45 bis 57) berechnet worden. Der äquivalente Dauerschallpegel erhöht sich auch in diesem Gebiet. So kommt es an den untersuchten Immissionsorten zu Erhöhungen zwischen 0,9 dB(A) und 2,3 dB(A) am Tage und zwischen 0,3 dB(A) und 2 dB(A) in der Nacht. Der höchste zu erwartenden äquivalente Dauerschallpegel in der Samtgemeinde Hadeln wird am Immissionsort 45 mit 45,9 dB(A) am Tage und 37,3 dB(A) in der Nacht erreicht. Die zu erwartenden Dauerschallpegel liegen somit sämtlich deutlich unter den – durch die Genehmigungsbehörde angenommenen – Geringfügigkeitsschwellen von 50 dB(A) am Tage und 40 dB(A) in der Nacht. Eine Beeinflussung der Wohn- und Erholungsqualität ist daher nicht zu erwarten.

4.4 Angemessene Berücksichtigung des Schutzes vor Fluglärm

Die Genehmigungsbehörde hat zum Schutz der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Fluglärm 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 (vgl. 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).

4.4.1 Ermittlung der zu erwartenden Fluglärmbelastung

Nach Überzeugung der Genehmigungsbehörde stellen die Berechnungen des vorgelegten Fluglärmgutachtens eine methodisch einwandfreie Entscheidungsgrundlage dar.

Wesentliche Parameter für die Berechnung des zu erwartenden Fluglärms werden durch das FluLärmG festgelegt, insbesondere durch die Anlage zu § 3. Weitere Einzelheiten werden durch die Verordnung über die Datenerfassung und das Berechnungsverfahren für die Festsetzung von Lärmschutzbereichen - 1. FlugLSV – festgelegt, die für die Berechnung der Lärmindizes die Anleitung zur Berechnung von Lärmschutzbereichen (AzB) in Bezug nimmt, ferner die Anleitung zur Datenerfassung über den Flugbetrieb (AzD).

Die Berechnungen des vorgelegten Fluglärmgutachtens basieren auf den nach den Maßstäben der AzD erstellten Datenerfassungssystemen. In dem „Kurzbericht zur Erstellung der Datenerfassungssysteme“ (Anlage 2) legt die Antragstellerin die prognostizierten Flugbewegungszahlen plausibel dar. Für die Abschätzung der zu erwartenden Bewegungszahlen existiert – anders als im Bereich der Zivilluftfahrt – keine spezifische wissenschaftlich anerkannte Methode (vgl. OVG Koblenz, Urteil vom 21.05.2008 – 8 A 10910/07 – juris Rn. 141). Vielmehr wird der zukünftige Flugbetrieb auf einem militärischen Flugplatz ausschließlich durch militärische Planungen und Stationierungsentscheidungen bestimmt. Nach dieser Prognose gehen die Flugbewegungszahlen insgesamt zurück. Die Flugbewegungszahlen in den Luffahrzeuggruppen P 1.0, P 1.1, P 1.3, P 2.1, P 2.2, S 5.1, S 6.1 und S-MIL 4 bleiben in sämtlichen Szenarien konstant. In den Luffahrzeuggruppen H 1.2, P 1.4, S 5.2, P-MIL 2, S-MIL 3 und S-MIL 6 unterscheiden sich die Szenarien nur marginal. Die erheblichen Unterschiede in den Luffahrzeuggruppen H 1.0, H 1.1, H 2.1 und H 2.2 folgen aus der Stationierung des MFG 5 am Marineflugplatz Nordholz und der Ersetzung des Typs Sea King Mk 41 durch Hubschrauber des Typs NH-90 (H 2.2). Die Anzahl der Marineflugplatz Nordholz stationierten Luffahrzeuge ist durch die Verlegung des MFG 5 nach Nordholz um 21 Hubschrauber des Typs „Sea King Mk 41“ erhöht worden. Dieses Waffensystem soll nunmehr durch 18 Hubschrauber des Typs NH 90 ersetzt werden. Neben diesem zahlenmäßigen Rückgang der stationierten Hubschrauber führt auch die Verlagerung eines großen Teils des Flugbetriebes auf seegehende Einheiten zu einer Reduzierung der Flugbewegungszahlen. Die Antragstellerin begründet dies plausibel damit, dass geplant sei, ein Drittel der Flugstunden im Einsatz an Bord und ein Drittel auf SAR-Außenstellen zu erfliegen. Ergänzend hat die Antragstellerin dargestellt, dass die Verträge zur Ausbildung der algerischen

Piloten im Juni 2017 ausgelaufen seien und dadurch 500 Flugbewegungen in den sechs verkehrsreichsten Monaten des Prognosejahrs wegfielen.

Die aufgezeigten Szenarien hält die Genehmigungsbehörde für nachvollziehbar und zweckmäßig, um die Lärmauswirkungen des Vorhabens unabhängig von der Aufhebung des Negativattests bewerten zu können.

In dem Fluglärmgutachten werden sowohl die Schutzzonen für bestehende militärische Flugplätze, als auch die Schutzzonen für wesentlich baulich erweiterte militärische Flugplätze zutreffend nach den Vorgaben des § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 3 und 4 FluLärmG berechnet. Nach Ansicht der Genehmigungsbehörde sind die Werte für wesentlich baulich erweiterte militärische Flugplätze nach § 2 Abs. 2 Nr. 3 FluLärmG mit einem äquivalenten Dauerschallpegel L_{Aeq} Tag 63 dB(A) für die Tag-Schutzzone 1, L_{Aeq} Tag 58 dB(A) für die Tag-Schutzzone 2 und L_{Aeq} Nacht 50 dB(A) und Einzelschallpegel L_{max} 6 x 53 dB(A) für die Nacht-Schutzzone anzuwenden. Wesentlich baulich erweiterte Flugplätze im Sinne des § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 3 FluLärmG sind militärische Flugplätze, für die ab dem 07.06.2007 eine Genehmigung, eine Planfeststellung oder eine Plangenehmigung nach § 6 oder § 8 des Luftverkehrsgesetzes für ihre Anlegung, den Bau einer neuen Start- oder Landebahn oder eine sonstige wesentliche bauliche Erweiterung erteilt wird, § 2 Abs. 2 Satz 3 FluLärmG. Bereits die beabsichtigte Errichtung des Helispots ist nach Ansicht der Genehmigungsbehörde als Bau einer neuen Start- oder Landebahn im Sinne dieser Vorschrift einzuordnen. Der Gesetzgeber geht davon aus, dass bei dem Bau einer Start- oder Landebahn Optimierungsmöglichkeiten auch im Bereich des Lärmschutzes eröffnet werden, die durch das Zusammenwirken aktiver und passiver Maßnahmen des Fluglärmschutzes ein im Vergleich zu einem bestehenden Flugplatz verbessertes Lärmschutzniveau ermöglichen. Durch die strengeren Grenzwerte soll ferner das Auftreten erhöhter Belästigungsreaktionen (Überschussreaktionen) bei den von relevanten Belastungserhöhungen Betroffenen berücksichtigt werden (vgl. BT-Drs. 16/508, S. 18). Vor diesem Hintergrund kann es auf das räumliche Ausmaß und den Umfang der Nutzung der Start- oder Landebahn nicht ankommen (Reidt/Fellenberg, in: Landmann/Rohmer, Umweltrecht, 87. EL Juli 2018, § 2 FluLärmG, Rn. 28). Darüber hinaus ist auch die sonstige bauliche Erweiterung eines Flugplatzes wesentlich, wenn sie zu einer Erhöhung des äquivalenten Dauerschallpegels L_{Aeq} Tag an der Grenze der Tag-Schutzzone 1 oder des äquivalenten Dauerschallpegels L_{Aeq} Nacht an der Grenze der Nacht-Schutzzone um mindestens 2 dB(A) führt. Die beantragten Maßnahmen führen ausweislich des als Anlage 3 vorgelegten Fluglärmgutachtens der Avia Consult GmbH vom 03.04.2018 (S. 26) zu einer entsprechenden Erhöhung, sodass es auch gemäß § 2 Abs. 2 Satz 3 3. Alt. FluLärmG um einen wesentlich baulich erweiterten Flugplatz handelt. Um einen bestehenden Flugplatz handelt es sich hingegen nur dann, wenn die Voraussetzungen des § 2 Abs. 2 Satz 3 und 4 FluLärmG nicht erfüllt sind, § 2 Abs. 2 Satz 5 FluLärmG.

Die Genehmigungsbehörde geht daher davon aus, dass der Lärmschutzbereich nach Maßgabe der Werte für wesentlich baulich erweiterte militärische Flugplätze neu festgesetzt werden wird.

Die Anwendung der Werte für wesentlich baulich erweiterte Flugplätze führt dazu, dass sich die Lärmschutzzonen flächenmäßig vergrößern werden. Vor dem Hintergrund, dass auch die bereits abgeschlossene Anpassung der Infrastruktur im Zuge der Stationierung des MFG 5 am Marineflugplatz Nordholz Gegenstand dieser Genehmigung ist, betrachtet das vorgelegte Fluglärmgutachten die Lärmsituation im Jahr 2016, wie sie sich ohne die Stationierung des MFG 5 am Marineflugplatz Nordholz darstellen würde (Vergleichsszenario 2016 (ohne MFG 5)). Der Vergleich dieses Szenarios mit dem Prognoseszenario 2030 ergibt, dass die Fläche der Fluglärmkontur L_{Aeq} 63 dB(A) vergrößert wird, jedoch in beiden Szenarien keine Wohnbebauung betrifft. Auch die Fläche der Fluglärmkontur L_{Aeq} 58 dB(A) nimmt zu. Durch die Verlagerung der Zonenpunkte unterfallen in diesem Vergleich im Westen zwei Wohnhäuser mehr dieser Fluglärmkontur. Die Nacht-Schutzzone vergrößert sich größtenteils. Insbesondere im Westen und Südwesten des Flugplatzes findet eine Verlagerung nach außen statt. In diesen Bereichen umfasst die neue Nacht-Schutzzone zusätzliche Wohnbebauung. Im Nordosten wird die Nacht-Schutzzone kleiner. Ein Ähnliches Bild ergibt sich bei einem Vergleich der Szenarien Vergleichsszenario 2016 und Prognoseszenario 2030. Die Zonenpunkte der Lärmkontur mit einem äquivalenten Dauerschallpegel L_{Aeq} Tag 63 dB(A) verlagern sich im Durchschnitt um 75 m nach außen. Eine Ausnahme stellt der Bereich im Westen der Kontur dar, in diesem beträgt die Verlagerung bis zu 370 m. Im Nordosten kommt es zu einer Verkleinerung der Fläche. Die Zonenpunkte der Lärmkontur mit einem äquivalenten Dauerschallpegel von L_{Aeq} Tag 58 dB(A) verlagern sich ebenfalls größtenteils nach außen. Eine Verkleinerung der Fläche findet auch hier im Nordosten statt.

Neben den Berechnungen der Fluglärmkonturen wurde zusätzlich eine detaillierte Untersuchung der Lärmbelastung an ausgewählten 80 Immissionsorten vorgenommen und der äquivalente Dauerschallpegel (L_{Aeq}), der A-bewertete Maximalschalldruckpegel (L_{Amax}) und die statistische Verteilung der A-bewerteten Maximalschalldruckpegel von Fluglärmereignissen beginnend ab einem Pegel von 60 dB (A) in Intervallen von 3 dB (A) aufwärts berechnet. Die betrachteten Immissionsorte stellen eine ausreichende Beurteilungsgrundlage für die Genehmigungsentscheidung dar. Maßgeblich für die Beurteilung des Fluglärms sind die errechneten Dauerschallpegel. Das gilt auch für die Nachtzeit, weil das Pegelhäufigkeitskriterium von durchschnittlich sechs Flugbewegungen je Nacht in den sechs verkehrsreichsten Monaten nach der Flugbewegungszahlprognose nicht erreicht wird. Die in dem Fluglärmgutachten ausführlich dargestellte Maximalpegelverteilung an den berechneten Immissionsorten bildet nach Überzeugung der Genehmigungsbehörde die zu erwartenden Fluglärmbelastung nachvollziehbar ab.

Die durch das FluLärmG und die 1. FlugLSV verbindlich festgelegte Methode zur Berechnung des zu erwartenden Fluglärms lässt keinen Raum für die von den Einwendern geforderten alternativen Mess- und Berechnungsmethoden. Nach Maßgabe der 1. FlugLSV ist nur der vorhabenbezogene Fluglärm zu betrachten. Deshalb war auch der dem Sonderlandeplatz SPIEKA zuzurechnende Fluglärm nicht zu berücksichtigen.

Dem Fluglärm ist auch der Bodenlärm zuzurechnen. Dieser ist nach Maßgabe der 1. FlugLSV nur teilweise in die Berechnung der Lärmschutzbereiche eingeflossen. Die Antragstellerin hat den verbleibenden Bodenlärm gesondert begutachten lassen, sodass auch insoweit eine Beurteilung der zu erwartenden Fluglärmauswirkungen durch die Genehmigungsbehörde und eine Einbeziehung in die Abwägung ermöglicht wird. Die insoweit angewandte Methodik hält die Genehmigungsbehörde für zutreffend.

4.4.2 Passiver Schallschutz

Durch die Neufestsetzung der Lärmschutzbereich wird sich der Kreis der Anspruchsberechtigten nach dem FluLärmG erweitern. Dies resultiert hauptsächlich aus der Verwendung der niedrigeren Werte für wesentlich baulich erweiterte militärische Flugplätze. Denn die mit der Verordnung über die Festsetzung des Lärmschutzbereiches für den militärischen Flugplatz Nordholz vom 27.09.1995 (BGBl. I S. 1228) ausgewiesenen Lärmschutzbereiche umfassen für die Schutzzone 1 die Fluglärmkontur LAeq4 = 75 dB(A) und für die Schutzzone 2 die Fluglärmkontur LAeq4 = 67 dB(A). Deutlich unter diesen Werten liegen die nun anzusetzenden Werte nach Maßgabe des 2007 novellierten FluLärmG..

Anspruchsberechtigt nach dem FluLärmG sind die Anwohner, deren Wohnbebauung in der Tag-Schutzzone 1 oder der Nacht-Schutzzone angesiedelt ist. Da in der Tag-Schutzzone 1 keine Wohnbebauung liegt, erweitert sich der Kreis der Anspruchsberechtigten durch die Ausweisung der Nacht-Schutzzone. Die durch § 2 Abs. 2 FluLärmG i.V.m. § 8 Abs. 1 Satz 8, Satz 3 LuftVG gesetzlich definierte Zumutbarkeitsschwelle wird in der Umgebung des Flugplatzes überschritten. So erfasst die neufestzusetzende Nacht-Schutzzone in etwa zehn Wohnbebauungen in Nordholz-Süd. Für diese Bereiche regelt das FluLärmG die Erstattung von Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen einschließlich der zugrundeliegenden Schallschutzanforderungen nach § 9 Abs. 1 bis 4 FluLärmG. Diese Regelung ist gemäß § 13 Abs. 1 Satz 1 FluLärmG abschließend, sodass eine behördliche Anordnung passiver Schallschutzmaßnahmen ausscheidet. Die Ansprüche nach dem FluLärmG entstehen erst, wenn die Lärmschutzbereiche neu festgesetzt worden sind (vgl. Reidt/Schiller, in: Landmann/Rohmer, Umweltrecht, 87. EL Juli 2018, § 13 FluLärmG Rn. 11).

Die Genehmigungsbehörde sieht keinen Anlass, neben den durch das FluLärmG begründeten Ansprüchen für von diesem Gesetz nicht erfasste Sondersituationen, insbesondere die

Nichtberücksichtigung von Triebwerksprobeläufen in der 1. FlugLSV, Auflagen zur Gewährleistung passiver Schallschutzmaßnahmen zu erlassen. Der von Triebwerksprobeläufen ausgehende Lärm ist Fluglärm im Sinne von § 6 Abs. 2 Satz 1 LuftVG, soweit er unmittelbar mit dem Flugbetrieb in Zusammenhang steht (vgl. BVerwG, Beschluss vom 07.12.1998 – 11 B 46.98 – ZLW 1999, 533, 534 f.). Die 1. FlugLSV wurde auf Basis der Ermächtigungsgrundlage des § 3 Abs. 2 FluLärmG erlassen, wonach die Bundesregierung ermächtigt wird, die Berechnungsmethode für die Ermittlung der Lärmbelastung zu regeln. Soweit der Verordnungsgeber im Rahmen einer solchen Regelung bestimmte Lärmquellen absichtlich unberücksichtigt lässt macht er von seinem weiten Gestaltungsspielraum bei der Beurteilung und Bewältigung des Fluglärms Gebrauch (vgl. BVerfG, Beschluss vom 20.02.2008 – 1 BvR 2722/06 – NVwZ 2008, 780, 784 Rn. 78). Der Verordnungsgeber hat demgegenüber nicht die Befugnis, den Begriff des Fluglärms, wie er dem LuftVG und dem FluLärmG zugrunde liegt, anders zu definieren. Verzichtet der Verordnungsgeber damit auf die Berücksichtigung bestimmter Elemente, ändert dies nichts an der abschließenden Wirkung nach § 13 Abs. 1 Satz 1 FluLärmG.

