



Luftfahrtamt der Bundeswehr Flughafenstraße 1 51147 Köln-Wahn

Niedersächsisches Landesamt
für Bau und Liegenschaften
Postfach 240
30002 Hannover

Aktenplankennzeichen
56-03-06/Seedorf

Ansprechperson
RDir'in Rath

Telefonnummer (extern)
+49 (0) 2203 908-2681

E-Mail (extern)
AnjaRath@bundeswehr.org

Datum
28.08.2025

Betreff **Luftrechtliches Genehmigungsverfahren nach § 6 Abs.1 LuftVG für den
Hubschrauberbedarfslandeplatz am Standortübungsplatz Seedorf**

Bezug Ihr Antrag vom 17.06.2024, Aktenzeichen BL 3302

Anlage(n) -1-

Genehmigung zur Errichtung eines Hubschrauberbedarfslandesplatzes am Standortübungsplatz Seedorf

vom

28.08.2025



**LUFTFAHRTAMT
DER BUNDESWEHR**

Flughafenstraße 1
51147 Köln-Wahn

Tel. +49 (0) 2203 908-2681
Fax +49 (0) 2203 908-1774

WWW.BUNDESWEHR.DE

Gliederung

A. Entscheidung	4
I. Bestehender Standortübungsplatz	4
II. Genehmigung nach § 6 Abs. 1 S. 1 i.V.m. § 30 LuftVG	4
III. Nebenbestimmungen	5
1. Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen	5
2. Ausgleichsmaßnahmen.....	6
IV. Hinweise.....	7
V. Sofortige Vollziehbarkeit.....	7
B. Sachverhalt	7
I. Vorgeschichte	7
II. Bestehender Übungsplatz	8
III. Genehmigungsrechtliche Situation.....	9
IV. Vorhaben und Hintergrund	9
V. Antrag.....	10
3. Maßnahmen, die die Flugbetriebsflächen betreffen bzw. unmittelbar flugbetriebsrelevant sind.....	10
3.1 Start- und Landefläche	10
3.2 Betankungsfläche	10
3.3 Übergangsstreifen.....	10
3.4 Anflug-, Abflug- und Übergangsflächen	10
4. Bauschutzbereich	11
5. Nachrichtlich dargestellte Änderungen	12
6. Vorgelegte Unterlagen.....	12
VI. Anhörungsverfahren	13
1. Öffentlichkeitsbeteiligung	14
2. Beteiligung der Gebietskörperschaften, Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange	14
3. Einwendungen und Stellungnahmen.....	15
4. Stellungnahme der Antragstellerin	19
C. Rechtliche Beurteilung	20
I. Rechtsgrundlagen	20
II. Verfahrensrechtliche Bewertung.....	20
1. Genehmigungsgegenstand.....	20
2. Zuständigkeit.....	21
3. Umweltverträglichkeitsprüfung	21
4. Keine erheblichen Auswirkungen auf Natura 2000-Gebiete	21
5. Sonstige erforderliche Genehmigungen	25

III. Materiell-rechtliche Bewertung	26
1. Planrechtfertigung.....	26
2. Eignung des Landeplatzes	28
3. Erfordernisse der Raumordnung und der Landesplanung	28
4. Erfordernisse des Städtebaus.....	31
5. Schutz vor Fluglärm	35
6. Schutz vor Luftverunreinigungen	44
7. Flugbetriebliche Belange	49
8. Erfordernisse des Naturschutzes und der Landschaftspflege	49
9. Umweltverträglichkeitsprüfung	69
10. Abwägung und zusammenfassende Würdigung	83
D. Rechtsbehelfsbelehrung.....	85

In dem Genehmigungsverfahren nach § 6 Abs. 1 S. 1 des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 10.05.2007 (BGBl. I S. 698), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes zur Änderung agrarrechtlicher Vorschriften und zur Änderung weiterer Gesetze vom 23.10.2024 i.V.m. § 30 LuftVG ergeht

auf Antrag des Niedersächsischen Landesamtes für Bau und Liegenschaften (NLBL) vom 17.06.2024 in Verfahrensstandschaft für das Bundesministerium der Verteidigung (BMVg) für die Bundeswehr – Teilstreitkraft Heer – für den Standortübungsplatz Seedorf die folgende Entscheidung:

A.

Entscheidung

I. Bestehender Standortübungsplatz

Im Bereich des Standortübungsplatzes Seedorf sind bisher keine befestigten Start- und Landeflächen für Luftfahrzeuge vorhanden. Beantragt war daher die erstmalige Errichtung der im Folgenden beschriebenen Flugbetriebsflächen.

II. Genehmigung nach § 6 Abs. 1 S. 1 i.V.m. § 30 LuftVG

1. Dem Bundesministerium der Verteidigung, vertreten durch das Niedersächsische Landesamt für Bau und Liegenschaften als Verfahrensstandschafterin, wird für die Bundeswehr – Teilstreitkraft Heer – die Genehmigung nach § 6 Abs. 1 Satz 1 i.V.m. § 30 LuftVG für die mit Schreiben vom 17.06.2024 beantragten folgenden Maßnahmen erteilt:

Die Anlage und den Betrieb eines Hubschraubersonderlandeplatzes für militärische Zwecke mit der Errichtung einer befestigten Start- und Landefläche für Hubschrauber mit einer Größe von 50 m x 50 m, erweitert auf 55 m x 55 m für die Betankungsfläche, umgeben von einem Übergangsstreifen mit einer Breite von 20 m bzw. 35 m.

2. Es wird ein beschränkter Bauschutzbereich nach § 17 LuftVG festgesetzt. Die geografischen Koordinaten des Flughafenbezugspunktes werden wie folgt festgelegt:

N 53° 20' 5.0352''

E 9° 15' 39.3948''.

Die Basishöhe des Flughafenbezugspunktes im Mittelpunkt der Start- und Landefläche des HBLP beträgt 18,95 m üNN.

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

III. Nebenbestimmungen

Die Genehmigung ergeht unter folgenden Nebenbestimmungen, die im Sinne besserer Übersichtlichkeit im Folgenden thematisch gegliedert sind. Sämtliche Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen sind nach Maßgabe des Landschaftspflegerischen Begleitplans vom 28.11.2023 umzusetzen. Dieser ist gem. § 17 Abs. 4 Satz 5 BNatSchG Bestandteil dieser Genehmigung. Der Landschaftspflegerische Begleitplan, die spezielle artenschutzrechtliche Prüfung, die FFH-Vorprüfung, der Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie und der UVP-Bericht sind Bestandteil der Antragsunterlagen.

1. Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen

1.1 Die Fällung und Rodung sowie das Einkürzen von Gehölzen sind nur in der Zeit vom 1. November bis zum 28. Februar zulässig. Eine Abweichung hiervon darf nur in fachlich begründeten Einzelfällen nach entsprechender Freigabe durch die Umweltfachliche Baubegleitung (s. Nebenbestimmung 1.3/VM3) erfolgen (Vermeidungsmaßnahme VM 1).

Vor der Durchführung von Rodungen und Einkürzungen sind Gehölze auch zwischen dem 1. November und 28. Februar zudem zunächst auf vorhandene Nester zu prüfen.

Erd-, Gründungs- und Tiefbauarbeiten mit schweren Baumaschinen sind außerhalb der Brutzeit (1. März bis 15. Juli) durchzuführen, um die brütenden Vögel nicht zu vertreiben. Nicht verschiebbare Arbeiten innerhalb der Brutzeit dürfen nur nach entsprechender Freigabe durch die Umweltfachliche Baubegleitung (s. Nebenbestimmung 1.3/VM3) durchgeführt werden (Vermeidungsmaßnahme VM 2).

Die Baumaßnahmen sind durch eine zertifizierte umweltfachliche Baubegleitung (UBB) zu begleiten. Räumlich konkretisierte Baumaßnahmen in der Zeit vom 1. März bis 31. Oktober können nach Prüfung auf vorkommende Brutvogel- und Fledermausarten freigegeben werden; Rückschnittmaßnahmen und Baumfällungen auch in der Zeit vom 1. November bis 28. Februar (Vermeidungsmaßnahme VM 3).

Zum Schutz des Bodens und zur Sicherstellung des schonenden Umgangs mit dem Boden ist eine zertifizierte Bodenkundliche Baubegleitung (BBB) nach DIN 19639 einzusetzen und vor Baubeginn ein Bodenschutzkonzept (BSK) gem. DIN 1639 zu erstellen, in dem die erforderlichen Maßnahmen zum baube-

gleitenden Bodenschutz im Rahmen des Baus und der abschließenden Re-kultivierung temporär befestigter Flächen festgelegt werden (Vermeidungsmaßnahme VM 4).

Zum Schutz des Bodens und zum Erhalt der natürlichen Bodenstruktur sind die Vorgaben des BBodSchG und der BBodSchV sowie der entsprechenden DIN-Normen (insb. DIN 18300, DIN 18915, DIN 19639, DIN 19731) und die Richtlinien zum Schutz des Oberbodens und dem Erhalt der natürlichen Bodenstruktur zu beachten (Minimierungsmaßnahme Boden und Wasserschutz).

Bauzeitliche Wartungs-, Reinigungs- und Betankungseinrichtungen sind ausschließlich auf befestigten Flächen anzulegen, um die Gefährdung des Bodens sowie des Grund- und Oberflächenwassers durch den Eintrag von Schadstoffen (z.B. Kraftstoffe, Öle) so gering wie möglich zu halten (Minimierungsmaßnahme Boden und Wasserschutz).

Ausgleichsmaßnahmen

Für den erwarteten schallinduzierten Verlust von bis zu 25 Brutrevieren von neun Brutvogelarten (Bachstelze, Blaumeise, Gartenbaumläufer, Kleiber, Kohlmeise, Sumpfmehse, Tannenmeise, Trauerschnäpper, Weidenmeise) sind 26 Nistkästen für höhlen- bzw. halbhöhlenbesiedelnde Arten zu installieren, da diese aufgrund der fehlenden Naturraumausstattung nicht in die Umgebung ausweichen können. Diese sind an geeigneten Bäumen in einer Entfernung von maximal einem Kilometer zum Plangebiet fachgerecht anzubringen und über die Dauer von fünf Jahren zu pflegen bzw. bei Abgang zu ersetzen:

- 22 Höhlenbrüterkästen (Typ 1B mit einer Fluglochweite 32 mm der Firma Schwegler oder vergleichbar),
- 2 Halbhöhlenbrüterkästen (Typ 2H der Firma Schwegler oder vergleichbar),
- 2 Baumläuferhöhlen (Typ 2B der Firma Schwegler oder vergleichbar)

Die genannten Nistkästen sind spätestens bis zum Beginn der auf den Baubeginn folgenden Brutzeit (Ende Februar eines Jahres) anzubringen. Die Umsetzung der Maßnahme ist mit der UBB (s. Nebenbestimmung 1.3/VM 3) abzustimmen.

Aus Ausgleich für die mit dem Vorhaben einhergehende Neuversiegelung im Umfang von 4.361 m² ist der in der schriftlichen Mitteilung des BAIUDBw KompZ BauMgmt H K 6 vom 20.11.2023 beschriebene Abriss von vier Gebäuden inklusive umliegender Beton- und Pflasterflächen im Bereich der Fallschirmjägerkaserne Seedorf gemäß den Abbildungen 12 bis 16 des Anhangs X des Landschaftspflegerischen Begleitplans vom 28.11.2023 durchzuführen.

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 Vollziehbarkeit

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

B. Sachverhalt

Der Entscheidung liegt folgender Sachverhalt zugrunde:

I. Vorgeschichte

Der Standortübungsplatz Seedorf befindet sich zwischen den Ortschaften Seedorf und Zeven in Niedersachsen und wird seit 1939 militärisch genutzt. Nachdem im Bereich Godenstedt im Jahr 1939 zunächst ein Ersatzflugplatz errichtet worden war, nutzte die Marine den Standort ab 1941 als Ausbildungslager.

Anfang 1945 übernahmen die britischen Streitkräfte den Standort Seedorf und nutzten diesen zunächst für die Unterbringung russischer Kriegsgefangener, bevor das Gelände am 01.07.1945 an die United Nations Relief and Rehabilitation Administration (UNRRA) übergeben wurde und als Durchgangslager für die Unterbringung von „displaced persons“ diente, die aus politischen Gründen nicht in ihre Heimatländer

zurückkehren konnten. Am 01.07.1950 gelangte das Lager wieder unter deutsche Verwaltung, wurde jedoch im Laufe der folgenden Jahre immer weiter aufgelöst und im Herbst 1957 endgültig abgerissen.

Kurz nach Abschluss der Abrissarbeiten begann die Bundeswehr mit der Neuerrichtung der heutigen Fallschirmjägerkaserne nordöstlich des ehemaligen Lagers Godenstedt. Die Nutzungsaufnahme erfolgte am 18.03.1959. Bis Mitte 1961 waren in Seedorf das Panzerbataillon 74, die Panzergrenadierbataillone 71 und 73, das Feldartilleriebataillon 75, eine Instandsetzungskompanie sowie drei Ausbildungskompanien stationiert. 1961 wurde zudem ein Dienstgebäude für die Standortverwaltung Seedorf errichtet.

Infolge des Seedorf-Budel-Abkommens wurde der Standort Seedorf im Jahr 1963 den niederländischen Streitkräften überlassen. Die Bundeswehr verlegte ihre Truppen nach Fischbek, Stade und Altenwalde. Die Fallschirmjägerkaserne beheimatete sodann über 40 Jahre die seit dem 02.09.1963 dort stationierte 41. niederländische Panzerbrigade, bis die Niederlande im Jahr 2006 die Auflösung der Brigade und die Aufgabe des Standortes Seedorf beschlossen.

Unmittelbar nach Abzug der niederländischen Streitkräfte übernahm erneut die Bundeswehr das Gelände und stationierte die Luftlandebrigade 31 in Seedorf. Am 05.06.2009 erhielt die Kaserne ihren heutigen Namen „Fallschirmjäger-Kaserne“. Zum 01.10.2014 kam es schließlich zur Auflösung der Luftlandebrigade 31 und Neuauflistung des Fallschirmjägerregiments 31 als Teil der Luftlandebrigade 1, das bis heute in Seedorf stationiert ist.