Im Übrigen ist ein zusätzlicher passiver Schallschutz wegen des den Triebwerksprobeläufen zuzurechnenden Fluglärms nicht erforderlich, weil die damit verbundene Lärmbelastung vergleichsweise gering ist. Der den Triebwerksprobeläufen zuzurechnende Dauerschallpegel überschreitet weder im Vergleichsszenario 2016 noch im Prognoseszenario 2030 die Werte der Tag-Schutzzone 2 (58 dB(A)). Die Lärmauswirkungen gehen bei einem Vergleich des Vergleichsszenario 2016 (ohne MFG 5) mit dem Prognoseszenario 2030 sogar geringfügig zurück, da die Anzahl und die Dauer der Triebwerksprobeläufe beim Flugzeug P-3C verringert wird.

4.4.3 Aktive Schallschutzmaßnahmen

Die Bindungswirkung des § 13 Abs. 1 Satz 1 FluLärmG erfasst lediglich Regelungen zur Erstattung von Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen und die Entschädigung für Beeinträchtigungen des Außenwohnbereichs. Damit verbleibt es Aufgabe der Genehmigungsbehörde, im Rahmen der fachplanerischen Abwägung auch über die Notwendigkeit aktiver Lärmschutzmaßnahmen zu entscheiden (BVerwG, Beschluss vom 11.12.2007 – 4 A 3001.07 – Rn. 27). Auf militärischen Flugplätzen dürfen aktive Schallschutzmaßnahmen der militärischen Aufgabenstellung und dem Widmungszweck jedoch nicht widersprechen. Daher hat sich die Entscheidung, welche Flugzeugtypen wann und in welcher Zahl zum Einsatz kommen, ausschließlich nach der militärischen Aufgabenstellung und den jeweiligen Einsatzbedürfnissen zu richten (BVerwG, Beschluss vom 20.01.2009 – 4 B 45.08 – ZLW 2010, 309, Rn. 7 f.).

Für die von den Einwendern geforderten Betriebsbeschränkungen - Rückkehr zu in der Vergangenheit vereinbarten aktiven Lärmschutzmaßnahmen - bezogen auf den das An- und Abflugverhalten sieht die Genehmigungsbehörde daher keinen Anlass. Es ist Sache der Marine zu entscheiden, wann welche Flüge zur Erfüllung der militärischen Aufgabenstellung erforderlich sind.

Die Antragstellerin hat mitgeteilt, dass der Betrieb durch entsprechende Anweisungen im Lärmschutzinteresse der Anwohner geregelt werde. Damit ist den Lärmschutzinteressen hinreichend genüge getan. Die Verlagerung des Helispots in den Ostteil des Flugplatzes ist gerade auch aus Lärmschutzgründen nicht angezeigt (vgl. dazu C.III 1.2.2).

4.4.4 Abwägung

Gegenstand der Abwägung ist nicht nur das konkrete Änderungsvorhaben, sondern im Hinblick auf die Wesentlichkeit der Änderungen und die Errichtung einer neuen Start- und Landefläche das Gesamtvorhaben in seiner durch die Erweiterung veränderten Gestalt (vgl. BVerwG, Urteil vom 16.03.2006 – 4 A 1075/04 – BVerwGE 125, 116 Rn. 285; BVerwG, Urteil vom 09.11.2006 – 4 A 2001/06 – BVerwGE 127, 95 Rn. 70).

Zwar steigt die Fluglärmbelastung vorhabenbedingt an, insgesamt ist dem Marineflugplatz Nordholz aber kein Fluglärm zuzurechnen, der zur Tagzeit die fachplanerische Zumutbarkeitsschwelle des § 2 Abs. 2 FluLärmG übersteigt. Aufgrund der Bewertung des nächtlichen Fluglärms nach Neubauwerten entsteht eine Nachtschutzzone, die etwa zehn Wohngebäude in Nordholz Süd umfaßt. Insofern wird auch zur Nachtzeit die Schwelle der fachplanerischen Zumutbarkeit nur geringfügig überschritten. Soweit der nächtliche Fluglärm die gesetzliche Zumutbarkeitsschwelle überschreitet, wird in der Nachtschutzzone nach der Neufestsetzung des Lärmschutzbereichs passiver Schallschutz gewährt werden. Ferner ist zu berücksichtigen, dass nachts mit relativ wenigen Flugbewegungen zu rechnen ist. So wird das Häufigkeitskriterium von durchschnittlich sechs Flugbewegungen je Nacht nicht erreicht.

Der Gesetzgeber hat mit dem neuen Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm in der Fassung der Bekanntmachung vom 31.10.2007 (BGBl. I S. 2550) und der darin erfolgten Festlegung der fachplanerischen Zumutbarkeitsschwelle seiner verfassungsrechtlichen Schutzpflicht in Bezug auf den Schutz der Gesundheit nach Art. 2 Abs. 2 GG Genüge getan (vgl. hierzu BVerfG, Beschluss vom 04.05.2011 – 1 BvR 1502/08 – NVwZ 2011, 991 ff.; BVerfG, Nichtannahmebeschluss vom 20.02.2008 – 1 BvR 2722/06 – NVwZ 2008, 780, Rn. 76 ff.; BVerwG, Urteil vom 13.10.2011 – 4 A 4000/10 – juris, Rn. 166 ff.).

Der auch unter Berücksichtigung der passiven Schallschutzmaßnahmen nach Maßgabe des FluLärmG verbleibende Fluglärm stellt eine abwägungserhebliche Belastung der betroffenen Wohnbevölkerung dar (BVerfG, Beschluss vom 20.02.2008 – 1 BvR 2722/06 – NVwZ 2008, 780 Rn. 80). Das gilt auch nach der gesetzlichen Festlegung der fachplanerischen Zumutbarkeitsschwelle durch die Novelle des FluLärmG vom 01.06.2007 für den unterhalb dieser Schwelle liegenden Lärm. Abwägungserheblich ist danach jede Lärmbeeinträchtigung, soweit sie nicht geringfügig ist (vgl. Fellenberg, in: Grabherr/Reidt/Wysk, Luftverkehrsgesetz, Stand Januar 2018, § 6 Rn. 304). Die Geringfügigkeitsschwelle ist gesetzlich jedoch nicht festgelegt, sondern

einzelfallbezogen festzulegen. Die Genehmigungsbehörde sieht jedenfalls Lärmbelastungen unterhalb eines Dauerschallpegels von 50 dB(A) tags, (vgl. VGH München, Urteil vom 20.05.2003 – 20 A 02.40015, juris Rn. 71; VGH München, Urteil vom 26.02.2002 – 20 A 00.40039, juris Rn. 21; OVG Berlin-Brandenburg, Beschluss vom 03.07.2009 – 12 S 154/08, juris Rn. 30), und 40 dB(A) nachts, (vgl. OVG Koblenz, Urteil vom 08.07.2009 – 8 C 10399/08, juris Rn. 122), als geringfügig an.

Den danach abwägungserheblichen, also nicht geringfügigen insgesamt von dem Betrieb des Marineflugplatzes Nordholz ausgehenden Fluglärm hält die Genehmigungsbehörde im Hinblick auf den mit dem Vorhaben verfolgten Zweck der Sicherung der Landesverteidigung für zumutbar. Die Zumutbarkeit der Lärmauswirkungen stützt die Genehmigungsbehörde auch auf den Umstand, dass auch unterhalb der gesetzlich festgelegten Zumutbarkeitsschwelle und oberhalb der hier vertretenen Geringfügigkeitsschwelle nur wenige Anwohner betroffen sind. So werden tagsüber ca. 20 Wohnbebauungen mit einem äquivalenten Dauerschallpegel von 58 dB(A) und ca. 80 zusätzliche Wohnbebauungen mit einem äquivalenten Dauerschallpegel von 55 dB(A) belastet. Bei dem abwägungserheblich betroffenen Gebiet von 50 dB(A) tags handelt es sich hauptsächlich um unbewohntes landwirtschaftlich geprägtes Gebiet, dass von den Siedlungen Midlum, Hartingspecken, Spiekaer Nordermarren, Steinau, Wursterheide, Kösters Weg und Wanhöden durchzogen wird. In diesem Gebiet finden sich ca. 1500 Wohnbebauungen. Nachts werden ca. 100 Wohnbebauungen mit einem äquivalenten Dauerschallpegel von 45 dB(A) belastet. In das abwägungserheblich betroffene Gebiet von 40 dB(A) nachts fallen zusätzlich zu den bereits tagsüber abwägungserheblich betroffenen Siedlungen Teile der Siedlungen Arensch, Berensch, Gudendorf und Nordholz Deichsende.

Insoweit ist auch zu berücksichtigen, dass die Lärmbelastung gegenüber der seit Jahrzehnten tatsächlich vorhandenen Fluglärmbelastung insgesamt nicht erheblich ansteigt. Bei einem Vergleich der Veränderung der äquivalenten Dauerschallpegel zwischen dem Vergleichsszenario 2016 (ohne MFG 5) und dem Prognoseszenario 2030 an den 80 Immissionsorten zeigt sich, dass die Immissionsorte 2 und 3 (Wanhöden), 27 und 29 (Wursterheide) und 34 (Midlum) tagsüber und nachts die Immissionsorte 2 (Wanhöden), 21 bis 25 und 28 (Nordholz) und 34 und 35 (Midlum) vorhabenbedingt erstmalig abwägungserheblich betroffen sind.

Zwar kommt es an einzelnen Immissionsorten zu erheblichen Erhöhungen des Dauerschallpegels um bis zu 6,5 dB(A) tags (IO 28) und bis zu 8,5 dB(A) nachts (IO 28). Diese Erhöhungen sind jedoch in Relation zu dem insgesamt erreichten äquivalenten Dauerschallpegel zu bewerten. Die Genehmigungsbehörde geht daher davon aus, dass an den Immissionsorten 21, 22, 23, 25, 28, 31, 32, 33 und 35 zwar eine spürbare Erhöhung der Fluglärmbelastungen eintreten wird, diese Belastung aber gleichwohl insgesamt geringfügig bzw. zumutbar ist, weil sie unterhalb bzw. kurz oberhalb der Geringfügigkeitsschwelle liegt. Die Erhöhung des äquivalenten Dauerschallpegels an den Immissionsorten 5 bis 8 begründet sich durch die Anlage des Helispots im Westteil des

Flugplatzes. An diesen Immissionsorten sind in etwa 20 Wohnhäuser betroffen. Ebenso verhält es sich an den Immissionsorten 1 und 2. Von den Erhöhungen des äquivalenten Dauerschallpegels sind an diesen Immissionsorten ca. 8 Wohnhäuser betroffen. Nach Auffassung der Genehmigungsbehörde sind diese einzelnen erheblichen Zunahmen des Fluglärms zumutbar, da die Anzahl der Betroffenen begrenzt ist und die Dauerschallpegel jedenfalls zur Tagzeit deutlich unterhalb der jeweiligen Zumutbarkeitsschwellen liegen. Auch die Zunahme des äquivalenten Dauerschallpegels am Tag und in der Nacht am Immissionsort 34 führt zu keiner unzumutbaren Belastung, da die Zumutbarkeitsschwellen jedenfalls deutlich unterschritten werden. Soweit an einzelnen Immissionsorten (z.B. am Immissionsort 7) die Zumutbarkeitsschwellen unter Anwendung der Neubauwerte erstmals überschritten werden, erhalten die Betroffenen einen Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen.

Insgesamt ist der dem Marineflugplatz Nordholz zuzurechnende Fluglärm im Hinblick auf die militärische Aufgabenstellung zumutbar. Der militärische Flugplatz Nordholz ist der einzig verbliebene Flugplatz der Deutschen Marine und damit für die Einsatzfähigkeit der Marine unverzichtbar. Der Zweck der Landesverteidigung hat nach Art. 87a Abs. 1 Satz 1 Grundgesetz Verfassungsrang. Dieser Verteidigungsauftrag umfasst nicht nur die Einsatzflüge der militärischen Luftfahrzeuge, sondern auch die Ausbildung der Soldaten und die Wartung und Instandhaltung des Geräts. Vom Marineflugplatz Nordholz aus werden die Seefernaufklärer vom Typ P-3 Orion eingesetzt. Die Einsatzfähigkeit auch der schwimmenden Einheiten der Marine ist zu einem wesentlichen Teil von der Verfügbarkeit der Bordhubschrauber abhängig. Das betrifft sowohl die Hubschrauber vom Typ Sea Lynx, die auf Fregatten eingeschifft werden, als auch die Sea King als Bordhubschrauber der Einsatzgruppenversorger. Ferner ist die Einsatzbereitschaft der Sea King als SAR-Hubschrauber, die für die Nordsee von Helgoland aus und für die Ostsee von Warnemünde aus verfügbar sein müssen, unerlässlich. Auch wenn die Hubschrauber von den Schiffen und den SAR-Stationen eingesetzt werden, bleibt die Verfügbarkeit des Marineflugplatzes Nordholz für die Aufrechterhaltung der Einsatzbereitschaft, etwa durch die Ausbildung der Piloten und Besatzungen sowie durch Versorgung, Wartung und Instandhaltung der Luftfahrzeuge, unverzichtbar. Vor diesem Hintergrund ist der mit dem Betrieb des Marineflugplatzes Nordholz verbundene Fluglärm den Bewohnern der Umgebung des Flugplatzes zuzumuten.

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_{2,5} eingeführt.

Das BImSchG gilt – mit Ausnahme des sechsten Teils – nicht für Flugplätze, § 2 Abs. 2 S. 1 BImSchG. Die Ausschlusswirkung des § 2 Abs. 2 S. 1 BImSchG für Flugplätze erfasst grundsätzlich auch das untergesetzliche Regelwerk. Davon ausgenommen sind allerdings Rechtsverordnungen, die zur Erfüllung von bindenden Beschlüssen der Europäischen Gemeinschaften erlassen wurden wie etwa die 39. BImSchV (BVerwG, Urteil v. 16.3.2006 – 4 A 1075.04 – BVerwGE 125, 116 Rn. 425).

Die 39. BImSchV enthält allerdings keine vorhabenbezogenen Immissionsgrenzwerte. Die Einhaltung der dort festgelegten Immissionsgrenzwerte für Luftschadstoffe ist deshalb keine Rechtmäßigkeitsvoraussetzung für fachplanerische Entscheidungen (BVerwG, Urteil v. 11.10.2017 – 9 A 14.16 – NVwZ-Beil. 2018, 41 Rn 120 = BVerwGE 160, 78; BVerwG, Urteil v. 26.5.2004 – 9 A 6.03 – BVerwGE 121, 57 LS 1 = NVwZ 2004, 1237). Vielmehr kann die Überschreitung von Grenzwerten Pflichten zum Erlass von Luftreinhalteplänen, § 47 BImSchG, auslösen. Unabhängig davon sind vorhabenbezogene Luftverunreinigungen planerisch zu bewältigen. Das Gebot der Konfliktbewältigung könnte dann verletzt sein, wenn – etwa wegen hoher Vorbelastung – es bei Vorhabenrealisierung ausgeschlossen erschiene, die Einhaltung der europarechtlich vorgegebenen Grenzwerte durch Luftreinhalteplanung zu sichern (BVerwG NVwZ-Beil. 2018, 41 Rn 120 = BVerwGE 160, 78).

Zur Beurteilung der zu erwartenden Luftschadstoffemissionen und -immissionen hat die Antragstellerin als Anlage 5 des Antrags das Luftschadstoffgutachten des Ingenieurbüros Dr. Dröscher aus März 2018 vorgelegt. Grundlage für die Immissionsprognose sind die durch das Zentrum Luftoperationen erstellten Datenerfassungssysteme für den Marineflugplatz Nordholz. Das Gutachten ermittelt die flug- und flughafeninduzierten Emissionen für die bereits im Datenerfassungssystem enthaltenen vier Szenarien. Dabei wurden sowohl Kenngrößen der Langzeitbelastung (Jahresmittelwerte) als auch der Kurzzeitbelastung ermittelt. Schließlich wurden die ermittelten Schadstoffimmissionen lufthygienisch bewertet.

Das Luftschadstoffgutachten kommt zu dem Ergebnis, dass durch den Flug- und Flugplatzbetrieb des Marineflugplatzes Nordholz für sämtliche Szenarien insgesamt keine erheblich nachteiligen Auswirkungen auf die Luftschadstoffsituation zu erwarten sind. Dies gilt insbesondere auch für die naturschutzfachlich schutzbedürftigen Bereiche an den Immissionsorten N1 bis N8. Auch die Gesamtbelastung durch Luftschadstoffe im Umfeld des Marineflugplatzes Nordholz unterschreitet für die Schadstoffe Stickstoffdioxid, Feinstaub PM₁₀ und Benzol an allen betrachteten

Immissionsorten in sämtlichen Szenarien die Beurteilungswerte für die Langzeitbelastung der 39. BImSchV deutlich.

Eine rechnerische Ermittlung der Gesamtbelastung vom PM_{2,5} war nicht erforderlich. Dies folgt aus dem Umstand, dass selbst unter der Prämisse, dass der Immissionsbeitrag von PM₁₀ vollumfänglich der Fraktion PM_{2,5} zugeordnet wird, der Immissionswert der 39. BImSchV für PM_{2,5} von 25 µg/m³ unterschritten wird.

Hinsichtlich der Geruchsimmissionen wird die Irrelevanzschwelle der Geruchsimmissionsrichtlinie von 0,02 (Geruchswahrnehmungshäufigkeit 2 % der Jahresstunden) in den betrachteten Szenarien an Immissionsort 81 knapp überschritten. Für die erforderliche Ermittlung der Gesamtbelastung kann davon ausgegangen werden, dass 50 % des Immissionswertes an den Immissionsorten bereits ausgeschöpft seien (50 % von 10 % = 5 %). Vorhabenbedingt sind damit maximal 9 % Geruchswahrnehmungshäufigkeit als Anteil der Jahresstunden erreicht. Der Immissionswert von 10 % wird damit eingehalten.

Die Genehmigungsbehörde ist der Überzeugung, dass das von der Antragstellerin vorgelegte Luftschadstoffgutachten eine belastbare Grundlage zur Beurteilung der dem Vorhaben zuzurechnenden Luftschadstoffemissionen darstellt. Da die Luftschadstoffbelastung insgesamt hinter den Grenzwerten der 39. BImSchV zurückbleibt, steht sie der Zulassung des Vorhabens nicht entgegen.

6. Flugbetriebliche Belange

Tatsachen, die die Annahme rechtfertigen, dass flugbetriebliche Belange nicht ausreichend berücksichtigt worden sind, liegen nicht vor. Insbesondere ergeben sich aus der Stellungnahme des Bundesamtes für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr vom 29.11.2018 keine Tatsachen, die Gefahren, die sich aus der Anlage und dem Betrieb des Flugplatzes ergeben, als hinreichend wahrscheinlich erscheinen lassen. Die Vorgaben der §§ 12 und 18a LuftVG werden eingehalten.

Die ausreichende Hindernisfreiheit ist sichergestellt. Die Bewertung von Baumaßnahmen im Bereich des Helispots wird anhand der allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Genehmigung der Anlage und des Betriebs von Hubschrauberflugplätzen des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 19.12.2005 (NfL I 36/06) durchgeführt. Die Position des Helispots und die damit verbundene Lage der Hindernisfreiflächen sowie der Hindernissituation schließen den Instrumentenflugbetrieb aus. Die Nutzung der Helispots ist ausschließlich für den Sichtflugbetrieb beabsichtigt. Die An- und Abflugrichtung wird parallel zur Start- und Landebahn des Flugplatz Nordholz verlaufen. Entsprechend hierzu wurden durch die Antragstellerin bei der Planung des Helispots die Vorgaben gem. NfL I 36-06, Ziff.4.2.2.3, Abb. 4-6 und Tab. 4-1 umgesetzt, (vgl.

Anlage 1.2, Anhang 'Lageplan Helispot', Stand: Februar 2019). Die anzuwendenden Hindernisbegrenzungsflächen sind frei von feststehenden Hindernissen.

Für die Nutzung des Helispots ist durch den Verband eine Betriebsanordnung zu erstellen, welche die Hindernisfreiheit der Hindernisbegrenzungsflächen von beweglichen Hindernissen, wie z.B. parkende/rollende Luftfahrzeuge, sicherstellt. Die Markierung und Befeuerung des Helispots erfolgt gemäß STANAG 3619 (vgl. Anlage 1 der Antragsunterlagen, Technischer Erläuterungsbericht, Abschnitt I.5.5 und I.5.8).

Auch ergeben sich keine Sicherheitsbedenken hinsichtlich der Kennzeichnung der neu zu errichtenden Gebäude. Die von dem Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr geforderte Kennzeichnung der neu errichteten Gebäude mit einer entsprechenden Tag- und Nachtkennzeichnung wird umgesetzt. Auch die übrigen Forderungen des Bundesamtes für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr zur Errichtung der Bauzäune, der Anzeige des Beginns der Bauarbeiten und der Veröffentlichung eines NOTAM werden erfüllt.

Die An- und Abflugverfahren, ein Rollwegenutzungskonzept und Markierungs- und Beschilderungsplan werden zeitgemäß vor Inbetriebnahme des Helispots erstellt.

Durch eine Betriebsanordnung des Verbandes ist sicherzustellen, dass während der Nutzung des Helispots keine Instrumentenanflüge stattfinden.

7. Erfordernisse des Naturschutzes und der Landschaftspflege

Das Vorhaben ist bei Durchführung der festgesetzten Auflagen und Beachtung der Fachbeiträge Eingriffsregelung mit den Belangen des Naturschutzes und der Landschaftspflege vereinbar. Bei der Erteilung der luftrechtlichen Änderungsgenehmigung ist gemäß § 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.

Die Maßnahmen die im Zusammenhang mit der Stationierung des Sea King Mk 41 beantragt worden sind, sind bereits durchgeführt worden. Die Vereinbarkeit dieser Maßnahmen mit den Belangen des Naturschutzes und der Landschaftspflege war daher getrennt von den übrigen beantragten und nachrichtlich dargestellten Maßnahmen zu betrachten.

7.1. Maßnahmen im Zusammenhang mit der Stationierung des Sea King Mk 41

7.1.1 Fachbeitrag Eingriffsregelung

Entsprechend § 17 Abs. 4 BNatSchG wurden die für die Beurteilung der Eingriffe erforderlichen Angaben zu Ort, Art und Umfang der Eingriffe der „Fachbeitrag Eingriffsregelung für verschiedene Bauvorhaben auf dem NATO-Marineflugplatz Nordholz, 3. Teilfortschreibung“ durch die IBL Oldenburg vom 09.03.2011 erstellt. Die Durchführung der darin vorgesehenen Maßnahmen zur Vermeidung, zum Ausgleich und zum Ersatz der Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft wurden angeordnet.

Das erforderliche Benehmen mit der unteren Naturschutzbehörde wurde mit Schreiben vom 24.03.2011 hergestellt. Gleichzeitig wurden die erforderlichen Ausnahmegenehmigungen für die Eingriffe in gemäß § 30 BNatSchG in gesetzlich geschützte Biotope beantragt und am 03.09.2008 und 25.02.2010 erteilt.

7.1.2 Ausmaß der Baumaßnahmen

Aus den beantragten Änderungen und den nachrichtlich dargestellten Baumaßnahmen im Zusammenhang mit der Stationierung des Sea King Mk 41 ergeben sich folgende baubedingte, anlagenbedingte oder betriebsbedingte Wirkungen:

Baubedingt hatte das Vorhaben bauzeitliche Flächeninanspruchnahme durch Arbeitsstreifen und Baustelleneinrichtungsflächen inklusive Bodenverdichtung/-Versiegelung, vorübergehende Schallimmissionen, Störungen durch visuelle Wahrnehmungen und temporäre Luftschadstoffimmissionen zur Folge. Anlagenbedingt sind den Maßnahmen dauerhafte Flächeninanspruchnahme durch Überbauung und Versiegelung und visuelle Veränderungen des Erscheinungsbildes zuzurechnen. Betriebsbedingt werden durch die Maßnahmen visuelle Wirkfaktoren, Geruchsemissionen, Luftschallemissionen und Luftschadstoffemissionen hervorgerufen.

7.1.3 Eingriffe in Schutzgüter

Die Überbauung und Versiegelung von Biotoptypen auf einer Fläche von ca. 49.319 m² wirkten auf den Naturhaushalt. Betroffen war auch der nach § 30 BNatSchG und § 24 NAGBNatSchG geschützte Biotoptyp des Sand-Magerrasens. Die Beanspruchung der Flächen stellte für die Schutzgüter Boden und Pflanzen erhebliche Beeinträchtigungen und damit Eingriffe im Sinne des § 14 BNatSchG dar. Die erforderlichen Ausnahmegenehmigungen nach § 30 Abs. 3 BNatSchG wurden von der zuständigen Unteren Naturschutzbehörde erteilt.

7.1.4 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 wurde, war nicht möglich. Die Maßnahmen zur Anpassung der Infrastruktur waren notwendig, um den durch die Stationierung des Sea King Mk 41 auf dem Marineflugplatz Nordholz im Jahr 2012 angefallenen Anpassungsbedarf zu decken.

Die Überprüfung des Fachbeitrages hat ergeben, dass den gesetzlichen Anforderungen des Vermeidungs- und Verminderungsgebots gemäß § 15 Abs. 1 Satz 1 BNatSchG hinreichend Rechnung getragen worden ist. So wurden bei der Durchführung des Vorhabens von der Vorhabenträgerin die allgemeinen technischen und/oder landschaftspflegerischen Grundsätze beachtet und die Möglichkeiten zum Erhalt und zur Herstellung von Vegetationsflächen entsprechend den Hinweisen in den Abschnitten 4 der Fachbeitrags Eingriffsregelung wahrgenommen. Eingriffe in die Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts durch baubedingte Auswirkungen wurden insbesondere durch eine geordnete Bauausführung minimiert. Dazu wurden unnötige Bodenverdichtungen durch Baufahrzeuge und Baumaterialien vermieden. Teilbereiche, die nur während der Bauphase benötigt wurden, wurden mit Baggermatten geschützt. Die Bodenversiegelung wurde auf ein Mindestmaß beschränkt. Die Mutterbodenaufgabe der Bauflächen wurde ordnungsgemäß abgeschoben und sachgerecht gelagert. Soweit möglich wurde die Mutterbodenaufgabe wiedereingebaut, sodass das im Boden vorhandene Samenmaterial für eine beschleunigte Wiederherstellung der standorttypischen Vegetation sorgen konnte. Weitere Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen bestanden in der Beachtung der DIN 18920 zum Schutz der Vegetation. Für Stämme und Wurzelbereiche wurden Schutzmaßnahmen ergriffen.

7.1.5 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). Dies ist vorliegend erfolgt.

Die Kompensation der erheblichen Beeinträchtigungen durch die Maßnahmen im Zusammenhang mit der Stationierung des Seak King Mk 41 am Marineflugplatz Nordholz erfolgte durch Entsiegelungsmaßnahmen auf einer Fläche von 49.276 m². Für die Kompensation der Überbauung von nach § 30 BNatSchG und § 24 NAGBNatSchG geschützten Flächen wurden Entsiegelungsmaßnahmen auf Flächen durchgeführt, auf denen die Entwicklung von Sand-Magerrasen zu erwarten war. Zudem war auf weiteren Flächen zusätzlich die Entwicklung dieses Biotoptyps zu erwarten. Rechnerisch verblieb ein Kompensationserfordernis von 43 m². Durch die Entsiegelungen entstanden jedoch überwiegend hochwertigere Biotoptypen, als durch die Baumaßnahmen beansprucht worden sind. So stand beispielsweise der Überbauung von Magerrasen auf 7.100 m² die Entstehung neuen Magerrasens auf 25.322 m² gegenüber. Daher ist durch die durchgeführten Entsiegelungsmaßnahmen eine Kompensation der Beeinträchtigungen in ausreichendem Maß erbracht worden.

7.2 Maßnahmen im Zusammenhang mit der Stationierung des NH 90 und der Anlage eines Helispots auf dem Rollweg S

7.2.1 Fachbeiträge Eingriffsregelung

Entsprechend § 17 Abs. 4 BNatSchG wurden die für die Beurteilung der Eingriffe erforderlichen Angaben zu Ort, Art und Umfang der Eingriffe durch Vorlage der Fachbeiträge Eingriffsregelung der IBL Umweltplanung GmbH (Anlagen 6.1 und 6.2 der Antragsunterlagen) erstellt und zusammen mit dem Antrag vorgelegt.

Mit der Anlage 6.1 wurde zur Beurteilung der Eingriffe in Natur und Landschaft ein Fachbeitrag zu den Baumaßnahmen „Errichtung eines Helispots, Sanierung Rollbahn A, Neubau der Waschhalle „NH90“ und Vorfeld, Vorfeld Hubschrauberinstandsetzungshalle 106 und Anbau Halle 82 und Vorfeld“ vorgelegt. Das erforderliche Benehmen wurde mit Schreiben vom 07.02.2019 hergestellt.

Mit der Anlage 6.2 wurde ein Fachbeitrag zu der Baumaßnahme „Neubau der Hubschrauberinstandsetzungshalle 106“ vorgelegt. Das erforderliche Benehmen wurde mit Schreiben der unteren Naturschutzbehörde vom 07.08.2018 hergestellt. Gleichzeitig wurde die erforderliche Ausnahmegenehmigung für den Eingriff gemäß § 30 Abs. 3 BNatSchG in gesetzlich geschützte Biotope erteilt.

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.

7.2.2 Derzeitiger Bestand

Der derzeitige Bestand der hier relevanten Schutzgüter von Natur und Landschaftspflege lässt sich zusammenfassend wie folgt darstellen. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf die Anlagen 6.1 und 6.2 der Antragsunterlagen verwiesen.

7.2.2.1 Boden

Schutzwürdige Böden, wie Böden mit bestimmten Standorteigenschaften oder seltene Böden sind im Untersuchungsraum nicht vorhanden. Auf dem Flugplatzgelände sind die Bodentypen „Braunerde-Podsol“ und „Erd-Niedermoor“ anzutreffen. Diese Böden haben eine maximal allgemeine Bedeutung für das Schutzgut Boden. Die vorherrschend sandigen Böden weisen ein geringes Wasserspeichervermögen, eine mittlere Grundwasserneubildungsrate und eine geringe Nährstoffabgabe an die Vegetation auf. Das Filtervermögen der Böden ist aufgrund des geringen Tongehaltes für Schwermetalle und aufgrund des geringen Humusgehalts für organische Stoffe gering.

Der Anteil der versiegelten Flächen auf dem Gesamtgelände der Liegenschaft beträgt ca. 17 %. Die Durchlässigkeit und Filterfunktion des Bodens ist auf diesen Flächen verhindert. Durch die langjährige militärische Nutzung und die damit verbundenen baulichen Veränderungen, Verdichtungen und Bodenumlagerungen sind die Böden auf dem Flugplatzgelände überprägt.

7.2.2.2 Pflanzen

Auf dem Flugplatzgelände kommt eine Vielzahl von Biotoptypen vor. Die Liegenschaft umfasst größere Bereiche des Biotoptyps „Artenreicher Scherrasen“ und „Sonstige artenarme Grasflur magerer Standorte“ und kleiner Bereiche des Biotoptyps „feuchte Sandheiden“. Ferner sind die geschützten Biotoptypen „Trockene Sandheiden“ und „Sonstiger Sand-Magerrasen“ anzutreffen. Streng geschützte Arten (§ 7 Abs. 2 Nr. 13 BNatSchG) oder besonders geschützte Arten (§ 7 Abs. 2 Nr. 14 BNatSchG) wurden auf dem Flugplatzgelände nicht aufgefunden. Am Vorhabenstandort der Instandsetzungshalle 106 kommt größtenteils artenarmes Extensivgrünland trockener Mineralböden und sonstiger Sandtrockenrasen mit wenigen Kiefern und trockener Sandheide vor. Auf den Flächen wurden Exemplare der Arten „Gewöhnliche Kreuzblume“ und „Glockenheide“ festgestellt. Die Heide- und Trockenrasenbestände gehen in einen größeren Biotopkomplex über. Ferner sind im Vorhabengebiet Gebüsche, Einzelbäume und Waldbestände vorhanden. Am häufigsten sind die Baumarten Wald-Kiefer und Stiel-Eiche anzutreffen.

7.2.2.3 Landschaft

Das Landschaftsbild wird im Wesentlichen durch die Anlage und den Betrieb des Marinefliegerstützpunktes beeinflusst. Der Standort hat keine Naherholungsfunktion, da er nicht öffentlich zugänglich ist. Auf dem Gelände des Marineflugplatzes Nordholz kommen nach den Bewertungsmethoden des Landschaftsrahmenplans des Landkreises Cuxhaven (Landkreis Cuxhaven 2000) Bereiche mit hoher bis geringer Bedeutung für das Landschaftsbild vor. Die Vorhabenstandorte liegen in Bereichen mit mittlerer Bedeutung für das Landschaftsbild. Eine eingerichtete Baustraße verläuft durch einen Bereich mit hoher Bedeutung für das Landschaftsbild.

7.2.2.4 Wasser

Auf dem Gelände des Marineflugplatzes Nordholz sind keine natürlichen Oberflächengewässer oder Fließgewässer vorhanden. Als künstliche Stillgewässer sind ein Regenrückhaltebecken, zwei Betonbecken, ein Kleingewässer östlich der Rollbahn D1 ein Betonbecken am westlichen Rand der Liegenschaft und kleinere Zierteiche vorhanden.

Im Bereich der Liegenschaft liegen zwei Grundwasserkörper, deren mengenmäßiger Zustand als gut eingestuft wird. Das Schutzpotential der grundwasserüberdeckenden Bodenschichten ist im Untersuchungsgebiet variabel und reicht von gering bis hoch. Im Bereich der überwiegenden Baumaßnahmen (westlicher Bereich der Liegenschaft) wird das Schutzpotential der Grundwasserüberdeckung als hoch eingestuft. Die Grundwasserbildungsraten liegen vorwiegend zwischen 351 und 400 mm/a, in östlichen Teilbereichen zwischen 51 und 100 mm/a und in nordwestlichen Teilbereichen zwischen 301 und 350 mm/a. Es handelt sich dabei um eine mittlere Grundwasserneubildungsrate. Grundwasserentnahmen finden im Bereich der Liegenschaft nicht statt. Die Liegenschaft liegt nicht im Bereich eines Trinkwasserschutzgebietes. Aufgrund der Entfernung von mehr als 4 km zum nächstliegenden Trinkwasserschutzgebiet „Altenwalde“, kommt dem Vorhabenstandort nur allgemeine Bedeutung für das Schutzgut Grundwasser zu.