II. Bestehender Übungsplatz

Der Standortübungsplatz besteht heute aus der Fallschirmjägerkaserne, dem im Vorhabensbereich befindlichen Feldflugplatz sowie den nördlich hiervon gelegenen Areas 1 bis 3. Innerhalb der Fallschirmjägerkaserne befindet sich ein weiterer Hubschrauber-Bedarfslandeplatz. Die genannten Bereiche werden derzeit überwiegend durch Luftfahrzeuge der Bundeswehr zu Ausbildungszwecken des Fallschirmjägerregiments 31 sowie durch militärische Gastflugzeuge, insbesondere des Marinefliegergeschwaders MFG 5, zu Ausbildungszwecken genutzt.

Weiterhin befindet sich unmittelbar nördlich des Feldflugplatzes ein zivil genutzter Sonderlandeplatz, der mit dem militärischen Vorhaben jedoch nicht in Zusammenhang steht und durch den dort ansässigen Fallschirmspringverein „Skydive Seedorf“ montags bis donnerstags jeweils von 17.00 Uhr bis Sonnenuntergang sowie zwischen freitags 17:00 Uhr und montags 07:00 Uhr und an gesetzlichen Feiertagen für zivile Fallschirmsprünge genutzt wurde. Der Betrieb dieses zivilen Landeplatzes

wurde Ende 2024 eingestellt und die Genehmigung mit Bescheid der NLStBV vom 11.07.2025 widerrufen.

III. Genehmigungsrechtliche Situation

Für die derzeitige Nutzung des Standortübungsplatzes einschließlich der Areas 1 bis 3 durch die genannten Luftfahrzeuge bestehen durch das Luftfahrtamt der Bundeswehr erteilte Außenlandeurlaubnisse für Hubschrauber gem. § 25 LuftVG mit einer jährlichen Anzahl von 575 Flugbewegungen für die Areas 1 bis 3 bzw. 325 Flugbewegungen für die Fallschirmjägerkaserne selbst. Für den Standortübungsplatz Seedorf und die Standortschießanlage Seedorf sind unter dem 08.11.1985 bzw. 11.11.1985 zudem immissionsschutzrechtliche Anzeigen nach § 67 Abs. 2 BImSchG erfolgt.

Für den zivilen Sonderlandeplatz wurde durch den Verwaltungsbezirk Oldenburg mit Datum vom 26.10.1973 eine Genehmigung nach § 6 LuftVG zur Anlage und zum Betrieb eines Landeplatzes für besondere Zwecke (Sonderlandeplatz) erteilt, die mit Bescheid vom 18.04.1974 auf den Fallschirmsprungbetrieb erweitert wurde. Diese Genehmigung wurde mittlerweile durch Bescheid der NLSTBV vom 11.7.2025 widerrufen.

Eine Genehmigung für einen Hubschrauberlandeplatz mit befestigten Start- und Landeflächen besteht bislang nicht.

IV. Vorhaben und Hintergrund

Auf dem Standortübungsplatz Seedorf ist nun die Errichtung eines Hubschrauberbedarfslandeplatzes (HBLP) mit Betankungsfunktion zur Verbesserung des Ausbildungsbetriebs geplant.

Hintergrund der geplanten Maßnahmen ist, dass auf dem Standortübungsplatz Seedorf bislang keine Möglichkeiten zur Betankung der Hubschrauber vorhanden waren, sodass es stets erforderlich war, nach entsprechendem Treibstoffverbrauch die Ausbildung zu unterbrechen und auf den nächstgelegenen zivilen Flugplätzen Rotenburg/Wümme oder Bremen eine Betankung durchzuführen. Diese zusätzlichen Betankungsflüge bedeuten einen Verlust an Ausbildungszeit, einen erhöhten Treibstoffverbrauch und eine Erhöhung der Ausbildungskosten, denen insbesondere in Anbetracht der aktuellen sicherheitspolitischen Herausforderungen nunmehr Abhilfe verschafft werden soll.

V. Antrag

Das Niedersächsische Landesamt für Bau und Liegenschaften (NLBL) ist durch das Bundesministerium der Verteidigung beauftragt worden, für die Bundeswehr – Teilstreitkraft Heer – die für den Genehmigungsantrag als Grundlage für das Genehmigungsverfahren nach § 6 Abs. 1 S. 1 LuftVG erforderlichen Unterlagen erarbeiten zu lassen. Mit Schreiben vom 17.06.2024 hat das Niedersächsische Landesamt für Bau und Liegenschaften in Verfahrensstandschaft für das Bundesministerium der Verteidigung die im Folgenden näher beschriebenen Maßnahmen am Standortübungsplatz Seedorf für die Bundeswehr – Teilstreitkraft Heer – als Halterin des Standortübungsplatzes Seedorf beantragt:

2. Maßnahmen, die die Flugbetriebsflächen betreffen bzw. unmittelbar flugbetriebsrelevant sind

2.1 Start- und Landefläche

Errichtung einer befestigten Start- und Landefläche für Hubschrauber mit einer Größe von 50 m x 50 m, wobei die An- und Abflugrichtung des HBLP in der Hauptwindrichtung und damit parallel zur An- und Abflugrichtung des Sonderlandeplatzes verlaufen und ein Parallelbetrieb des HBLP und des Sonderlandeplatzes ausgeschlossen sein soll.

2.2 Betankungsfläche

Errichtung einer Betankungsfläche von 55 m x 55 m, sodass umlaufend um die Start- und Landefläche ein Streifen von 2,5 m für die Tankfahrzeuge vorgesehen ist; die gesamte Betankungsfläche soll mit einem Überlaufschutz versehen werden.

2.3 Übergangsstreifen

Anlage eines Übergangsstreifens von 20 m bzw. 35 m für die An- und Abflugrichtung zum gefahrlosen Überrollen der Start- und Landefläche und das gelegentliche Befahren durch Feuerwehr- und Rettungsfahrzeuge.

2.4 Anflug-, Abflug- und Übergangsflächen

Die Anflug-, Abflug- und seitlichen Übergangsflächen sind für Starts und Landungen bei Sichtflugwetterbedingungen bei Tag und Nacht vorgesehen.

Einkürzung von 72 Bäumen zur Herstellung der erforderlichen Hindernisfreiheit für die Anflug-, Abflug- und Übergangsflächen; zur genauen Lage vgl. Anlage 1.2, Plan 1.06.

3. Bauschutzbereich

Weiterhin hat die Antragstellerin im Zusammenhang mit der Errichtung des HBLP die Festsetzung eines beschränkten Bauschutzbereichs nach § 17 LuftVG beantragt.

Als Begründung gibt sie an, dass die Einrichtung eines Bauschutzbereiches unumgänglich sei, um die erforderliche Hinderniskontrolle für den Hubschrauberbedarfslandeplatz sicherzustellen. Der Bauschutzbereich diene dabei der Sicherheit sowohl der fliegenden Besatzungen als auch der Bevölkerung und der übenden Truppe.

Die An- und Abflugkorridore seien durch die örtlichen Gegebenheiten bereits heute stark eingeschränkt. In unmittelbarer Nähe des HBLP befänden sich bereits mehrere Gebiete, die nicht überflogen werden dürften. So dürfe die südlich unmittelbar neben dem HBLP gelegene Standortschießanlage nicht überflogen werden, ebenso der nördlich hinter der bestehenden Landebahn befindliche Schießsicherheitsbereich. Durch den Einsatz von Drohnen auf dem Gebiet des Standortübungsgeländes komme es (bei gleichzeitigem Einsatz von Hubschraubern und Drohnen) zu weiteren Einschränkungen. Weiterhin sei das Überfliegen von Wohn- und Siedlungsgebieten aus Lärmschutzgründen nicht zu favorisieren.