Der Anteil der versiegelten Flächen durch die Durchlässigkeit, Filterfunktion und Grundwasserneubildung verhindert wird beträgt ca. 17 %. Den übrigen Flächen kommt bezogen auf die Grundwasserneubildungsrate eine hohe Bedeutung zu.

Die Grundwasserbeschaffenheit wird aufgrund der Nutzungsintensität auf vorherrschend sandigen Böden, denen ein geringes Schutzpotential hinsichtlich des Eintrags von Schadstoffen zukommt, anthropogen beeinflusst.

7.2.2.5 Tiere

Die Vorhabenstandorte weisen eine geringe Bedeutung für Brut- und Gastvögel auf. Im Untersuchungsraum finden sich keine avifaunistisch wertvollen Bereiche für Brut- und Gastvögel; auch Gehölzbestände wurden nicht aufgefunden. Im Untersuchungsraum wurden keine derzeit genutzten Fledermausquartiere festgestellt, insbesondere wurden keine Bäume vorgefunden, die zur regelmäßigen Nutzung als Quartier in Frage kommen. Der Untersuchungsraum ist daher von geringer Bedeutung für Fledermäuse. Dies ergibt sich aus den vorgefundenen Strukturen, der regelmäßigen Pflege und der Vorbelastung.

Auf dem Gelände des Marineflugplatzes Nordholz sind Habitatstrukturen vorhanden, die als Lebensraum dienen können. Wichtige Bereiche mit Vorkommen bestimmter Tiergruppen wie Amphibien, Reptilien, Tag- und Nachtfalter und Heuschrecken oder avifaunistisch wertvolle Bereiche sind jedoch nicht vorhanden.

7.2.2.6 Klima und Luft

Die großflächigen Gehölzbestände mit Waldklima sind von hoher bis sehr hoher Bedeutung für die Frischluftentstehung, dabei sind die Freiflächen dem Klimatotyp „Freilandklima der Geest“ und die mit Gebäuden und Straßen versiegelten Bereiche dem Klimatotyp „Siedlungsklima“ zuzuordnen. Die Frei- und Waldflächen der Liegenschaft haben für das Klima eine Bedeutung als Ausgleichsräume. Durch den bestehenden Flugbetrieb und sonstigen Vorfeldbetrieb bestehen Vorbelastungen durch Luftschadstoffe, die jedoch als gering einzuordnen sind.

7.2.2.7 Schutzgebiete und -objekte sowie schutzwürdige Bereiche

Der Marineflugplatz Nordholz befindet sich weder innerhalb eines Natura 2000-Gebietes nach § 7 Abs. 1 Nr. 8 BNatSchG, eines Naturschutzgebietes nach § 23 BNatSchG, eines Nationalparks nach § 24 BNatSchG, eines Biosphärenreservats nach § 25 BNatSchG oder eines Landschaftsschutzgebietes nach § 26 BNatSchG, noch grenzt er an eines dieser Gebiete an. Das nächstgelegene FFH-Gebiet befindet sich östlich des MFSP in einer Entfernung von ca. 1,9 km zur Liegenschaftsgrenze und ca. 3,5 km zum Vorhabenstandort („Aßbüttler und Herrschaftliches Moor“, EU-Kennzahlen: 2218-302). Das Gebiet ist zugleich als Gebiet nach § 23 BNatSchG ausgewiesen (betr. die NSG „Herrschaftliches Moor“, NSG LÜ 00087 sowie „Aßbüttler Moor“, NSG LÜ 00083) (NMUEK 2018).

Nach § 24 NAGBNatSchG und § 30 BNatSchG geschützte Biotoptypen kommen nur im direkten Vorhabenbereich der Baumaßnahme „Instandsetzungshalle Neubau der Hubschrauberinstandsetzungshalle 106“ in vor. Es handelt sich dabei um den Biotoptyp „Trockene Sandheide“ (HCT) in Vergesellschaftung mit sonstigem Sandtrockenrasen (RSZ), die nach

§ 24 NAGBNatSchG und § 30 Abs. 2 Nr. 3 BNatSchG als Zwergstrauchheide und Trockenrasen gesetzlich geschützt sind.

7.2.3 Ausmaß des Vorhabens

Aus den beantragten Änderungen und den nachrichtlich dargestellten Baumaßnahmen ergeben sich folgende baubedingte, anlagenbedingte oder betriebsbedingte Wirkungen:

Baubedingt hat das geplante Vorhaben bauzeitliche Flächeninanspruchnahme durch Arbeitsstreifen und Baustelleneinrichtungsflächen inklusive Bodenverdichtung/-Versiegelung, vorübergehende Schallimmissionen, Störungen durch visuelle Wahrnehmungen und temporäre Luftschadstoffimmissionen zur Folge.

Anlagenbedingt sind dem geplanten Vorhaben dauerhafte Flächeninanspruchnahme durch Überbauung und Versiegelung und visuelle Veränderungen des Erscheinungsbildes zuzurechnen.

Betriebsbedingt werden durch das Vorhaben visuelle Wirkfaktoren, Geruchsemissionen, Luftschallemissionen und Luftschadstoffemissionen hervorgerufen.

7.2.4 Eingriffe in Schutzgüter

Die geplanten Baumaßnahmen stellen einen Eingriff in die Natur i.S.v. § 14 Abs. 1 BNatSchG dar. Insbesondere durch die Flächeninanspruchnahme und Neuversiegelung von Böden wird die Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts erheblich beeinträchtigt. Die mit dem Vorhaben verbundenen Beeinträchtigungen und daraus resultierenden Eingriffe i.S.v. § 14 Abs. 1 BNatSchG sind in den Fachbeiträgen zur Eingriffsregelung bezeichnet und ausführlich dargestellt.

7.2.4.1 Eingriff in das Schutzgut Boden

Die geplanten Baumaßnahmen haben umfangreiche Veränderungen der Böden zur Folge. Durch anlagebedingte Auswirkungen kommt es zu einer unvermeidbaren Beanspruchung von Boden durch Überbauung und Versiegelung. Insgesamt werden durch die geplanten Baumaßnahmen 20.389 m² neu versiegelt, davon entfallen 8.266 m² auf den Neubau der Instandsetzungshalle 106 (vgl. Anlage 6.1 der Antragsunterlagen, Tabelle 4-1 und Anlage 6.2 der Antragsunterlagen, S. 16). Die Versiegelung hat einen vollständigen Wert- und Funktionsverlust des betroffenen Bodens zur Folge. Die dauerhafte Überbauung stellt für das Schutzgut Boden eine erhebliche Beeinträchtigung und damit einen Eingriff im Sinne des § 14 BNatSchG dar.

7.2.4.2 Eingriff in das Schutzgut Pflanzen

Die baubedingten Auswirkungen auf das Schutzgut Pflanzen durch die bauzeitliche Inanspruchnahme von Flächen und Lebensräumen können zu einem großen Teil durch Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen ausgeschlossen werden. Im Rahmen des Neubaus der Instandsetzungshalle 106 stellen die baubedingten Auswirkungen durch Beseitigung von Gehölzen und Flächeninanspruchnahme jedoch erhebliche Beeinträchtigungen für das Schutzgut und somit einen Eingriff im Sinne des § 14 BNatSchG dar.

Die anlagebedingten Auswirkungen des übrigen Vorhabens stellen durch die Beanspruchung nicht versiegelter Flächen eine erhebliche Beeinträchtigung und damit einen Eingriff im Sinne des § 14 BNatSchG dar. Durch die geplanten Baumaßnahmen werden anlagebedingt Biotope auf einer Fläche von 12.123 m² dauerhaft überbaut bzw. versiegelt und damit erheblich in Anspruch genommen. Hiervon betroffen sind die Biotoptypen sonstiges mesophiles Grünland (GMS) auf insgesamt 9.695 m² Fläche, sonstiges mesophiles Grünland (Mageres mesophiles Grünland kalkarmer Standorte) GMS(GMA) auf 826 m² Fläche, Sonstiger Sandtrockenrasen (RSZ) auf 7 m², Artenarmes Extensivgrünland trockener Mineralböden (überprägt durch Mageres mesophiles Grünland kalkarmer Standorte) GET(GMA) auf 1.009 m², artenarmes Extensivgrünland trockener Mineralböden (GET) auf 2.026 m², Beete/ Rabatte (ER) auf 152 m² und Artenreicher Scherrasen (GRR) auf 345 m².

Betriebsbedingte Auswirkungen können hingegen ausgeschlossen werden. Gefährdete Pflanzenarten sind von dem Vorhaben nicht betroffen.

7.2.4.3 Auswirkungen auf das Schutzgut Landschaft

Baubedingte Auswirkungen auf das Landschaftsbild durch Luftschallimmissionen sind unter Berücksichtigung der Lage der Baumaßnahmen innerhalb der Liegenschaftsgrenzen und aufgrund der Vorbelastung in ihrer Intensität als gering einzustufen. Daher sind erhebliche Beeinträchtigungen auszuschließen.

Erhebliche Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes i.S.d. § 14 BNatSchG durch anlagebedingte Auswirkungen durch Veränderungen des Erscheinungsbildes der der Öffentlichkeit nicht zugänglichen Liegenschaft sind vor dem Hintergrund der Vorbelastung und der optischen Eingliederung nicht zu erwarten.

Betriebsbedingte Auswirkungen durch visuelle Effekte durch vertikale Flugbewegungen der Helikopter und durch Geruchs- oder Luftschallimmissionen führen vor dem Hintergrund der Vorbelastung nicht zu einer erheblichen Beeinträchtigung.

7.2.4.4 Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser

Vorhabenbedingte direkte oder indirekte Auswirkungen auf Oberflächengewässer können ausgeschlossen werden. Unter Berücksichtigung der großflächig vorhandenen Freiflächen ergeben sich durch die Bodenversiegelungen keine relevanten Veränderungen der Grundwasserneubildungsrate. Die dauerhafte Überbauung von Flächen beeinflusst zwar die Durchlässigkeit und damit die Grundwasserneubildung, da Niederschlagswasser auf den befestigten Flächen nicht mehr versickern kann. Diese Veränderungen sind jedoch auf das unmittelbare Umfeld der Baumaßnahmen beschränkt und daher mit Bezug auf die ausgedehnten Freiflächen des Marineflugplatzes lokal begrenzt. Die Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser sind daher als unerheblich zu bewerten.

7.2.4.5 Auswirkungen das Schutzgut Tiere

Bau-, anlage- und betriebsbedingte, erhebliche Auswirkungen auf das Schutzgut Tiere können durch Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen ausgeschlossen werden, sodass kein Eingriff in das Schutzgut Tiere nach § 14 BNatSchG vorliegt. An den Vorhabenstandorten bleiben Habitate in ausreichender Größe erhalten. Auch eine Vernetzung zu vergleichbaren Habitaten bleibt erhalten. Störungen durch visuelle Wahrnehmung oder eine erhöhte Kollisionsgefahr stellen aufgrund des langjährigen Betriebes und der entsprechenden Vorbelastung keine erheblichen Beeinträchtigungen dar.

7.2.4.6 Auswirkungen auf das Schutzgut Klima/Luft

Die möglichen Auswirkungen der Überbauung von Grünflächen auf das lokale Klima sind auf das unmittelbare Umfeld der Baumaßnahmen beschränkt und mit Bezug auf die Fläche des gesamten Marineflugplatzes somit lokal begrenzt. Bedeutsame Bereiche für das Schutzgut Klima bleiben bestehen.

Die betriebsbedingten Luftschadstoffemissionen im Bereich der Vorfelder der Waschhalle NH90, der Halle 106 und der Halle 82 sowie der Rollbahn A und des Helispots stellen ebenfalls keine erhebliche Beeinträchtigung dar. Es bestehen weiterhin ausgedehnte Freiflächen, die als Frischluftentstehungsgebiet dienen. Die Klimaausgleichsfunktion wird durch das Vorhaben nicht verändert.

Erhebliche Beeinträchtigungen durch die dauerhafte Flächeninanspruchnahme sind nicht gegeben. Ein Eingriff im Sinne des § 14 BNatSchG liegt nicht vor.

7.2.4.7 Auswirkungen auf Schutzgebiete und -objekte sowie schutzwürdige Bereiche (außer FFH- und EU-Vogel-Schutzgebiete)

Durch die Errichtung der Halle 106 mit Nebenanlagen werden Flächen dauerhaft überbaut, wovon in Teilbereichen auch ein nach § 30 BNatSchG gesetzlich geschütztes Biotop betroffen wird. Die betroffenen Biotoptypen haben im Ist- Zustand einen Wertfaktor von 0 bis 5. Die Beseitigung der Gehölze sowie die Beanspruchung der Flächen stellen für das Schutzgut Pflanzen erhebliche Beeinträchtigungen und damit einen Eingriff im Sinne des § 14 BNatSchG dar. Die erforderliche Ausnahmegenehmigung nach § 30 Abs. 3 BNatSchG wurde von der zuständigen Unteren Naturschutzbehörde mit Schreiben vom 07.08.2018 erteilt.

7.2.4.8 Auswirkungen auf FFH- und EU-Vogel-Schutzgebiete

Die Genehmigungsbehörde ist im Rahmen der Vorprüfung auf der Grundlage der vorgelegten Antragsunterlagen zu dem Ergebnis gekommen, dass durch das Vorhaben keine direkten und keine erheblichen indirekten Auswirkungen auf die von dem Marineflugplatz Nordholz mindestens 3.500 m entfernten Natura 2000-Gebiete und mindestens 7.100 m entfernten Vogelschutzgebiete zu erwarten sind, sodass eine erhebliche Beeinträchtigung dieser Natura 2000-Gebiete, in ihren für die Erhaltungsziele oder für den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen, ausgeschlossen werden konnte.

Das Vorhaben wird ausschließlich auf den Flächen des bestehenden Marineflugplatzes Nordholz durchgeführt, so dass baubedingt keine Flächen von FFH-Gebieten für das Vorhaben in Anspruch genommen werden. Indirekte Auswirkungen des Vorhabens auf benachbarte FFH-Gebiete und Vogelschutzgebiete durch Überflüge sind nach Ansicht der Genehmigungsbehörde nicht geeignet, diese Gebiete erheblich zu beeinträchtigen. Dies ist anzunehmen, wenn das Vorhaben sich zwar auf ein entsprechendes Gebiet auswirkt, die für dieses Gebiet festgelegten Erhaltungsziele jedoch nicht zu beeinträchtigen droht (EuGH, Urteil vom 07. 09. 2004 - C-127/02, BeckRS 2004, 75716, Rn. 47). Das europäische Vogelschutzgebiet bezweckt, das Überleben und die Vermehrung der dort vorkommenden, in Anhang I und Artikel 4 Abs. 2 der Richtlinie 79/409/EWG des Rates vom 2. April 1979 über die Erhaltung der wild lebenden Vogelarten (ABl. EG Nr. L 103 S. 1) in der jeweils geltenden Fassung genannten Vogelarten sicherzustellen. Die Erhaltungsziele für das Vogelschutzgebiet „Niedersächsisches Wattenmeer und angrenzendes Küstenmeer“ sehen insbesondere die Erhaltung langfristig lebensfähiger und im Rahmen natürlicher Schwankungen stabiler Populationen, die Erhaltung des natürlichen Verbreitungsgebietes und geeigneter Lebensräume für alle Lebensphasen vor,

vgl. „Wertbestimmende Lebensraumtypen und Arten sowie Erhaltungsziele des Europäischen Vogelschutzgebietes Niedersächsisches Wattenmeer und angrenzendes Küstenmeer“ und des Gebietes von gemeinschaftlicher Bedeutung „Nationalpark Niedersächsisches Wattenmeer“, Anlage 5 zu § 2 Abs. 2 Satz 2 und Abs. 3 Satz 2 des Gesetzes über den Nationalpark „Niedersächsisches Wattenmeer“ (NWattNPG) vom 11.

Juli 2001, zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 19.02.2010 (Nds. GVBl. S. 104).

Betriebsbedingt kommt es in den EU-Vogelschutzgebieten im weiteren Untersuchungsgebiet zum einen zu Veränderungen der Schallimmissionen durch Überflüge und zum anderen zu Veränderungen hinsichtlich der visuellen Wahrnehmung.

Hinsichtlich der Veränderungen der Schallimmissionen ist eine maximale Erhöhung des äquivalenten Dauerschallpegels um 3,1 dB(A) am Tag an den Immissionsorten 65 und 67 und um 4,1 dB(A) in der Nacht am Immissionsort 63 prognostiziert worden. In den Vogelschutzgebieten liegt der äquivalente Dauerschallpegel demnach bei bis zu 48,6 dB(A) am Tag und bei bis zu 40,4 dB(A) in der Nacht. Die maximale Verringerung der Schallimmissionen ist am Immissionsort 64 festzustellen, an dem sich der äquivalenten Dauerschallpegel um 6,5 dB(A) in der Nacht verringert.