Gleichzeitig sei es aufgrund der beschränkten Größe des Standortübungsplatzes erforderlich, die Platzrunden „auf Sicht“ zu fliegen, wobei die Nutzbarkeit des Platzes auch bei niedriger Wolkenhöhe/Wetterminimum gewährleistet sein müsse. Es müsse eine Flugsicht von 800 m für den Sichtflugbetrieb von Hubschraubern gegeben sein. Dem Luftfahrzeugführer könne daher kein dezidierter Flugweg vorgeschrieben werden. Vielmehr müsse ein Korridor eröffnet sein, der es dem Piloten ermögliche, Wolken oder Gebieten mit schlechter Sicht auszuweichen und den HBLP dennoch sicher zu erreichen.

Im Hinblick auf die im beantragten Bauschutzbereich bereits vorhandenen bzw. genehmigten oder geplanten Bauvorhaben führt die Antragstellerin konkret aus, dass das Repowering des Bestands-Windparks Nr. 26 befürwortet worden sei, da der Park bereits seit Jahrzehnten bestehe, die Übungsszenarien hinlänglich adaptiert seien und der Windpark umflogen werde, sodass aus Sicht des Nutzers keine Nachteile bestünden. Ebenso sei die vorhandene Hochspannungsleitung als Bestandshindernis in die Flugverfahren implementiert.

Eine weitere Einschränkung durch z.B. Hochspannungsleitungen, Windenergieanlagen und ähnliche Bauten und die damit verbundene weitere erhebliche Einschränkung der Nutzung des Platzes müsse zur Absicherung der Übungs- und Ausbildungsmöglichkeiten durch die Festsetzung eines beschränkten Bauschutzbereichs verhindert werden. Es sei notwendig, zukünftige Bauvorhaben in der Nähe des HBLP auf die Möglichkeit einer sicheren Flugdurchführung zu überprüfen.

Dazu führt die Antragstellerin aus, Ziel des Bauschutzbereichs sei nicht die Ablehnung sämtlicher Vorhaben innerhalb der Grenzen des Bauschutzbereichs. Es handle sich um eine Vorlagegrenze, ab der Bauvorhaben der Zustimmung der – in diesem Fall militärischen – Luftfahrtbehörde bedürften. Hierbei werde die Vereinbarkeit des Bauvorhabens mit der sicheren Flugdurchführung am HBLP Seedorf geprüft. Eine Nicht-Zustimmung zu einer Baumaßnahme müsse dabei stets begründet sein, eine Argumentation basierend auf Vermutungen sei unzulässig.

Nachrichtlich dargestellte Änderungen

Darüber hinaus hat die Vorhabenträgerin die folgenden Änderungen nachrichtlich angezeigt, die zwar nicht luftverkehrsrechtlich genehmigungspflichtig sind, aber im Zusammenhang mit den soeben dargestellten Änderungen der Flugbetriebsflächen bzw. der Stationierung der Luftfahrzeuge in Verbindung stehen und daher auch Gegenstand des UVP-Berichts sind:

- Entwässerung: Die gesamte Betankungsfläche wird mit einer Entwässerungsrinne Klasse F zur Fassung des Oberflächenwassers versehen.
- Verkehrserschließung: Ab der Zufahrt zur Standortschießanlage bis zur Betankungsfläche des HBLP wird eine Zuwegung mit einer Breite von 4 m errichtet.

Vorgelegte Unterlagen

Zusammen mit dem Antrag vom 17.06.2024 wurden folgende Unterlagen eingereicht:

Anlage 1.1	Technischer Erläuterungsbericht der A.C.E. GmbH vom 13.04.2023:
Anlage 1.2	Planunterlagen der A.C.E. GmbH vom 13.04.2023: – Plan 1.01: Übersichtslageplan (Maßstab 1:25.000) – Plan 1.02: Lageplan (Maßstab 1:2.500) – Plan 1.03: Längsschnitt Anfluggrundlinie (Maßstab 1:25.000/1:250) – Plan 1.04: Längsschnitt An- und Abflugfläche (Maßstab 1:2.500/1:250) – Plan 1.05: Querschnitt durch die S/L-Bahn-Flächen (Maßstab 1:2.500/1:250) – Plan 1.06: Lageplanausschnitt HBLP Hindernisfreiheit mit Detail (Maßstab 1:1.000/1:500) – Plan 1.07: Fahrsimulation Tankfahrzeug HBLP (Maßstab 1:1.000)

Anlage 2	Gutachten über die Eignung des Landesplatzes der A.C.E. GmbH vom 13.04.2023
Anlage 3	Bericht zur Erstellung der Datenerfassungssysteme für den HBLP der Avia Consult GmbH von Juni 2022
Anlage 4	Fluglärmgutachten der AVIA Consult GmbH vom 08.11.2022
Anlage 5	Luftschadstoffgutachten des Ingenieurbüros Dr. Dröscher von Januar 2023
Anlage 6	Gutachterliche Stellungnahme zu den vorhabenbedingten Auswirkungen auf die CO ₂ -Emissionen des Ingenieurbüros Dr. Dröscher vom 25.05.2023
Anlage 7	Gutachterliche Stellungnahme zu den baubedingten CO ₂ -Emissionen von Kirchner Ingenieure von Oktober 2023
Anlage 8	Fauna-Flora-Habitat-Verträglichkeits-Voruntersuchung der BMS Umweltplanung GbR vom 28.2.2024
Anlage 9	Fachgutachten zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung der der BMS Umweltplanung GbR vom 28.2.2024
Anlage 10	Landschaftsplanerische Fachbeitrag der der BMS Umweltplanung GbR vom 30.3.2024
Anlage 11	Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie der der BMS Umweltplanung GbR vom 28.2.2024
Anlage 12	UVP-Bericht der der BMS Umweltplanung GbR vom 30.3.2024

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 Errichtung des Hubschrauberbedarfslandesplatzes am Standort Seedorf durchzuführen.

Da die beantragte Errichtung und der Betrieb des Sonderlandeplatzes Seedorf 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 Anwohner und die betroffene Öffentlichkeit zu beteiligen (§ 28 Abs. 1 des Verwaltungsverfahrensgesetzes (VwVfG), §§ 17 ff. UVPG). Einer förmlichen Erörterung i.S.v. § 18 Abs. 1 S. 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 im Rahmen des Genehmigungsverfahrens beteiligt. Die Antragsunterlagen haben ausweislich des Anhörungsberichts der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr vom 13.11.2024 zur Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 18 Abs. 1 S. 4 UVPG i.V.m. § 73 Abs. 2 VwVfG vom 06.08.2024 bis einschließlich 05.09.2024 in der Samtgemeinde Selsingen öffentlich zur allgemeinen Einsichtnahme ausgelegt und wurden im selben Zeitraum auf dem UVP-Portal des Bundes, dem UVP-Portal des Landes Niedersachsen, der Internetseite der Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr sowie den Internetseiten der Gemeinden Selsingen und Zeven veröffentlicht. Auf die Auslegung wurde durch ortsübliche Bekanntmachung in den jeweiligen Gemeinden vom 22.07.2024 bis 07.09.2024 hingewiesen. Die Einwendungsfrist endete mit Ablauf des 07.10.2024.