Trotz der Erhöhung der Dauerschallpegel liegt die Fluglärmbelastung weit unterhalb der auch für Vögel als relevant angesehenen Werte, so dass eine Beeinträchtigung der Vogelschutzgebiete unter dem Aspekt der Schallemissionen ausgeschlossen werden kann. Für Vögel werden die Schallpegel ab 47 dB(A) nachts und 55 dB(A) tags als relevant angesehen (vgl. Bundesamt für Naturschutz: FFH-VP-Info: Fachinformationssystem zur FFH-Verträglichkeitsprüfung, Stand: 02.12.2016, www.ffh-vp-info.de, Küstenseeschwalbe - 5.1 Akustische Reize (Schall) - 3. Prognosemethoden, m.w.N.).

Hinsichtlich der visuellen Wahrnehmung von tieffliegenden Hubschraubern sind angesichts des jahrzehntelangen Flugbetriebs wegen des Gewöhnungseffekts lediglich minimale Veränderungen zu erwarten. Das 7.100 m entfernte Vogelschutzgebiet „Niedersächsisches Wattenmeer und angrenzendes Küstenmeer“ gehört zu den „Luftfahrtrelevanten Vogelgebieten“, die nach einheitlichen Kriterien von der Arbeitsgruppe Luftfahrt und Naturschutz unter Leitung des Bundesamtes für Naturschutz (BfN) und dem Deutschen Aero Club (DAeC) in Zusammenarbeit mit den Vogelschutzwarten der Länder ausgewählt worden sind und für die die Empfehlung, eine Mindestflughöhe von 600 m einzuhalten, ausgesprochen worden ist (vgl. BfN 2018). Diese Empfehlung kann von Hubschraubern der Marine angesichts der Einsatzzwecke etwa der Seenotrettung und der hierfür erforderlichen Ausbildung nicht eingehalten werden. Bezogen auf die bereits seit Jahrzehnten vorhandenen Flugbewegungen ist ein Gewöhnungseffekt anzunehmen, sodass vorrangig die vorhabenbedingten Veränderungen in den Blick zu nehmen waren. Eine Veränderung der festgelegten Flugrouten findet nicht statt. Durch das Vorhaben entstehen Mehrbelastungen durch lediglich wenige zusätzliche Flugbewegungen über dem Vogelschutzgebiet „Niedersächsisches Wattenmeer und angrenzendes Küstenmeer“, die die empfohlene Mindestflughöhe von 600 m mit einer minimalen Überflughöhe von 225 m unterschreiten.

Die Genehmigungsbehörde ist – gemessen am Maßstab praktischer Vernunft (BVerwGE 131, 274 Rn 57) – der Überzeugung, dass diese indirekten Veränderungen nicht geeignet sind, die für das Vogelschutzgebiet festgelegten Erhaltungsziele zu beeinträchtigen. Es ist angesichts der Gewöhnung der vorhandenen Vögel an den seit mehreren Jahrzehnten bestehenden Flugverkehr im Bereich der festgelegten Flugrouten und der lediglich geringen Erhöhung der Flugbewegungen in Überflughöhen, die eine Störung von Vogelarten bedingen können, nicht erkennbar, dass die Vögel vorhabenbedingt in einer für den Zustand der Population relevanten Weise gestört werden oder es zu einer Abnahme des Verbreitungsgebietes kommen wird. Ferner lässt auch der weiterhin geringe Dauerschallpegel an den relevanten immissionsorten eine Veränderung der Bestände in den wertvollen avifaunistischen Bereichen und dem Vogelschutzgebiet nicht erwarten. Die Brut-, Nahrungs-, Rast- und Mauseergebiete für typische Brut- und Gastvogelarten verbleiben somit störungsarm.

Darüber hinaus sind keine direkten oder indirekten Auswirkungen auf die im weiteren Untersuchungsgebiet befindlichen Natura-2000-Gebiete zu erwarten. Die Kohärenz der Natura 2000-Gebiete wird durch das Vorhaben somit nicht beeinträchtigt. Der Durchführung einer FFH-Verträglichkeitsprüfung bedurfte es daher nicht.

7.2.5 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. Die Maßnahmen zur Anpassung der Infrastruktur sind notwendig, um den Anpassungsbedarf für den erforderlichen Austausch des Sea King Mk 41 durch den NH 90 zu decken. Die Anlegung des Helispot ist erforderlich, um die Regelung des Platzverkehrs zu verbessern. Denn bisher verfügt der Marineflugplatz Nordholz über keinen ausgewiesenen Landeplatz für Hubschrauber. Die Hubschrauber müssen bisher die Start- und Landebahn nutzen. Dieser Umstand schränkt die Flexibilität im Flugbetrieb mit den Flugzeugen ein.

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 Vorhabenträgerin die allgemeinen technischen und/oder landschaftspflegerischen Grundsätze beachtet und die Möglichkeiten zum Erhalt und zur Herstellung von Vegetationsflächen entsprechend den Hinweisen in den Abschnitten 7 der beiden Fachbeiträge Eingriffsregelung wahrgenommen. Eingriffe in die Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts werden insbesondere durch die Minimierung der Flächeninanspruchnahme durch Bauflächen und bei der Vorbereitung und Durchführung von Baustelleneinrichtungen und Baumaßnahmen auf das notwendige Maß beschränkt. Weitere Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen bestehen z.B. in der

Beachtung der DIN 18920, DIN 18300 und der RAS-LP 4, sowie in der Beschränkung der Bodenbeanspruchung auf das erforderliche Mindestmaß.

Im Übrigen wird auf die Ausführungen in den Abschnitten 7 der beiden Fachbeiträge Eingriffsregelung (Anlagen 6.1 und 6.2 der Antragsunterlagen) Bezug genommen.

7.2.6 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 Satz 2, 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.

Ersetzt ist eine Beeinträchtigung, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in dem betroffenen Naturraum in gleichwertiger Weise hergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht neu gestaltet ist.

Die Kompensation der erheblichen Beeinträchtigungen durch die Baumaßnahme „Neubau der Hubschrauberinstandsetzungshalle 106“ erfolgt durch Entsiegelungsmaßnahmen im ehemaligen Munitionslager Oxstedt auf einer Fläche von 11.970 m² (Kompensationsmaßnahmen A1 bis A4), durch die Entwicklung von Heidebeständen auf 930 m² (Kompensationsmaßnahme A5) sowie durch die Wiederherstellung von degenerierten Heidebeständen auf einer Fläche von ca. 3.000 m² (Kompensationsmaßnahme A 6).

Ein Teil der Kompensation der erheblichen Beeinträchtigungen der Schutzgüter Pflanzen und Boden durch die Baumaßnahmen „Errichtung eines Helispots, Sanierung Rollbahn A, Neubau der Waschhalle „NH90“ und Vorfeld, Vorfeld Hubschrauberinstandsetzungshalle 106 und Anbau Halle

82 und Vorfeld“ erfolgt zum einen durch die Entwicklung einer Ackerfläche zu Heide auf einer Fläche von 2.505 m² (Kompensationsmaßnahme A1). Danach verbleibt ein Kompensationsbedarf von rund 35.800 Werteinheiten, wobei die Kompensation auf einer Fläche von mindestens 9.620 m² mit einer Aufwertung der Bodenfunktion verbunden sein muss. Die Antragstellerin hat dazu eine Vereinbarung mit dem Landkreis Cuxhaven abgeschlossen, wonach sich dieser vertraglich zur Übernahme der Kompensationsverpflichtung gem. § 7 Abs. 3 NAGBNatSchG entsprechend der Vorgaben des Fachbeitrags zur Eingriffsregelung verpflichtet.

Diese Kompensationsmaßnahmen stehen auch im Einklang mit § 15 Abs. 3 Satz 1 BNatSchG. Danach ist bei der Inanspruchnahme von land- oder forstwirtschaftlich genutzten Flächen für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen auf agrarstrukturelle Belange Rücksicht zu nehmen. Für die landwirtschaftliche Nutzung besonders geeignete Böden sind nur im notwendigen Umfang in Anspruch zu nehmen. So sind im Sinne des § 15 Abs. 3 Satz 2 BNatSchG für die erheblichen Beeinträchtigungen, die durch die Baumaßnahme „Neubau der Hubschrauberinstandsetzungshalle 106“ entstehen, Maßnahmen zur Entsiegelung (Kompensationsmaßnahmen A1 bis A4) und Bewirtschaftungs- oder Pflegemaßnahmen, die der dauerhaften Aufwertung des Naturhaushalts dienen, als Kompensationsmaßnahmen gewählt worden. Für die Baumaßnahmen „Errichtung eines Helispots, Sanierung Rollbahn A, Neubau der Waschhalle „NH90“ und Vorfeld, Vorfeld Hubschrauberinstandsetzungshalle 106 und Anbau Halle 82 und Vorfeld“ ist auf landwirtschaftliche Flächen zurückzugreifen, da es auf dem Gelände der Liegenschaft nicht möglich ist, den verbleibenden Kompensationsbedarf durch die Anlage höherwertiger Biotope oder durch Entsiegelungsmaßnahmen zu kompensieren (vgl. Anlage 6.1 der Antragsunterlagen, S. 33).

Die Landwirtschaftskammer Niedersachsen fordert – abstellend auf den Entwurf einer Kompensationsverordnung nach § 15 Absatz 7 BNatSchG des Bundeskabinetts vom 24.04.2013 – die Einhaltung des darin enthaltenden Verfahrens. Danach sollen Böden, die für die Landwirtschaft besonders geeignet sind, künftig nur dann zur Kompensation herangezogen werden, wenn der Ausgleich oder Ersatz bei einem Eingriff nicht auch durch Maßnahmen zur Entsiegelung, Wiedervernetzung von Lebensräumen oder durch Bewirtschaftungs- und Pflegemaßnahmen erbracht werden kann. Wie bereits dargestellt sind ist dieses Verfahren schon aufgrund des § 15 Abs. 3 BNatSchG eingehalten worden. Soweit die Landwirtschaftskammer darüber hinaus anregt, dass die Realisierung des verbleibenden Kompensationsbedarfes, dessen Umsetzung von der Antragstellerin kostenpflichtig an den Landkreis Cuxhaven abgegebenen worden ist, im Einklang mit dem § 15 Absatz 7 BNatSchG erfolgen soll, ist anzumerken, dass eine Kompensationsverordnung durch den Bund bis heute nicht erlassen worden ist. Zudem ist § 15 Abs. 3 BNatSchG auch bei der Kompensation durch den Landkreis Cuxhaven zu beachten. Somit ist die Berücksichtigung der agrarstrukturellen Belange gewährleistet.

Die hier vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen entsprechend der Fachbeiträge Eingriffsregelung (Anlagen 6.1 und 6.2 der Antragsunterlagen) sind geeignet und erforderlich, um die unvermeidlichen Beeinträchtigungen der Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes auszugleichen. Der Ausgleich erfolgt eingriffsnah und stellt die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushaltes im Umfang der Ausgleichsmaßnahmen gleichartig wieder her.

7.3 Ergebnis

Die beantragten Änderungen des Marinefliegerstützpunktes Nordholz und die nachrichtlich dargestellten Baumaßnahmen verursachten und verursachen unvermeidbare Eingriffe in die Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes i.S.v. § 14 Abs. 1 BNatSchG, die aber durch die angeordneten, in den Fachbeiträgen Eingriffsregelung im einzelnen aufgeführten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vollständig kompensiert wurden bzw. 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 nach §§ 31 Abs. 1, 32 Abs. 1 Satz 1 NAGBNatSchG zuständigen unteren Naturschutzbehörde für zulässig erklärt.

8. Umweltverträglichkeitsprüfung

Für die beantragten Änderungen des Marineflugplatzes Nordholz war entsprechend § 9 Abs. 2 Satz 1 Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (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.

8.1 UVP-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 Flugbetriebsflächen und ist entsprechend § 9 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 UVPG einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen. Eine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nach § 9 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 UVPG besteht, wenn der in Anlage 1 enthaltene Prüfwert für die Vorprüfung erstmals oder erneut erreicht oder überschritten wird und eine Vorprüfung ergibt, dass die Änderung erheblich nachteilige Umweltauswirkungen hervorrufen kann. Für den Marineflugplatz Nordholz ist in der Vergangenheit keine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt worden. Der Flugplatz verfügt aber über eine

bereits vorhandene Startbahn mit einer Länge von mehr als 1.500 m, sodass § 9 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 UVPG nicht unmittelbar anwendbar ist. Für eine Anwendbarkeit des § 9 Abs. 3 Satz 1 Nr. 1 UVPG fehlt es nach der Nr. 14.12 an einer Anknüpfung der UVP-Pflicht an Größenwerte. Die Annahme einer UVP-Vorprüfungspflicht nach § 9 Abs. 3 Satz 1 Nr. 2 UVPG scheitert daran, dass dieser nur für Flugplätze mit einer Start- und Landebahnlänge von weniger als 1.500 m anwendbar ist. Aus der Gesetzesbegründung ist allerdings für § 9 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 eine Auslegungsregel zu entnehmen, wonach Fälle eines erneuten Erreichens oder Überschreitens auch bei Altanlagen denkbar sind, die die Größenwerte nach § 6 UVPG überschreiten; danach liegt ein „erneutes Überschreiten“ in diesen Fällen auch dann vor, wenn die geplante Änderung keine Auswirkungen auf die Größe und Leistung des Vorhabens hat (vgl. BR-Drs. 164/17, S. 91). Diese Gesetzeslücke für militärische Flugplätze mit einer vorhandenen Startbahnlänge von mehr als 1.500 m ist daher durch die analoge Anwendung des § 9 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 UVPG zu füllen.

Vor dem Hintergrund des Vorstehenden war daher eine Vorprüfung im Sinne des § 9 Abs. 2 Satz Nr. 2 UVPG durchzuführen. Die erforderliche überschlägige Vorprüfung 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 Menschen, Pflanzen sowie den Boden, möglich sind. Die durch das Bauvorhaben verursachten Eingriffe sind mit der Überbauung von Biotopen und der Versiegelung von Boden verbunden.

8.2 Einreichung der Unterlagen; Öffentlichkeitsbeteiligung

Die Antragstellerin hat die entscheidungserheblichen und auslegungsreifen Unterlagen über die Umweltauswirkungen i.S.d. § 16 Abs. 1 Satz 1 UVPG, nämlich einen UVP-Bericht der IBL Umweltplanung GmbH – ergänzt durch den Erläuterungsbericht zur Technischen Planung, Fachbeiträge zur Eingriffsregelung, sowie ein Fluglärm-, ein Bodenlärm- und ein Luftschadstoffgutachten – zum Antrag auf Genehmigung des Vorhabens vom 13.08.2018 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 und die im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung eingegangenen Einwendungen berücksichtigt.

8.3 Gegenstand der Umweltverträglichkeitsprüfung

Die Umweltverträglichkeitsprüfung 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. Das im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung zu untersuchende Vorhaben

setzt sich aus dem Antragsgegenstand – den flugbetrieblich relevanten Baumaßnahmen – und den weiteren, nachrichtlich angezeigten Baumaßnahmen zusammen.

Der konkrete Antragsgegenstand, 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 immer die Flugbetriebsflächen, d.h. neben dem Start- und Landebahnsystem auch die Rollwege und die Vorfelder. Flugbetrieblich relevante Baumaßnahmen in diesem Sinne sind alle Baumaßnahmen an Flugbetriebsflächen im Zusammenhang mit der Anlage des Helispots und der Stationierung vom SeaKing ab dem Jahr 2011 und dem NH90 ab dem Jahr 2018. Die hier mittels der eingereichten bautechnischen Unterlagen beschriebene Erweiterung und Anlage von Flugbetriebsflächen des Marineflugplatzes Nordholz ist nach dem Ergebnis der Einzelfall-Vorprüfung auf ihre Umweltauswirkungen zu prüfen. Für die detaillierte Beschreibung des Vorhabens bezüglich der einzelnen Baumaßnahmen wird auf die technische Darstellung in der Anlage 1 der Antragsunterlagen verwiesen.

Weitere Baumaßnahmen im Zusammenhang mit der Stationierung NH90 (2018) und SeaKing (2011) umfassen alle neuen Hochbauten oder Änderungen an Hochbauten und den dazugehörigen Zuwegungen bzw. Verkehrsflächen, die im Zusammenhang mit der Stationierung stehen. Da sich diese Maßnahmen außerhalb von Flugbetriebsflächen befinden, sind sie luftrechtlich nicht relevant und nicht Antragsgegenstand. Diese nachrichtlich angezeigten Baumaßnahmen sind im Zusammenhang mit den flugbetrieblich relevanten Baumaßnahmen auf ihre Umweltauswirkungen zu prüfen.

Die unverändert fortbestehenden Umweltauswirkungen der schon bestehenden Flugplatzanlage und des Betriebs sind als Vorbelastungen in der Umweltprüfung berücksichtigt worden. In methodisch nicht zu beanstandender Art und Weise erfasst der von der Antragstellerin vorgelegte UVP-Bericht solche Vorbelastungen im Untersuchungsschritt „Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen des Vorhabens im Zusammenwirken“, die seit Inkrafttreten des UVPG auf dem militärischen und zivilen Flugplatzgelände durchgeführt worden sind und berücksichtigt sie im Rahmen der sich anschließenden Auswirkungsprognose und -bewertung (s. UVP-Bericht, Abschnitt 1.2.2). Diese Maßnahmen umfassen Flächenversiegelungen auf einer Fläche von 7,6 ha und Entsiegelungen auf einer Fläche von 2,3 ha. Zudem umfassen die berücksichtigten Baumaßnahmen eine Fläche von ca. 1 ha. Darunter fallen Maßnahmen zur Erneuerung der Start- und Landebahn mit Anpassung der Infrastruktur im Jahr 2012, zur Änderung des Marineflugplatzes im Rahmen eines Staatsvertrages der Bundesrepublik Deutschland im Jahr 2013, Maßnahmen zur Herstellung der Hindernisfreiheit im Jahr 2014 und Infrastrukturmaßnahmen auf dem Gelände des zivilen Flugplatzes in den Jahren 2013 bis 2017 (siehe oben B. III.)

8.4 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 Änderungen bestehen jedoch keine günstigeren Planungsalternativen, mit denen die Planungsziele erreicht werden könnten. Insoweit wird auf C.III.1.2 und den Abschnitt 1.8 „Beschreibung der vom Vorhabenträger geprüften vernünftigen Alternativen“ des vorgelegten UVP-Berichts verwiesen.

8.5 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 IBL Umweltplanung 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 die weiteren Bezugsgutachten des UVP-Berichts hinsichtlich der einzelnen UVP-Schutzgüter, im Wesentlichen das Fluglärmgutachten der AVIA Consult GmbH (Anlage 3 der Antragsunterlagen), das Bodenlärmgutachten der KSZ – Ingenieurbüro GmbH (Anlage 4 der Antragsunterlagen), das Luftschadstoffgutachten des Ingenieurbüros Dr. Dröscher (Anlage 5 der Antragsunterlagen) und die Fachbeiträge Eingriffsregelung (Anlagen 6.1 und 6.2 der Antragsunterlagen).

Unter Berücksichtigung der im Anhörungsverfahren abgegebenen Stellungnahmen der (Umwelt-) Behörden sowie betroffenen Träger öffentlicher Belange und der im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung vorgebrachten Einwendungen wird in diesem Abschnitt 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.

8.5.1 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 solche Auswirkungen auf die Schutzgüter des UVPG, welche dem beantragten Vorhaben zuzurechnen sind. Im Zusammenwirken werden ferner die Maßnahmen auf dem Flugplatzgelände berücksichtigt, die seit Inkrafttreten des UVPG durchgeführt worden sind und nicht im Zusammenhang mit dem Vorhaben selbst stehen.

Das Untersuchungsgebiet umfasst alle Flächen des Marineflugplatzes Nordholz, die geplanten Erweiterungsflächen und Bereiche, die durch mögliche Umweltauswirkungen betroffen sein können, wobei insbesondere das Untersuchungsgebiet für das Schutzgut Mensch aufgrund der Lärm- und Luftschadstoffauswirkungen über die Reichweite des Marineflugplatzes hinausgeht.

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 Luftfahrtbehörde als sachgerecht und als dem allgemeinen Kenntnisstand sowie den allgemeinen Prüfungsmethoden entsprechend an.

8.5.2 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:

- Schallimmissionen, 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 angelegten Abstellflächen, dauerhaft verursacht. Hierzu zählen insbesondere Flächenverbrauch und Neuversiegelungen. 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 zusätzliche(n) 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.

8.5.2.1 Schutzgut Mensch (einschl. der menschlichen Gesundheit)

Der von der IBL Umweltplanung GmbH erstellte UVP-Bericht ist Basis der folgenden Ausführungen. Für die Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen des Vorhabens (hier: Fluglärm, Bodenlärm, Luftschadstoffe und Gerüche) werden zusätzlich die

jeweiligen Bezugsgutachten herangezogen. Nähere Ausführungen hierzu erfolgen in der jeweiligen Immissionsbetrachtung.

Der Marineflugplatz Nordholz ist in der weiteren Umgebung von Siedlungsflächen mit Wohnnutzung umgeben, namentlich den (Teil-)Ortschaften Nordholz, Nordholz Süd, Wursterheide, Deichsende und Köstersweg. Im Untersuchungsgebiet befinden im Süden die Ortschaften Dorum, Midlum, Spieka und Cappeln, im Norden die Stadt Cuxhaven, im Nordosten die Ortschaft Otterndorf, im Osten Nordleda und Wanna, im Süden die Ortschaften Krempel, Nordleda und Westerwanna. Die Ortschaften Nordholz, Dorum und Otterndorf sind im RROP 2012 als Grundzentren, Cuxhaven als Mittelzentrum ausgewiesen. Das Untersuchungsgebiet weist abseits großer Zentren eine geringe Einwohnerzahl, größtenteils lockere Wohnbebauung, geringe Siedlungsdichte und einen hohen Anteil land- und forstwirtschaftlicher Fläche auf.

Im Untersuchungsgebiet sind relevante Bereiche für Freizeit und Erholung vorhanden. Die Bereiche der Nordseeküste dienen der ruhigen naturbezogenen Erholung und der intensiven Freizeitnutzung. Im Untersuchungsgebiet sind Wander- und Radfernwege sowie Radwanderwege vorhanden. Die Radfernwege „Weserradweg“, „Vom Teufelsmoor zum Wattenmeer“ und „Nordseeküsten-Radweg“ verlaufen durch das untersuchte Gebiet. Bewaldete Bereiche mit Erholungsfunktion befinden sich westlich von Altenwalde, im Stadtgebiet von Cuxhaven („Wernerwald“) und südlich der Liegenschaft („Hohensteinsforst“). Ferner weist das Untersuchungsgebiet 29 Landschaftsschutzgebiete auf. Im RROP 2012 werden die Gemeinde Nordholz, Bereiche des Landkreises Cuxhaven und der Stadt Cuxhaven als Standorte mit der besonderen Entwicklungsaufgabe Erholung benannt. Vorsorge- oder Vorranggebiete für Erholung sind nicht ausgewiesen.

Als relevante Wirkfaktoren des Vorhabens waren bau- und betriebsbedingte stoffliche Emissionen über den Luftpfad (Gase, Stäube), betriebsbedingte Geruchsemissionen und bau- und betriebsbedingte Schallemissionen und eine anlagenbedingte Flächeninanspruchnahme zu betrachten. Hierzu wurden jeweils eigene Fachgutachten erstellt, deren Ergebnisse Grundlage für die Ermittlung der Umweltauswirkungen auf den Menschen einschließlich der menschlichen Gesundheit waren.

Im Fluglärmgutachten wurden die aufgeführten Ortslagen, Wohnstandorte und schutzbedürftigen Bereiche als Immissionsorte Gegenstand der Untersuchung zu Lärmbelastungen. Für die Fluglärmuntersuchung wurden 80 Immissionsorte ausgewählt. Von den 80 Immissionsorten wurden die Immissionsorte 1 und 8 auch bezüglich der Belastung mit Luftschadstoffen untersucht. Zusätzlich wurden für die Luftschadstoffuntersuchung vier Immissionsorte (IO 81 – IO 84) und acht naturschutzfachlich schutzbedürftige Bereiche (N1 –N8) ermittelt. Die Ausbreitungsrechnungen zur Ermittlung der Immissionsbeiträge Lärm und Luftschadstoffe erfolgten sowohl flächenhaft als auch als Einzelpunktberechnung.

Baubedingte Auswirkungen wie Lärm, Luftschadstoffe und Staubfreisetzung sind von vorübergehender Dauer. Anlagenbedingt wirkt sich das Vorhaben vor allem auf die Strukturen innerhalb des Geländes des Marineflugplatzes aus. An der Situation für die Erholungsnutzung ändert sich grundsätzlich nichts.

Betriebsbedingte Auswirkungen werden im Folgenden beschrieben:

8.5.2.1.1 Luftschadstoff- und Geruchsmissionen

Die durch das Vorhaben zu erwartenden betriebsbedingten Luftschadstoffemissionen und -immissionen wurden auf der Grundlage des Luftschadstoffgutachtens von Dr.-Ing. Frank Dröscher (Anlage 5 der Antragsunterlagen) beurteilt.

Das Luftschadstoffgutachten kommt zu dem Ergebnis, dass insgesamt durch den Flug- und Flugplatzbetrieb des Marineflugplatzes Nordholz für das Szenario „Prognose 2030“, das nach Stationierung des MFG 5 und unter Zugrundelegung der bereits verwirklichten und der beantragten Änderungen erwartet wird, für die betrachteten Immissionsorte an den höchstbeaufschlagten schutzbedürftigen Wohnnutzungen in den Siedlungsbereichen in der Umgebung des Flugplatzgeländes keine erheblichen Auswirkungen auf die Luftschadstoffsituation zu erwarten sind. Veränderungen resultieren insbesondere aus den quantitativen und qualitativen Veränderungen des Luftverkehrsaufkommens und den Veränderungen der bodengebundenen Emissionsquellen. Die Luftschadstoffbelastung auf die betroffene Umgebung des Flugplatzes wurde auf Basis der zurzeit geltenden wissenschaftlichen Erkenntnisse punktbezogen und flächenmäßig gutachterlich bewertet.

Die vorhabenbedingten Veränderungen der Immissionsbeiträge werden insgesamt als mäßig mit immissionsseitig positiver Tendenz beschrieben.

Durch den Flug- und Flugplatzbetrieb insgesamt sind nach Umsetzung des Vorhabens, des Szenarios „Prognose 2030“, nach dem Gutachten für alle relevanten Luftschadstoffe Stickstoffdioxid, Feinstaub PM10 und Benzol die Immissionsbeiträge selbst an den höchstbeaufschlagten Wohnnutzungen in unmittelbarer Flugplatznähe insgesamt als gering bis irrelevant, also $\leq 3,0$ % des jeweiligen Beurteilungswertes, zu beurteilen.

Für die Kurzzeitbelastung ergeben sich für den Feinstaub im Tagesmittel im Prognoseszenario 2030 nur sehr geringe Immissionsbeiträge durch den Flug- und Flugplatzverkehr. Diese können nicht zu einer Überschreitung der einschlägigen Beurteilungswerte führen. Auch im Hinblick auf die Kurzzeitbelastung den Luftschadstoff Stickstoffdioxid ist die Einhaltung des Immissionsstundenwerts für NO₂ sichergestellt. Denn die Kenngröße der Vorbelastung im

Jahresmittel ≤ 90 % des Immissionsjahreswertes wird deutlich unterschritten. Für das Gebiet um die Liegenschaft ist eine Vorbelastung von $13 \mu\text{g}/\text{m}^2$ anzusetzen. Der Anteil am Immissionsjahreswert beträgt daher maximal 33 %. Zudem wurde eine Überschreitung des Stundenmittelwertes von $200 \mu\text{g}/\text{m}^2$ an den zur Ermittlung der Immissionsvorbelastung berücksichtigten Stationen Wesermündung und Elbmündung des lufthygienischen Überwachungssystems Niedersachsen nicht ausgewiesen. Ferner unterschreitet die Kurzzeitbelastung für NO_2 mit $160 \mu\text{g}/\text{m}^2$ den Beurteilungswert von $200 \mu\text{g}/\text{m}^2$ im Stundenmittel.

Die Immissionsbeiträge in den naturschutzfachlich schutzbedürftigen Nutzungen liegen unterhalb der Irrelevanzschwelle von $3 \mu\text{g}/\text{m}^3$ für Stickstoffoxide in Bezug auf die Beurteilungswerte zum Schutz der Vegetation und von Ökosystemen.

Die Gesamtbelastung, die neben den Immissionsbeiträgen des Flugverkehrs auch die vorherrschende Hintergrundbelastung umfasst, unterschreitet im Szenario „Prognose 2030“ deutlich die Beurteilungswerte für die Langzeitbelastung für die Schadstoffe Stickstoffdioxid, Feinstaub PM_{10} und Benzol an allen betrachteten Immissionsorten.

Das Luftschadstoffgutachten kommt ferner zu dem Ergebnis, dass mit Ausnahme eines Immissionsortes, des IO 81, die Geruchswahrnehmungshäufigkeit an allen betrachteten Immissionsorten weniger als 2 % der Jahresstunden für das Szenario „Prognose 2030“ beträgt und die Irrelevanzschwelle damit nicht überschreitet. Am IO 81, der an das nördliche Vorfeld angrenzt, beträgt die Geruchswahrnehmungshäufigkeit im Szenario „Prognose 2030“ 4 %. Geruchsvorbelastungen durch andere Anlagen, die eine Überschreitung des Immissionswertes am IO 81 begründen, sind nicht bekannt. Vorhabenbedingt werden so maximal 9 % der Geruchswahrnehmungshäufigkeit als Anteil der Jahresstunden erreicht und der Immissionswert von 10 % eingehalten.

Alle genannten Immissionsbeiträge befinden sich mithin unterhalb der maßgeblichen Relevanzschwellen. Daher stehen die vorhabenbezogenen Luftschadstoffauswirkungen dem Vorhaben nicht entgegen.

8.5.2.1.2 Schallimmissionen

Die vorhabenbedingt zu erwartenden Schallimmissionen wurden auf der Grundlage des schalltechnischen Fluglärmgutachtens der AVIA Consult vom 03.04.2018 (Anlage 3 der Antragsunterlagen) und des Bodenlärmgutachtens der KSZ Ingenieurbüro GmbH (Anlage 4 der Antragsunterlagen) beurteilt.

8.5.2.1.2.1 Fluglärm

Das Fluglärmgutachten hat die Fluglärmbelastung in der Flugplatzumgebung des Marineflugplatz Nordholz auf der Grundlage des FluLärmG unter Berücksichtigung von Art und Umfang des voraussehbaren Flugbetriebs ermittelt. Eine ausführliche Beschreibung der Fluglärmimmissionen findet sich unter C.III.4.4.1. Neben den Berechnungen der Fluglärmkonturen wurde zusätzlich eine detaillierte Untersuchung der Lärmbelastung an ausgewählten 80 Immissionsorten vorgenommen und der äquivalente Dauerschallpegel (L_{Aeq}), der A-bewertete Maximalschalldruckpegel (L_{Amax}) und die statistische Verteilung der A-bewerteten Maximalschalldruckpegel von Fluglärmereignissen beginnend ab einem Pegel von 60 dB(A) in Intervallen von 3 dB(A) aufwärts berechnet.

Aus der Analyse der äquivalenten Dauerschallpegel an insgesamt 80 Immissionsorten ergibt sich bei einem Vergleich des Prognoseszenarios 2030 mit dem Vergleichsszenario 2016 (ohne MFG 5) eine Erhöhung des äquivalenten Dauerschallpegels um durchschnittlich 2,4 dB(A). Die Differenzen der einzelnen äquivalenten Dauerschallpegel reichen dabei von 0 dB(A) bis 6,5 dB(A). Die Fluglärmkonturen vergrößern sich größtenteils nach außen. Im Nordosten findet eine Verkleinerung der Fluglärmkonturen statt.

8.5.2.1.2.2 Bodenlärm

Das Bodenlärmgutachten hat die Lärmbelastung durch alle Geräusche vom Flughafengelände, die nicht im Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm erfasst sind ermittelt. Danach ist insbesondere in Nordholz Süd mit einer erheblichen Erhöhung der Bodenlärmbelastung zu rechnen. Insgesamt aber bleibt der Bodenlärm um mehr als 10 dB(A) hinter der Fluglärmbelastung zurück. Eine ausführliche Beschreibung der Bodenlärmimmissionen findet sich unter C.III.4.2.

8.5.2.1.2.3 Lärmschutzbereich

Die für die Festsetzung der Lärmschutzbereiche nach Ansicht der Genehmigungsbehörde anzuwendenden Werte für wesentlich baulich erweiterte militärische Flugplätze führen dazu, dass sich die Lärmschutzzonen flächenmäßig vergrößern werden. Denn bei Anwendung der Werte gemäß § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 3 FluLärmG ergibt sich bei einem Vergleich des Vergleichsszenario 2016 (ohne MFG 5) mit dem Prognoseszenario 2030, dass die Fläche der Fluglärmkontur L_{Aeq} 63 dB(A) vergrößert wird, jedoch in beiden Szenarien keine Wohnbebauung betrifft. Auch die Fläche der Fluglärmkontur L_{Aeq} 58 dB(A) nimmt zu. Durch die Verlagerung der Zonenpunkte fallen nun ca. 20 Wohnhäuser in die Tag-Schutzzone 2. Die Nacht-Schutzzone vergrößert sich größtenteils, lediglich im nordöstlichen Bereich der Liegenschaft verkleinert sie sich. Insbesondere im Westen und Südwesten des Flugplatzes findet eine Verlagerung nach außen statt.

Durch die Neufestsetzung der Lärmschutzbereiche wird sich der Kreis der Anspruchsberechtigten nach dem FluLärmG erweitern. Anspruchsberechtigt nach dem FluLärmG sind die Anwohner,

deren Wohnbebauung in der Tag-Schutzzone 1 oder der Nacht-Schutzzone angesiedelt ist. Da in der Tag-Schutzzone 1 keine Wohnbebauung liegt, erweitert sich der Kreis der Anspruchsberechtigten durch die Ausweisung der Nacht-Schutzzone. Die durch § 2 Abs. 2 FluLärmG i.V.m. § 8 Abs. 1 Satz 8, Satz 3 LuftVG gesetzlich definierte Zumutbarkeitsschwelle wird in der Umgebung des Flugplatzes überschritten. So erfasst die neufestzusetzende Nacht-Schutzzone in etwa zehn Wohnbebauungen in Nordholz-Süd. Für diese Bereiche regelt das FluLärmG die Erstattung von Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen einschließlich der zugrundeliegenden Schallschutzanforderungen nach § 9 Abs. 1 bis 4 FluLärmG und die Beeinträchtigungen des Außenwohnbereichs in der Umgebung des Flugplatzes nach § 9 Abs. 5 und 6 FluLärmG.