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 S. 4 UVPG i.V.m. § 73 Abs. 2 VwVfG durch Übersendung der Antragsunterlagen und Einräumung der Gelegenheit zur Stellungnahme beteiligt:

- Samtgemeinde Selsingen
- Gemeinde Zeven
- Gemeinde Heeslingen
- Landkreis Rotenburg
- Staatliches Gewerbeaufsichtsamt Cuxhaven
- Niedersächsischer Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz
- Luftfahrt-Bundesamt
- Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr Dezernat 42 Luftverkehr
- PLEdoc GmbH
- Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie
- Forstamt Nordheide-Heidmark
- Handwerkskammer Braunschweig-Lüneburg-Stade

- TenneT TSO GmbH- Bereich Nord
- EWE NETZ GmbH
- DFS Deutsche Flugsicherung
- Deutsche Bahn AG DB Immobilien
- Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr
- Vodafone GmbH / Vodafone Deutschland GmbH
- Deutsche Telekom Technik GmbH
- Deutschland Transport Services GmbH
- Wintershall Dea Deutschland GmbH
- RWE Windkraftanlagen
- Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH

Die Frist zur Abgabe einer Stellungnahme der beteiligten Träger öffentlicher Belange, Gebietskörperschaften und Behörden endete mit Ablauf des 07.10.2024.

2. Einwendungen und Stellungnahmen

Insgesamt sind 15 Stellungnahmen von Behörden und Unternehmen, keine Stellungnahmen von Umweltverbänden und keine Einwendungen von Privatpersonen innerhalb der Einwendungs- und Stellungnahmefrist eingegangen.

3.1 Gemeinde Zeven

Die Gemeinde Zeven äußert grundsätzlich keine Bedenken gegen das Vorhaben. Jedoch habe die Gemeinde kürzlich den am 30.06.2024 in Kraft getretenen Bebauungsplan Nr. 95 „MRVZN Brauel“ aufgestellt. Eine Änderung des Flächennutzungsplans sei in diesem Zuge ebenfalls erfolgt. Der Geltungsbereich des Bebauungsplans befinde sich in ca. 650 m Entfernung zu dem geplanten Vorhaben. Aus dem Vorhaben dürfe sich keine Einschränkung der Bebaubarkeit im Plangebiet ergeben.

3.2 Staatliches Gewerbeaufsichtsamt Cuxhaven

Das Staatliche Gewerbeaufsichtsamt sei von dem geplanten Vorhaben nicht betroffen.

3.3 Niedersächsischer Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz

Das NLWKN sei von der geplanten Maßnahme nicht betroffen.

3.4 Luftfahrt-Bundesamt

Seitens des Luftfahrt-Bundesamtes ergäben sich keine Anmerkungen und Hinweise.

3.5 Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie

Das Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie verweist für Hinweise und Informationen zu den Baugrundverhältnissen am Standort auf den NIBIS® Kartenserver. Die Hinweise zum Baugrund bzw. den Baugrundverhältnissen ersetzen jedoch keine geotechnische Erkundung und Untersuchung des Baugrundes bzw. einen geotechnischen Bericht. Geotechnische Baugrunderkundungen/-untersuchungen sowie die Erstellung des geotechnischen Berichts sollten gemäß der DIN EN 1997-1 und -2 in Verbindung mit der DIN 4020 in den jeweils gültigen Fassungen erfolgen.

3.6 EWE NETZ GmbH

Im Plangebiet befänden sich Versorgungsleitungen und/oder Anlagen der EWE NETZ GmbH. Die Leitungen und Anlagen seien grundsätzlich zu erhalten und dürften nicht beschädigt werden. Sollten sich Notwendigkeiten einer Anpassung ergeben, ist die EWE NETZ GmbH zu informieren. Des Weiteren könne das Erdgas-hochdrucknetz durch Näherung der Baumaßnahme beeinflusst werden. Hierfür sei eine Kontaktaufnahme mit der zuständigen Fachabteilung unter *NBS_Netztechnik_GW@ewe-netz.de* erforderlich.

3.7 PLEdoc GmbH

Die PLEdoc GmbH und die von Ihnen verwalteten Versorgungsanlagen seien von der Maßnahme nicht betroffen.

3.8 Nds. Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr Dezernat 42 Luftverkehr

Gegen das geplante Vorhaben bestünden aus luftverkehrsrechtlicher Sicht keine Bedenken, da keine Veränderung des Sonderlandeplatzes Seedorf stattfinde. Im Hinblick auf die südlich verlaufende Platzrunde des Sonderlandeplatzes ergebe sich eine Überschneidung der An- und Abflüge. Ein Mischflugbetrieb sei nicht gestattet. Es sei eine Flugplatzbenutzungsordnung gemäß § 53 Abs. 1 i.V.m. § 43 Abs. 1 Luft-VZO zu erstellen, um einen sicheren Flugbetrieb zu gewährleisten.

3.9 Handwerkskammer Braunschweig-Lüneburg-Stade

Seitens der Bauleitplanung der Handwerkskammer bestünden keine Bedenken gegen das geplante Vorhaben.

3.10 TenneT TSO GmbH- Bereich Nord

Im Bereich des geplanten Vorhabens befänden sich keine Versorgungsanlagen der TenneT TSO GmbH.

3.11 DFS Deutsche Flugsicherung

Durch die Planung und Umsetzung des Verfahrens seien die Belange der Deutschen Flugsicherung GmbH nicht berührt.

3.12 Deutsche Bahn AG / DB Immobilien

Im Planbereich befänden sich keine Strecken der Deutsche Bahn AG. Die Deutsche Bahn AG verweist auf die Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser (EVB), welche sich aber nicht zum Verfahren geäußert haben.

3.13 Vodafone GmbH / Vodafone Deutschland GmbH

Im Planbereich befänden sich Telekommunikationsanlagen der Vodafone Deutschland GmbH. Es wird darauf hingewiesen, dass die Anlagen bei der Bauausführung zu schützen bzw. zu sichern seien. Vorhandene Überdeckungen dürften nicht überbaut oder verringert werden.

3.14 Deutsche Telekom Technik GmbH

Im Planbereich befänden sich Telekommunikationslinien der Telekom. Das Verlegen der im Planbereich vorhandenen Telekommunikationslinien der Telekom könne nur mit einem unverhältnismäßig hohen Kosten- und Zeitaufwand realisiert werden, weshalb gefordert wird, dass die Baumaßnahme mit der Deutsche Telekom Technik GmbH abgestimmt werde, sodass Veränderungen oder Verlegungen der Telekommunikationslinien vermieden werden.

3.15 Wintershall Dea Deutschland GmbH

Die Wintershall Dea Deutschland GmbH sei vom geplanten Vorhaben nicht betroffen.

3.16 Landkreis Rotenburg-Wümme

Der Landkreis Rotenburg-Wümme weist mit verspäteter Stellungnahme vom 5.12.2024 darauf hin, dass er im gesetzlichen Auftrag des Landes Niedersachsen vier Prozent seiner Fläche für die Windenergie bereitstellen müsse. Innerhalb des 4.000 m-Radius seien drei voraussichtliche Vorranggebiete für Windenergie betroffen. Da im Landkreis bereits zahlreiche Einschränkungen bei der Ausweisung von Windenergiegebieten bestünden, andererseits aber der Ausbau erneuerbarer Energien im überragenden öffentlichen Interesse liege, wird eindringlich um Berücksichtigung der Planungen gebeten.