8.5.2.2 Schutzgut Boden

Auswirkungen auf das Schutzgut Boden ergeben sich insbesondere durch Flächeninanspruchnahmen, Flächenversiegelungen und Schadstoffeinträge.

Baubedingt wirkt sich das Vorhaben durch die bauzeitliche Flächeninanspruchnahme im unmittelbaren Umfeld der Baumaßnahmen aus. Dadurch werden die die Bodenfunktionen für einen längeren Zeitraum lokal begrenzt eingeschränkt. Diese bleiben im weiteren Untersuchungsgebiet jedoch großflächig erhalten. Zur Anlage temporärer Baustelleneinrichtungsflächen werden bereits befestigte Flächen und Flächen mit einem möglichst geringen Wert für den Naturhaushalt genutzt. Nach Beendigung der Baumaßnahmen werden die betroffenen Flächen in ihren ursprünglichen Zustand zurückversetzt.

Die Durchführung des Vorhabens führt anlagebedingt insgesamt zu einer Flächenversiegelung von 25.600 m². Zusätzlich werden 39.100 m² Flächen durch den Bau von Hochbauten neuversiegelt. Durch die Flächenversiegelung kommt es zu einem lokal begrenzten, dauerhaften Funktionsverlust des Bodens. Durch den Rückbau von Flugbetriebs- und Verkehrsflächen werden 39.600 m² entsiegelt. Die Bodenfunktionen auf den entsiegelten Flächen können aufgrund von Vorbelastungen nur teilweise wiederhergestellt werden.

Betriebsbedingte Auswirkungen auf das Schutzgut durch eine Schadstoffanreicherung des Bodens sind aufgrund der geringen Zusatzbelastung nicht zu erwarten.

8.5.2.3 Schutzgut Pflanzen

Relevante Auswirkungen auf Pflanzen sind vor allem durch die Flächeninanspruchnahme und Bodenverdichtung bzw. -versiegelung gegeben.

Baubedingte Auswirkungen ergeben sich durch die lokal begrenzte Beseitigung von Gehölzen und die Flächeninanspruchnahme für die Anlage temporärer Baustelleinrichtungen auf Flächen mit einem möglichst geringen Wert für den Naturhaushalt. Nach Beendigung der Baumaßnahmen werden die Flächen in ihren ursprünglichen Zustand zurückversetzt.

Durch die geplanten Baumaßnahmen werden anlagebedingt – zum Teil hochwertige – Biotope auf einer Fläche von 12.123 m² dauerhaft überbaut bzw. versiegelt. Hiervon betroffen sind die Biototypen sonstiges mesophiles Grünland (GMS) auf insgesamt 9.695 m² Fläche, sonstiges mesophiles Grünland (Mageres mesophiles Grünland kalkarmer Standorte) GMS(GMA) auf 826 m² Fläche, Sonstiger Sandtrockenrasen (RSZ) auf 7 m², Artenarmes Extensivgrünland trockener Mineralböden (überprägt durch Mageres mesophiles Grünland kalkarmer Standorte) GET(GMA) auf 1.009 m², artenarmes Extensivgrünland trockener Mineralböden (GET) auf 2.026 m², Beete/Rabatte (ER) auf 152 m² und Artenreicher Scherrasen (GRR) auf 345 m². Die Auswirkungen stellen sich als andauernd, punktuell und kleinräumig dar. Im Zuge des Rückbaus von Flugbetriebsflächen entstehen dauerhaft neue Biotope.

Veränderungen von Biototypen oder Beeinträchtigungen von Pflanzen durch veränderte Luftschadstoffeinträge sind ebenfalls nicht zu erwarten, da mit dem Vorhaben keine relevante Veränderung der Luftschadstoffbelastung einhergeht. Bei den naturschutzfachlich schutzbedürftigen Bereichen an dem Immissionsorten N 1 bis N8 ergibt sich in keinem der betrachteten Szenarien ein relevanter Immissionsbeitrag des Flugplatzes Nordholz

Betriebsbedingt ergeben sich mithin keine Auswirkungen für das Schutzgut Pflanzen.

Gefährdete Pflanzenarten sind von dem Vorhaben nicht betroffen.

8.5.2.4 Schutzgut Tiere

Auswirkungen auf das Schutzgut Tier ergeben sich vor allem durch Luftschadstoffeinträge, Schallimmissionen und Flächeninanspruchnahmen. Die Auswirkungsbetrachtung beruht auf einer Potentialanalyse. Gegen diese Methodik bestehen keine Bedenken.

Baubedingt kann sich das Vorhaben durch punktuelle Schallimmissionen und visuelle Störungen auswirken. Die Flächeninanspruchnahme verursacht möglicherweise den Verlust von Lebensräumen. Davon sind jedoch lediglich Biototypen betroffen, die auf dem restlichen Gelände der Liegenschaft weit verbreitet sind. Dadurch werden maximal einzelne Individuen betroffen.

Anlagebedingt ergeben sich Auswirkungen durch Flächeninanspruchnahmen. Die durch Flächenversiegelung betroffenen Gebiete, stellen möglicherweise potentielle Lebensräume dar. Es handelt sich jedoch um überwiegend anthropogen beeinflusstes Gebiet. Ferner sind die

Veränderungen auf den direkten Einwirkungsbereich begrenzt, also punktuell und kleinräumig. Betriebsbedingt ergeben sich Auswirkungen durch Luftschadstoffe, Schallimmissionen und eine erhöhte Kollisionsgefahr. Die betriebsbedingten Auswirkungen stellen sich als andauernd, aber kleinräumig bzw. punktuell dar. Hinsichtlich der Schallimmissionen ist von einer Toleranz bzw. Habituation der vorhandenen Brutvögel gegenüber dem bestehenden Fluglärm auszugehen. Eine Kollisionsgefahr ist bei Hubschraubern deutlich geringer, als bei Strahlflugzeugen. Ferner sind auf dem Flugplatzgelände keine Gastvogelvorkommen zu erwarten.

8.5.2.5 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.

8.5.2.6 Wasser

Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser können sich grundsätzlich durch Beanspruchungen von Grundwasser und Oberflächenwasser ergeben.

8.5.2.6.1 Grundwasser

Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser ergeben sich durch eine versiegelungsbedingte Unterbindung der Grundwasserneubildung.

Baubedingte Auswirkungen auf das Grundwasser ergeben sich durch die Anlage temporärer und lokal begrenzter Baustelleneinrichtungen. Die Auswirkungen können durch Nutzung bereits versiegelter Flächen und Nutzung von Flächen mit möglichst geringem Wert für den Naturhaushalt reduziert werden. Auf den neuanzulegenden Baustelleneinrichtungsflächen wird die Grundwasserneubildungsrate eingeschränkt bzw. unterbunden, es bleiben aber großflächige Bereiche für die Grundwasserneubildung erhalten. Die genutzten Flächen werden nachträglich in ihren ursprünglichen Zustand zurückversetzt. Das Risiko von Verunreinigungen des Grundwassers durch bauspezifische Stoffe oder Betriebsstoffe ist bei ordnungsgemäßem Umgang mit diesen gering.

Anlagebedingt beschränken sich die Auswirkungen der Flächenversiegelungen auf das unmittelbare Umfeld der Vorhaben. Durch die Flächenversiegelung wird die Grundwasserbildung dauerhaft unterbunden, durch Entsiegelungsmaßnahmen im Zuge des Rückbaus von

Flugbetriebsflächen wird eine Grundwasserneubildung durch Versickerung insoweit wieder ermöglicht. Auf dem Gelände der Liegenschaft bleiben daneben ausreichend Flächen für die Grundwasserneubildung erhalten.

Betriebsbedingte Auswirkungen durch einen erhöhten Schadstoffeintrag ins Grundwasser sind aufgrund des geringen Anstiegs der Schadstoffimmissionen und der sehr geringen flächenbezogenen Schadstoffdeposition nicht zu erwarten.

8.5.2.6.2 Oberflächenwasser

Vom Vorhaben werden unmittelbar und mittelbar keine auf dem Flugplatzgelände oder darüberhinausgehenden vorhandenen, natürlichen oder künstlichen Oberflächengewässer berührt.

8.5.2.7 Schutzgut Luft

Bau- und anlagebedingt sind keine Auswirkungen auf das Schutzgut Luft zu erwarten.

Die geringen bis irrelevanten vorhabenbezogenen Veränderungen der Luftschadstoffimmissionen durch die Veränderungen der Flugbewegungszahlen stellen betriebsbedingte Auswirkungen auf das Schutzgut Luft dar. Diese gestalten sich andauernd aber lokal begrenzt.

8.5.2.8 Schutzgut Klima

Vorhabenbedingt können sich Auswirkungen auf das Lokalklima durch Flächeninanspruchnahme und Flächenversiegelung ergeben, indem sich die Lufttemperatur- und Luftfeuchtigkeitsverhältnisse verändern.

Baubedingt führen die Flächeninanspruchnahme und Flächenverdichtung zu lokalklimatischen Veränderungen in den Bereichen, die bisher nicht beansprucht worden sind. Diese Auswirkungen sind lokal begrenzt. Die beanspruchten Flächen weisen nur eine geringe Bedeutung für das Schutzgut Klima auf, weil vorwiegend in einem Gebiet liegen, das durch im Bestand direkt angrenzend Versiegelung vorbelastet ist. Für die Baumaßnahmen wurden zudem Flächen ausgewählt, die einen möglichst geringen Wert für den Naturhaushalt haben. Für das Schutzgut Klima bleiben großflächig bedeutsame Bereiche auf dem Gelände der Liegenschaft erhalten.

Anlagenbedingt führen Flächenversiegelungen zu Auswirkungen auf das Schutzgut Klima. Die zusätzlichen Versiegelungen befinden sich anliegend an bereits versiegelte Flächen, sodass in diesen Bereichen die Lufttemperatur- und Luftfeuchtigkeitsverhältnisse bereits im IST-Zustand verändert sind. Durch zusätzliche Versiegelungen wird in diesen Bereichen die klimaökologische

Ausgleichsfunktion eingeschränkt bis unterbunden. Diese Auswirkungen beschränken sich auf einen lokal begrenzten Bereich. Im übrigen Untersuchungsgebiet bleiben großflächig bedeutsame Bereiche für dieses Schutzgut vorhanden. Durch den Rückbau von Flugbetriebsflächen stehen diese Flächen wieder für die klimatische Ausgleichsfunktion zur Verfügung.

Betriebsbedingt können sich aus den geringen bis irrelevanten Veränderungen der Luftschadstoffimmissionen durch die Veränderungen der Flugbewegungszahlen Auswirkungen auf das Schutzgut ergeben.

8.5.2.9 Schutzgut Landschaft

Baubedingte Auswirkungen auf das Schutzgut Landschaft sind nicht zu erwarten.

Durch die Errichtung neuer Flugbetriebsflächen kommt es anlagebedingt zu Auswirkungen, indem Landschaftselemente verloren gehen. Diese gestalten sich kleinräumig und punktuell. Ferner sind die Auswirkungen lokal begrenzt, indem sie ausschließlich auf die Öffentlichkeit nicht zugängliche Liegenschaft begrenzt sind. Es ist zu erwarten, dass sich die Baumaßnahmen in das Erscheinungsbild des Flugplatzes eingliedern und die Auswirkungen daher nicht über das aktuelle Maß auf das Landschaftserleben wirken. In den entsiegelten Bereichen können teilweise wieder Landschaftselemente entwickelt werden.

Betriebsbedingte Auswirkungen ergeben sich durch eine Veränderung der Geruchsmissionen. Durch Geruchsmissionen kann es zu Störungen der Erlebbarkeit von Natur und Landschaft sowie bei der Synästhetischen Wahrnehmung kommen. Die Veränderungen der Flugbewegungszahlen führen jedoch nur an wenigen Stellen zu messbaren Veränderungen der Geruchswahrnehmung. Diese befinden sich zudem in einem engen Umkreis um die Liegenschaft.

8.5.2.10 Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter

Kultur- und sonstige Sachgüter sind von dem Vorhaben nicht betroffen.

8.5.2.11 Vermeidungs-, Verminderungs- und Kompensationsmaßnahmen

Durch die Erfüllung der in den Fachbeiträgen Eingriffsregelung vorgesehenen und durch die Genehmigung als Auflagen angeordneten Schutzmaßnahmen während der Bauphase werden Beeinträchtigungen von Schutzgütern vermindert. Zum Ausgleich der dennoch durch das Vorhaben verursachten unvermeidbaren Eingriffe sind in dem Fachbeitrag Eingriffsregelung Ausgleichsmaßnahmen vorgesehen und in dieser Genehmigung als Auflagen angeordnet.

Die zusätzliche Flächenversiegelung wird durch Entsiegelungsmaßnahmen, biotopaufwertende Maßnahmen und Gehölzpflanzungen im Bereich der Liegenschaft, in räumlicher Nähe direkt nördlich der Liegenschaft und im Bereich der ehemaligen Munitionsdepots in Debstedt und Oxstedt teilweise kompensiert. Dazu waren zum Teil als Kompensationsmaßnahmen Maßnahmen zu berücksichtigen, die für bereits umgesetzte Baumaßnahmen entwickelt worden sind. Für den verbleibenden Kompensationsbedarf hat die Antragstellerin mit dem Landkreis Cuxhaven einen öffentlich-rechtlichen Vertrag geschlossen, in dem sich der Landkreis zur Durchführung der erforderlichen Kompensationsmaßnahmen verpflichtet.

8.5.2.12 Auswirkungen im Zusammenwirken

In die Betrachtung der nachteiligen Folgen für einzelne UVPG-Schutzgüter hat der von der Antragstellerin vorgelegte UVP-Bericht auch das „Zusammenwirken“ mit Beeinträchtigungen anderer Baumaßnahmen einbezogen. Im Zusammenwirken mit Baumaßnahmen auf dem Flugplatz, die nicht im Zusammenhang mit dem Vorhaben an sich stehen, ergeben sich keine weiteren Auswirkungen.

Bei der Prüfung der jeweiligen Baumaßnahmen wurden Vorprüfungen des Einzelfalls nach § 3x UVPG a.F. durchgeführt. Sie kamen jeweils zu dem Ergebnis, dass durch die Vorhaben keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf die Umwelt zu erwarten sind. Eingriffe in Natur und Landschaft wurden ausgeglichen.

Bezogen auf das Schutzgut Menschen sind durch die im Zusammenwirken betrachteten Maßnahmen keine Verstärkungen der bau-, anlage- oder betriebsbedingten Auswirkungen zu erwarten, da die bau- und anlagebedingten Auswirkungen räumlich begrenzt sind und die betrieblichen Änderungen bereits in den Auswirkungsprognosen berücksichtigt worden sind.

Bezogen auf das Schutzgut Pflanzen sind im Zusammenwirken bau- und anlagebedingt zusätzliche Flächenversiegelungen zu berücksichtigen, die zu einem größeren Anteil der jeweils betroffenen Biotoptypen führen.

Die Auswirkungen auf das Schutzgut Boden sind im Zusammenwirken mit den auf dem militärischen und zivilen Flugplatzgelände vorgenommenen Flächenversiegelungen betrachtet worden. Diese Maßnahmen führen nicht zu einer Verstärkung der Auswirkungen, da sich der Anteil der versiegelten Flächen insgesamt lediglich um 1 % auf 18 % des Flugplatzgeländes von 666 ha erhöht.

Bezogen auf das Schutzgut Tiere ergibt sich ebenfalls aufgrund der unwesentlichen Erhöhung der Flächeninanspruchnahmen keine veränderte Gesamtbewertung der Auswirkungen.

Die Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser der im Zusammenwirken betrachteten Maßnahmen gleichen den Auswirkungen des Vorhabens. Die Flächenversiegelungen führen zu einer Reduzierung der Grundwasserneubildungsrate. Eine Verstärkung der Auswirkungen durch die zusätzliche Versiegelung steht nicht zu befürchten, da die zusätzlichen Flächenversiegelungen insgesamt in Bezug auf die Fläche des Flugplatzgeländes gering sind. Bezogen auf Oberflächengewässer wird die Verlegung eines Regenrückhaltebeckens im Zuge der Herstellung der Hindernisfreiheit durch die Wiederherstellung desselben vollständig ausgeglichen. Die resultierenden Auswirkungen sind lokal begrenzt und andauernd, aufgrund des 1:1 Ersatzes jedoch weder nachteilig noch vorteilhaft. Eine Verstärkung der Auswirkungen des Vorhabens bedingen diese Maßnahmen daher nicht.

Bezogen auf das Schutzgut Luft ist keine Verstärkung der Auswirkungen des Vorhabens anzunehmen, da die im Zusammenwirken betrachteten Baumaßnahmen keine zusätzlichen Flugbewegungen verursachen.