Weiterhin liege im Landkreis ein Antrag auf Erteilung einer immissionsschutzrechtlichen Genehmigung für ein Repowering-Vorhaben im Bereich des vorhandenen Windparks Seedorf vor, das in den Antragsunterlagen nicht berücksichtigt werde. Sowohl die Bundeswehr als auch die Luftfahrtbehörde hätten jedoch bereits positive Stellungnahmen zu diesem Vorhaben abgegeben.

Der Fachbereich Wasserwirtschaft, Bodenschutz und Abfallrecht weist zudem darauf hin, dass das luftrechtliche Genehmigungsverfahren keine Konzentrationswirkung entfalte und die für die Entwässerung gemäß Kapitel 6.1 der Antragsunterlagen erforderliche Erlaubnis direkt beim Landkreis Rotenburg Wümme einzuholen sei. Weiterhin wird die Aufnahme folgender Bestimmungen in den Genehmigungsbescheid gefordert:

- Der Hubschrauberbetankungsplatz dürfe erst in Betrieb genommen werden, wenn die wasserbehördliche Erlaubnis gem. § 8 WHG erteilt wurde. Hierzu sei zeitnah ein entsprechender Erlaubnisantrag vorzulegen.
- Auf die Beachtung der TRwS 784 (Betankung von Luftfahrzeugen) wird hingewiesen.
- Sollten bei Erdarbeiten vor Ort unnatürliche Sedimentverfärbungen, Bodengerüche oder Ablagerung von Abfällen vermutet oder festgestellt werden, so seien diese dem Landkreis Rotenburg (Wümme), Amt für Wasserwirtschaft und Straßenbau, unverzüglich schriftlich anzuzeigen und die Arbeiten bis auf weiteres einzustellen.
- Auf die Bestimmungen des Kreislaufwirtschaftsgesetzes (KrWG) und der Abfallwirtschaftssatzung des Landkreises Rotenburg (Wümme) wird hingewiesen. Ebenso sei das Bundesbodenschutzgesetz (BBodSchG), die Gefahrenstoffverordnung, die Bundesbodenschutzverordnung und die Ersatzbaustoffverordnung einzuhalten.
- Die Vorsorgepflicht gegen das Entstehen schädlicher Bodenveränderungen sei gem. § 7 des BBodSchG zu beachten.

- Gemäß § 202 BauGB sei Mutterboden, der bei der Errichtung und Änderung baulicher Anlagen, sowie wesentlichen anderen Veränderungen der Erdoberfläche ausgehoben wird, in nutzbarem Zustand zu erhalten und vor Vernichtung oder Vergeudung zu schützen.
- Lügen der unteren Bodenschutzbehörde Anhaltspunkte dafür vor, dass eine schädliche Bodenveränderung vorliege, so sei sie berechtigt, zur Ermittlung des Sachverhaltes die geeigneten Maßnahmen zu ergreifen.
- Entstehende Abfälle seien ordnungsgemäß zu entsorgen. Entsorgungsnachweise seien nach Verlangen der unteren Bodenschutzbehörde vorzuweisen.
- Auf den Flächen, die nur zeitweise während der Bauphase genutzt werden, müsse die natürliche Bodenfunktion wiederhergestellt werden.
- Für die Verwendung von Ersatzbaustoffen seien die Einbauweisen der EBV Anlage 2 zu beachten und einzuhalten. Auf die Untersuchungspflicht gemäß § 14 Absatz 1 EBV und der anschließenden Dokumentation (§ 17, Abs. 1 und Abs. 3 EBV) wird verwiesen.
- Für die in § 20 Absatz 1 EBV genannten mineralischen Ersatzbaustoffe oder ihrer Gemische sei der zuständigen Bodenschutzbehörde vier Wochen vor Beginn der Einbau schriftlich oder elektronisch anzuzeigen (Anzeigepflicht § 22 EBV). Das gelte nur, wenn ein vorgesehenes Gesamtvolumen von mindestens 250 Kubikmeter vorliegt.

3. Stellungnahme der Antragstellerin

Die Antragstellerin hat zu den mit Schreiben vom 24.02.2025 eingegangenen Stellungnahmen wie folgt Stellung genommen:

Im Hinblick auf die im beantragten Bauschutzbereich bereits vorhandenen bzw. genehmigten oder geplanten Bauvorhaben führt die Antragstellerin aus, dass das Repowering des Bestands-Windparks Nr. 26 befürwortet worden sei, da der Park bereits seit Jahrzehnten bestehe, die Übungsszenarien hinlänglich adaptiert seien und der Windpark umflogen werde, sodass aus Sicht des Nutzers keine Nachteile bestünden. Ebenso sei die vorhandene Hochspannungsleitung als Bestandshindernis in die Flugverfahren implementiert.

Im Übrigen sei Ziel des Bauschutzbereichs nicht die Ablehnung sämtlicher Vorhaben innerhalb der Grenzen des Bauschutzbereichs. Es handle sich um eine Vorlagegrenze, ab der Bauvorhaben der Zustimmung der – in diesem Fall militärischen – Luftfahrtbehörde bedürften. Hierbei werde die Vereinbarkeit des Bauvorhabens mit der sicheren Flugdurchführung am HBLP Seedorf geprüft. Eine Nicht-Zustimmung zu einer Baumaßnahme müsse dabei stets begründet sein, eine Argumentation basierend auf Vermutungen sei unzulässig.

Eine Aufnahme der seitens des Fachbereichs Wasserwirtschaft, Bodenschutz und Abfallrecht des Landkreises Rotenburg-Wümme geforderten Vorgaben in die Nebenbestimmungen der Entscheidung war nach Auffassung der Genehmigungsbehörde nicht erforderlich. Dass die vorliegende Entscheidung keine Konzentrationswirkung entfaltet, ergibt sich aus dem Gesetz und ist in den Hinweisen gemäß Ziffer IV. vermerkt. Auch im Übrigen handelt es sich bei den Forderungen lediglich um Verweise auf ohnehin zu beachtende rechtliche Vorgaben.

C.

Rechtliche Beurteilung

I. Rechtsgrundlagen

Die geplante Neuanlage des Hubschrauberbedarfslandeplatzes stellt sich als Neuanlage eines Flugplatzes dar und bedarf daher der luftrechtlichen Genehmigung nach § 6 Abs. 1 S. 1 i.V.m. § 30 LuftVG.

Der Antrag ist nach § 30 Abs. 1, Abs. 3 S. 1 i.V.m. § 6 Abs. 1 S. 1 LuftVG zu bescheiden. Das in § 8 LuftVG vorgesehene Planfeststellungsverfahren entfällt gemäß § 30 Abs. 1 S. 2 LuftVG, da es sich um die Anlage eines militärischen Flugplatzes handelt.

Nach § 6 Abs. 1 S. 1 LuftVG dürfen Flugplätze (Flughäfen, Landeplätze und Segelfluggelände) nur mit Genehmigung angelegt oder betrieben werden.

Weiterhin können die Luftfahrtbehörden nach § 17 S. 1 LuftVG bei der Genehmigung von Landeplätzen und Segelfluggeländen bestimmen, dass die zur Erteilung einer Baugenehmigung zuständige Behörde nur mit Zustimmung der Luftfahrtbehörde genehmigen darf

1. die Errichtung von Bauwerken jeder Höhe im Umkreis von 1,5 Kilometern Halbmessern um den dem Flugplatzbezugspunkt entsprechenden Punkt,
2. die Errichtung von Bauwerken, die eine Höhe von 25 Metern, bezogen auf den Flughafenbezugspunkt entsprechenden Punkt, überschreiten im Umkreis von 4 Kilometern Halbmesser um den Flugplatzbezugspunkt.

II. Verfahrensrechtliche Bewertung

1. Genehmigungsgegenstand

Gegenstand der Genehmigung ist die beantragte Zulassung der Anlage und des Betriebes eines Hubschrauberbedarfslandesplatzes (HBLP) auf dem Standortübungsplatz Seedorf wie unter **B.V.** beschrieben.

2. Zuständigkeit

Die Verwaltungszuständigkeit für militärische Flugplätze wird gemäß § 30 Abs. 2 LuftVG für den Dienstbereich der Bundeswehr nach Bestimmungen des Bundesministeriums der Verteidigung durch Dienststellen der Bundeswehr wahrgenommen. Das Bundesministerium der Verteidigung hat die Aufgaben der militärischen Luftfahrtbehörde mit Wirkung ab dem 01.01.2015 durch die Allgemeine Regelung 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 (NAGB-NatSchG) zuständigen Unteren Naturschutzbehörde, dem Landkreis Rotenburg (Wümme), wurde am 05.12.2024 hergestellt.

3. Umweltverträglichkeitsprüfung

Gem. § 7 Abs. 1 S. 1, 3 S. 1 UVPG i.V.m. Anlage 1, Ziffer 14.12.2 war das Vorhaben einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen, nachdem die Vorhabenträgerin mit Schreiben vom 19.4.2022 ohne Durchführung einer Vorprüfung nach § 7 Abs. 3 S. 1 UVPG die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung beantragt, die Genehmigungsbehörde das Entfallen der Vorprüfung als zweckmäßig erachtet und die Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung mit Bescheid vom 28.4.2022 angeordnet hatte.

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 lit. b) und c) UVPG), dazu unter **C.III.8.**

4. Keine erheblichen Auswirkungen auf Natura 2000-Gebiete

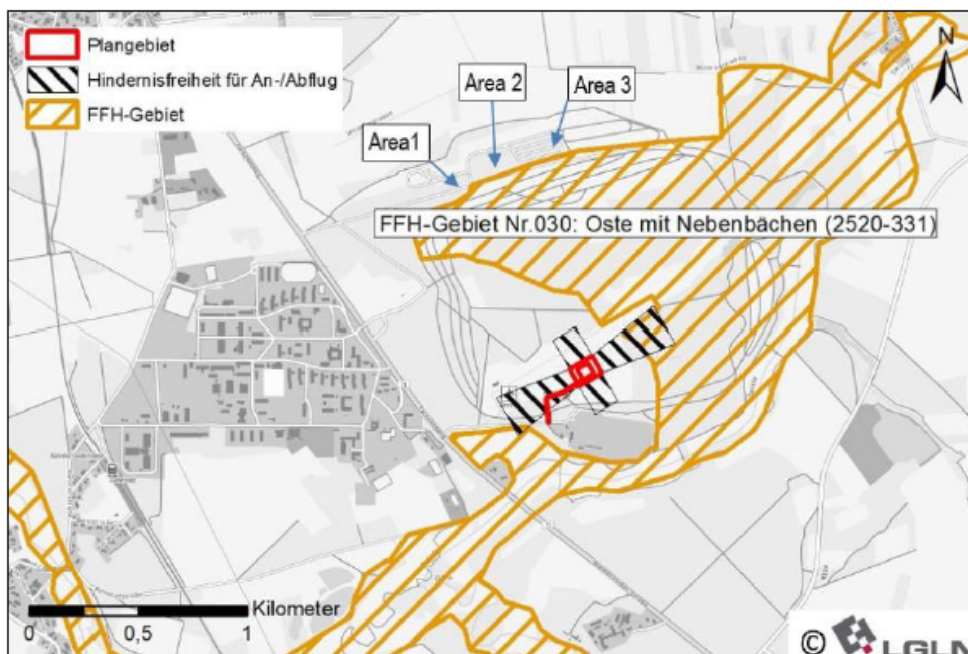
Nach Prüfung und auf Grundlage der seitens der Antragstellerin zur Verfügung gestellten Unterlagen ist die Genehmigungsbehörde zu der Überzeugung gelangt, dass

das Vorhaben voraussichtlich keine erheblichen Auswirkungen auf Natura 2000-Gebiete haben wird.

Der Prüfung liegt die von der Antragstellerin als Anlage 8 der Antragsunterlagen eingereichte „FFH-Verträglichkeits-Voruntersuchung“ der BMS-Umweltplanung GbR vom 28.11.2023 zugrunde. An der Sachkunde, Objektivität und Unvoreingenommenheit der die Unterlage erstellenden Sachverständigen der BMS-Umweltplanung GbR zweifelt die Luftfahrtbehörde nicht. Sofern in den nachfolgenden Ausführungen keine eigenen Korrekturen, Aktualisierungen oder Ergänzungen kenntlich gemacht werden, übernimmt die Luftfahrtbehörde inhaltlich die Feststellungen der Natura 2000-Prüfungsunterlage.

4.1 Bestand

Das Plangebiet liegt in unmittelbarer Nähe des FFH-Gebiets 030 „Oste mit Nebenbächen“ (DE 2520-331). Zu einer Überschneidung mit dem FFH-Gebiet kommt es zwar nicht im Bereich der eigentlichen Betriebsflächen, wohl aber im nordöstlichen und südwestlichen Bereich der für die Hindernisfreiheit von An- und Abflug freizuhaltenen Flächen:



Lage der Planung und des FFH-Gebiets DE 2520-331 gemäß Abbildung 1 der Anlage XX der Antragsunterlagen

Weitere Natura 2000-Gebiete sind im näheren Umkreis nicht vorhanden. Die nächsten FFH-Gebiete finden sich erst in 8,5 km (FFH-Gebiet 226 „Borstgrasrasen bei Badenstedt“, DE 2721-331) bzw. in 9,7 km (FFH-Gebiet 032 „Bullensee, Hemelsmoor“,

DE 2721-301) Entfernung. Das nächste europäische Vogelschutzgebiet V35 „Hammeniederung“ (DE 2719-401) liegt über 19 km westlich vom Plangebiet. In allen drei Fällen besteht aufgrund der erheblichen Entfernung und angesichts der fehlenden funktionalen Beziehungen zum FFH-Gebiet 030 „Oste mit Nebenbächen“ nach Angaben der Prüfungsunterlage, an deren Richtigkeit die Genehmigungsbehörde insoweit keine Zweifel hegt, keine Gefahr vorhabenbedingter Beeinträchtigungen.

4.2 Rechtsgrundlagen und Methodik

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.