Bezogen auf das Schutzgut Klima beziehen sich die betrachteten Flächenversiegelungen auf Gebiete mit einer geringen Klimarelevanz. Die Maßnahmen sind zudem lokal begrenzt. Die Entsiegelungsmaßnahmen führen Flächen wieder ihrer klimatischen Ausgleichfunktion zu. Unter Berücksichtigung der bestehenden klimatisch wirksamen und anthropogenen Vorbelastungen sind die Auswirkungen insgesamt weder vorteilhaft noch nachteilig. Eine Verstärkung der Auswirkungen ist nicht anzunehmen.

Bezogen auf das Schutzgut Landschaft führt die zusätzliche Überprägung von Landschaftselementen nicht zu einer Verstärkung der Auswirkungen, da die Veränderungen lokal begrenzt sind und sich in das Erscheinungsbild der für die Öffentlichkeit nicht zugänglichen Liegenschaft eingliedern.

8.5.2.13 Wechselwirkungen

Im Rahmen einer Umweltverträglichkeitsprüfung sind nach § 2 Abs. 1 Nr. 5 UVPG auch Wechselwirkungen zwischen den genannten und unter 9.5.3.1.1 bis 9.5.3.1.8 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 evtl. 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 der Fachbeiträge Eingriffsregelung nicht zu erkennen. Eine durch das Vorhaben der Antragstellerin verursachte Kumulation bzw. wechselseitige Verstärkung von Belastungen für die geschützten Umweltmedien ist der Genehmigungsbehörde ebenfalls nicht ersichtlich.

8.6 Zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen gem. § 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.

8.6.1 Schutzgut Mensch

Das Vorhaben führt weder, bau-, noch anlagenbedingt zu erheblichen Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch. Baubedingte Auswirkungen über den Luftpfad, Lärm und Staubfreisetzung haben wegen ihrer zeitlichen Begrenzung keine erheblich nachteiligen Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit. Die betriebsbedingten, erheblich nachteiligen Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch durch die Erhöhung der Schallimmissionen werden in geeigneter Weise ausgeglichen, sodass es unter Berücksichtigung der passiven Schallschutzmaßnahmen nicht zu unzumutbaren Lärmimmissionen kommt (vgl. C.III.4.4.5). Durch die beantragte Änderungsgenehmigung entsteht insgesamt kein Fluglärm, der unter Einbeziehung der erforderlichen Schallschutzmaßnahmen gemäß FluLärmG die Zumutbarkeitsschwelle des § 2 Abs. 2 FluLärmG übersteigt. Zwar kommt es an einzelnen Immissionsorten zu erheblichen Erhöhungen des Dauerschallpegels um bis zu 6,5 dB(A) tags (IO 28) und bis zu 8,5 dB(A) nachts (IO 28). Diese Erhöhungen sind jedoch in Relation zu dem insgesamt erreichten äquivalenten Dauerschallpegel zu bewerten. Daher sind nach Auffassung der Genehmigungsbehörde die einzelnen erheblichen Zunahmen des Fluglärms zumutbar, da die Anzahl der Betroffenen begrenzt ist und die Dauerschallpegel jedenfalls zur Tagzeit deutlich unterhalb der jeweiligen Zumutbarkeitsschwellen liegen. Soweit der nächtliche Fluglärm die gesetzliche Zumutbarkeitsschwelle überschreitet, wird in der Nachtschutzzone passiver Schallschutz gewährt werden.

Auch mit erheblichen Schadstoffeinträgen ist nicht zu rechnen (vgl. C.III.5).

8.6.2 Schutzgut Pflanzen

Das Vorhaben führt weder baubedingt, noch anlagen- oder betriebsbedingt zu erheblich negativen Auswirkungen. Die baubedingten Auswirkungen stellen sich im Ergebnis als unerheblich nachteilig dar. Für die Dauer der Baustelleneinrichtung werden Lebensräume für Pflanzen beansprucht. Die Beanspruchung erfolgt jedoch lokal begrenzt auf kleinem Raum und lediglich vorübergehend. Die bauzeitliche Inanspruchnahme von Flächen und Lebensräumen können zu einem großen Teil durch Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen ausgeschlossen werden. Anlagebedingt kommt es durch die Überbauung hochwertiger Biotope zu Auswirkungen auf das Schutzgut Pflanzen, die sich im Ergebnis jedoch ebenfalls als unerheblich darstellen. Denn die andauernde negative Veränderung ist lokal begrenzt. Darüber hinaus bleiben vergleichbare Lebensräume in der näheren Umgebung großflächig erhalten. Daneben ergeben sich aus dem lokalen Rückbau von Flächen unerheblich positive Auswirkungen.

8.6.3 Schutzgut Boden

Dem durch das Vorhaben verursachten Verlust von Böden einschließlich ihrer ökologischen Funktionen wird durch die in den Fachbeiträgen vorgesehenen Vermeidungs-, Verminderungs- und Kompensationsmaßnahmen hinreichend entgegengewirkt. Bei den Luftschadstoffimmissionen kommt es lediglich zu einer als unerheblich gering einzustufenden Zusatzbelastung, sodass keine Auswirkungen durch eine Schadstoffanreicherung des Bodens zu erwarten sind.

Die Auswirkungen auf das Schutzgut Boden sind daher insgesamt als unerheblich zu bewerten. Denn insgesamt erhöht sich der Anteil der versiegelten Flächen um 1 % auf 18 % des Flugplatzgeländes von 666 ha.

8.6.4 Schutzgut Tiere

Das Vorhaben bewirkt keine erheblichen Auswirkungen auf dieses Schutzgut. Die bau-, anlage- und betriebsbedingten Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Tiere durch Schallimmissionen, visuelle Störungen und Lebensraumverluste sind punktuell und kleinräumig. Ferner ist von einer Toleranz bzw. Habituation der vorhandenen Brutvögel gegenüber dem bestehenden Fluglärm auszugehen. Die Veränderungen sind daher nicht geeignet, im Untersuchungsgebiet vorkommende besonders oder streng geschützte oder gefährdete Arten zu beeinflussen.

8.6.5 Schutzgut Wasser

Weder für das Grundwasser noch das Oberflächenwasser sind erhebliche Beeinträchtigungen

durch das Vorhaben zu erwarten. Durch entsprechende Vermeidungsmaßnahmen können bau-, anlage- und betriebsbedingte Auswirkungen ausgeschlossen werden. Die bau- und anlagebedingten Auswirkungen auf die Grundwasserneubildungsrate sind als unerheblich einzustufen, da sich der Anteil der versiegelten Fläche nur unwesentlich im Vergleich zum Bestand von ca. 17 % auf ca. 18 % der Gesamtfläche der Liegenschaft erhöht. Betriebsbedingt erhebliche Auswirkungen sind nicht zu erwarten, den aufgrund des geringen Anstiegs der Schadstoffimmissionen und der sehr geringen flächenbezogenen Schadstoffdeposition ist nicht mit einem erheblichen Eintrag in den Grundwasserkörper zu rechnen.

8.6.6 Schutzgut Luft

Eine relevante Verschlechterung der Luftqualität ist durch das Vorhaben nicht zu erwarten.

8.6.7 Schutzgut Klima

Negative Auswirkungen auf das Schutzgut Klima ergeben sich durch das Vorhaben nicht.

8.6.8 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 Marineflugplatzes nur geringfügig ändert.

8.6.9 Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter

Kultur- und sonstige Sachgüter sind von dem Vorhaben nicht betroffen.

8.6.10 Maßnahmen im Zusammenwirken

Eine andere Bewertung der Auswirkungen auf die Schutzgüter ergibt sich auch nicht im Zusammenwirken mit den seit Inkrafttreten des UVPG auf dem militärischen und zivilen Flugplatzgelände durchgeführten Maßnahmen die nicht im Zusammenhang mit dem Vorhaben stehen. Die Maßnahmen haben bereits nicht zu einer Verstärkung der Auswirkungen geführt, sodass im Zusammenwirken mit ihnen auch keine erhebliche Beeinträchtigung begründet wird.

8.6.11 Wechselwirkungen

Relevante Wechselwirkungen bestehen nicht.

8.7 Erläuterung gem. § 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 Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung der Schallimmissionen für das Schutzgut Mensch werden über das FluLärmG geregelt. Durch die Neufestsetzung der Lärmschutzbereiche und die damit verbundenen passiven Lärmschutzmaßnahmen werden die vorhabenbedingten, dauerhaften Auswirkungen durch die Erhöhung der Schallimmissionen (Fluglärm und Bodenlärm), die eine Folge der Veränderung der Flugbewegungen der Luftfahrzeuggruppen H 2.1 (inkl. SeaKing) und H 2.2 (inkl. NH 90) darstellen, berücksichtigt. Durch die Anwendung der Neubauwerte nach § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 3 FluLärmG wird der Zugang zu passiven Schallschutzmaßnahmen erweitert.

Die Durchführung der vorgesehenen Maßnahmen zur Verminderung, zum Ausgleich und zum Ersatz der Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft in den Fachbeiträgen Eingriffsregelung (Anlagen 6.1. und 6.2) waren anzuordnen. Ebenso waren die durch die Untere Naturschutzbehörde im Rahmen ihrer Stellungnahme vom 07.08.2018 angeregten Auflagen zur Sicherung der Kompensationsmaßnahmen in diese Genehmigung aufzunehmen.

Gemäß 28 Abs. 1 Satz 1, 2 UVPG war zu dem die Überwachung der angeordneten Maßnahmen durch eine Auflage zu sichern.

8.8 Gesamtbewertung

Bei allen Schutzgütern sind auch unter Berücksichtigung der Wechselwirkungen 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.

9. Abwägung und zusammenfassende Würdigung

Das Niedersächsische Landesamt für Bau und Liegenschaften beantragte unter dem 13.08.2018 in Verfahrensstandschaft des Bundesministeriums der Verteidigung – Teilstreitkraft Marine – eine Änderungsgenehmigung nach § 6 Abs. 4 LuftVG für die in dem Antrag näher bezeichneten Maßnahmen der Anlegung eines Helispots, sowie der baulichen Änderungen der Infrastruktur im Zusammenhang mit der Stationierung des MFG 5 und der Ersetzung der Hubschrauber des Typs Sea King Mk 41 durch Hubschrauber des Typs NH 90. 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 der Fachbeiträge Eingriffsreglung 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 der Stationierungsentscheidung des Bundesministeriums der Verteidigung vom 21.06.2007, die die Stationierung des Waffensystems Sea King Mk 41 auf dem Marineflugplatz Nordholz vorsieht.

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. Mit der durch diese Genehmigung ausgelösten Neufestsetzung der Lärmschutzbereiche nach § 4 Abs. 5 FluLärmG ist eine gewichtige Beeinträchtigung der kommunalen Planungshoheit nicht verbunden. Diese Maßnahme dient dem Schutz der von Fluglärm betroffenen Bevölkerung.

Im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung wurden die unmittelbaren und mittelbaren Auswirkungen des Vorhabens auf die in § 2 Abs. 1 UVPG genannten Schutzgüter betrachtet. Die Umweltverträglichkeitsprüfung gelangt 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 und 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 Boden, Pflanzen und Tiere, Wasser, Klima/Luft und Landschaft 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. Auf die sonstigen relevanten Schutzgüter von Natur und Landschaftspflege – Landschaft und Wasser – sowie im UVPG genannten Schutzgüter Landschaft, Luft/Klima, Kultur-/Sachgüter sind keine bzw. nur unerhebliche Umweltauswirkungen zu erwarten.

Ebenfalls wurde der Schutz vor Fluglärm und Bodenlärm angemessen berücksichtigt. Die Genehmigungsbehörde hat nicht nur den oberhalb der fachplanerischen Zumutbarkeitsschwelle liegenden Fluglärm berücksichtigt, sondern auch die unterhalb dieser Schwelle liegenden Lärmauswirkungen des Vorhabens. Gegenstand der Abwägung war zudem nicht nur das konkrete Änderungsvorhaben, sondern im Hinblick auf die Wesentlichkeit der Änderungen und die Errichtung einer neuen Start- und Landefläche das Gesamtvorhaben in seiner durch die Erweiterung veränderten Gestalt. Das Interesse am Schutz vor den störenden Auswirkungen des verbleibenden abwägungserheblichen Fluglärms kann nach der Überzeugung der Genehmigungsbehörde gegenüber dem Interesse am Ausbau des Flugplatzes jedoch keinen Vorrang beanspruchen.

Ebenso wenig ergibt sich aus den geplanten Änderungen eine relevante Erhöhung des Luftschadstoffausstoßes. Die gesamten dem Marineflugplatz Nordholz zuzurechnenden Luftschadstoffemissionen unterschreiten auch unter Einbezug der Hintergrundbelastung die Grenzwerte der 39. BImSchV erheblich und stehen deshalb dem Vorhaben sowie dem gesamten Flugbetrieb nicht entgegen.

Die im Einzelnen und im Rahmen der Umweltverträglichkeitsvorprüfung untersuchten Auswirkungen des Vorhabens auf Menschen und Umwelt, insbesondere durch Fluglärm und

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 Stationierung des MFG 5 am Marineflugplatz Nordholz mit dem Waffensystem Sea King Mk 41, dessen Ersetzung durch 18 Hubschrauber des Typs NH 90 und der Errichtung eines Helispots. Diese Stationierung des MFG 5 am Marineflugplatz Nordholz dient der Zusammenlegung der MFG 5 und 3 an einem Standort. Die Zusammenlegung bezweckt die Erzielung von personellen und organisatorisch-logistischen Synergien unter Nutzung der bereits vorhandenen Infrastruktur und des bereits stattfindenden Flugverkehrs am Standort Nordholz. Durch die Zusammenlegung konnten die materiellen und personellen Ressourcen für den Flugbetrieb konzentriert und im Ergebnis die militärische Aufgabenerfüllung begünstigt werden. Im Zusammenhang mit der Stationierung des Waffensystems Sea King Mk 41 war eine Anpassung der am Marineflugplatz Nordholz vorhandenen Infrastruktur erforderlich.

Die Anlage des Helispots dient einer verbesserten, flexibleren Regelung des Platzverkehrs für Hubschrauber der Typen Sea King Mk 41, NH 90 und für Fremdverkehr, sowie einer verbesserten Trennung von Flächenflugzeugen und Hubschraubern.

Das Vorhaben sowie die Anlage und der Betrieb des Marineflugplatzes Nordholz sind daher im öffentlichen Interesse der öffentlichen Sicherheit und Verteidigung erforderlich. Die Aufgabe der Landesverteidigung hat nach Art. 87a Abs. 1 Satz 1 Grundgesetz Verfassungsrang. Dieser Verteidigungsauftrag umfasst nicht nur die Einsatzflüge der militärischen Luftfahrzeuge, sondern auch die Ausbildung der Soldaten und die Wartung und Instandhaltung des Geräts.

Der militärische Flugplatz Nordholz ist der einzig verbliebene Flugplatz der Deutschen Marine und damit für die Einsatzfähigkeit der Marine unverzichtbar. Die Einsatzfähigkeit auch der schwimmenden Einheiten der Marine ist maßgeblich von der Verfügbarkeit der Bordhubschrauber abhängig. Das betrifft sowohl die Hubschrauber vom Typ Sea Lynx, die auf Fregatten eingeschifft werden, als auch die Sea King als Bordhubschrauber der Einsatzgruppenversorger. Ferner ist die Einsatzbereitschaft der Sea King als SAR-Hubschrauber, die für die Nordsee von Helgoland aus und für die Ostsee von Warnemünde aus verfügbar sein müssen, unerlässlich. Die zeitnahe Ersetzung der Hubschrauber vom Typ Sea King, die das Ende ihrer technischen Lebensdauer erreicht haben, durch neue moderne Hubschrauber vom Typ NH 90 ist hierfür zwingend notwendig. Auch wenn die Hubschrauber von den Schiffen und den SAR-Stationen eingesetzt werden, bleibt die Verfügbarkeit des Marineflugplatzes Nordholz für die Aufrechterhaltung der Einsatzbereitschaft, etwa durch die Ausbildung der Piloten und Besatzungen sowie durch Versorgung, Wartung und Instandhaltung der Luftfahrzeuge, unverzichtbar.

Aufgrund dieses überragenden öffentlichen Interesses an dem Betrieb des Marineflugplatzes Nordholz sind die Belange der öffentlichen Sicherheit und der Landesverteidigung höher zu

gewichten als die gegenläufigen privaten und öffentlichen Belange, insbesondere die Belange des Naturschutzes und des Lärmschutzes. Die Eingriffe in Natur und Landschaft sind im wesentlichen kompensierbar. Der mit dem Betrieb des Marineflugplatzes Nordholz verbundene Fluglärm ist den Bewohnern der Umgebung des Flugplatzes unter Berücksichtigung der passiven Schallschutzmaßnahmen zuzumuten.

Dem Antrag der Antragstellerin war daher mit den verfügten Nebenbestimmungen zu entsprechen.

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



Thomas Glose
Leitender Regierungsdirektor

Anhang:

- Plan 1.1 Übersichtslageplan (Maßstab 1:5.000)
- Plan 1.2 Lageplan Helispot, Stand: Februar 2019 (Maßstab 1:2000)
- Plan 1.3 Lageplan Vorfeld Halle 106 NH 90 (Maßstab 1:1000)
- Plan 1.4 Lageplan Vorfeld Halle 82 (Maßstab 1:1000)
- Plan 1.5 Lageplan Kompensierplattform (Maßstab 1:1000)