Mit dem Tatbestandsmerkmal der „erheblichen Beeinträchtigungen“ in § 34 Abs. 1 BNatSchG knüpft das deutsche Recht an den Wortlaut von Art. 6 Abs. 3 S. 1 FFH-RL an. Danach sind Pläne oder Projekte, die nicht unmittelbar mit der Verwaltung des Gebiets in Verbindung stehen oder hierfür notwendig sind, einer Prüfung auf ihre Verträglichkeit mit den für das Gebiet festgelegten Erhaltungszielen zu unterziehen, wenn sie das Gebiet einzeln oder im Zusammenwirken mit anderen Plänen und Projekten „erheblich beeinträchtigen“ können. Das Gemeinschaftsrecht normiert damit die Prüfschwelle, die für eine Vorprüfung (sog. Screening) maßgeblich ist. Diese Vorprüfung ist von der eigentlichen Verträglichkeitsprüfung zu unterscheiden (BVerwG, Urteil vom 17.01.2007 – 9 A 20.05, BVerwGE 128, 1, juris Rn. 40).

Kann eine Beeinträchtigung nicht ohnehin bereits von vornherein ausgeschlossen werden, ist – ähnlich wie bei der UVP – regelmäßig zunächst eine Natura 2000-Vorprüfung durchzuführen. Ergibt eine solche Vorprüfung, dass eine Beeinträchtigung eines Natura 2000-Gebiets anhand objektiver Umstände ausgeschlossen werden kann, steht § 34 Abs. 2 BNatSchG dem Projekt nicht entgegen (Ewer, in: Lütkes/Ewer, BNatSchG, 2. Aufl. 2018, § 34 BNatSchG, Rn. 13).

Vorliegend hat die BMS-Umweltplanung GbR ihre Prüfung nach den methodischen Leitlinien der Europäischen Kommission zur „Prüfung der Verträglichkeit von Plänen und Projekten mit erheblichen Auswirkungen auf Natura 2000-Gebiete“ sowie der Bereichsvorschrift C1-2033/0-6001 „Fauna-Flora-Habitat-Verträglichkeitsprüfung bei Infrastrukturvorhaben und bei landschaftsbezogenen Vorhaben auf von der Bundeswehr genutzten Liegenschaften im Inland“ des BAIUDBw durchgeführt. Die Bewertung der Auswirkungen wurde dann anhand einer dreistufigen Klassifizierung (Stufe 1 – keine Beeinträchtigung, Stufe 2 – unerhebliche Beeinträchtigung, Stufe 3 – erhebliche Beeinträchtigung) vorgenommen.

Die von der BMS-Umweltplanung GbR zugrunde gelegte Methodik ist nach Prüfung der Genehmigungsbehörde ordnungsgemäß und nicht zu beanstanden.

4.3 Keine Beeinträchtigung des FFH-Gebiets 2520-331 „Oste mit Nebenbächen“

Auf Grundlage der FFH-Vorprüfungsunterlage der BMS-Umweltplanung GbR hat die Genehmigungsbehörde eine Vorprüfung („Screening“) nach § 34 Abs. 1 S. 1 BNatSchG durchgeführt und ist zu dem Ergebnis gekommen, dass erhebliche Beeinträchtigungen des Schutzgebiets bzw. seiner Erhaltungsziele durch das Vorhaben nicht zu befürchten sind. Die Durchführung einer vollumfänglichen FFH-Verträglichkeitsprüfung war daher nicht erforderlich.

Das FFH-Gebiet erstreckt sich auf einer 3.720 ha großen Fläche hauptsächlich nord-östlich des Vorhabengebiets. Es deckt die Niederungen der Oste, eines stark mäandrierenden Flusses, und seiner Steinbäche ab und weist insbesondere schützenswerte Lebensraumtypen im Bereich von Borstgrasrasen, Feuchtgrünland, Sümpfen, Auenwäldern und Altwässern, Randmooren mit Moorwäldern, Moorheiden sowie strukturreichen Buchen- und Eichenwäldern auf. Hinsichtlich der einzelnen Schutzgegenstände/Lebensraumtypen wird auf die Tabelle 2 der FFH-Vorprüfungsunterlage und hinsichtlich der Erhaltungsziele für die im FFH-Gebiet vorkommenden Lebensraumtypen nach dem in Kraft befindlichen Gebietsmanagementplan auf die Tabelle 5 gemäß der FFH-Vorprüfungsunterlage verwiesen. Hinsichtlich der im FFH-Gebiet vorkommenden wertbestimmenden Arten des Anhangs II der FFH-Richtlinie wird auf die Tabelle 3 der FFH-Vorprüfungsunterlage verwiesen.

Eine potenzielle unmittelbare Beeinträchtigung der Lebensraumtypen des FFH-Gebiets bzw. seiner Erhaltungsziele ergibt sich vorliegend vor allem im Zusammenhang mit der notwendigen Einkürzung von insgesamt 72 Bäumen im Bereich der Hindernisfreiheitsflächen sowie durch die mit dem Vorhaben verbundene Schallimmissionsbelastung. An den naturschutzbezogenen IO 47 und IO 48 kommt es im Prognoseszenario 2035 verglichen mit dem Vergleichsszenario 2021 (Ist-Zustand) zu einer Erhöhung des äquivalenten Dauerschallpegels von 0,5 dB(A) bzw. 0,4 dB(A), während es am IO 46 zu einer Verminderung des äquivalenten Dauerschallpegels um -1,0 dB(A) kommt. Gleichzeitig erhöht sich der maximale A-Schallpegel am IO 48 im Prognoseszenario 2035 gegenüber dem Vergleichsszenario 2021 (Ist-Zustand) allerdings um 3,3 dB(A), während er an den IO 46 und 47 gleichbleibt. Am IO 48 wird die 50 dB(A)-Schwelle des äquivalenten Dauerschallpegels damit erstmalig überschritten. Grund für die Verschiebungen sind die gegenüber dem bisherigen Betrieb leicht veränderten Flugrouten sowie die Erhöhung der Anzahl der Platzrunden bei gleichzeitigem Wegfall der Betankungsflüge.

Eine erhebliche Beeinträchtigung des FFH-Gebiets kann im Ergebnis dennoch ausgeschlossen werden. Die Erhöhung der Schallimmissionsbelastung stellt sich übergreifend als äußerst gering dar. Die überwiegende Zahl der geschützten Lebensraumtypen befindet sich so weit vom Plangebiet entfernt, dass eine erhebliche Beeinträchtigung bereits infolge der Distanz ausgeschlossen werden kann; hierzu wird im Einzelnen auf Tabelle 7 der FFH-Vorprüfungsunterlage verwiesen. Ähnliches gilt für die im FFH-Gebiet vorkommenden geschützten Tierarten nach Anhang II der FFH-Richtlinie; hierzu wird auf Tabelle 8 der FFH-Vorprüfungsunterlage verwiesen.

Der am unmittelbarsten betroffene Lebensraumtyp – degradierte renaturierungsfähige Hochmoore (LRT 7120) –, der innerhalb des nordöstlichen An- und Abflugbereichs vorkommt, wird durch die Überflüge und damit verbundenen Einkürzungen nicht beeinträchtigt. Da es sich um eine Moorfläche handelt, ist der Aufwuchs von Gehölzen hier nicht lebensraumtypisch und somit auch nicht erwünscht; die Entfernung eines gegebenenfalls vorherrschenden Aufwuchses von Gehölzen hat vielmehr einen positiven Einfluss auf den Erhaltungsgrad des Lebensraumtyps. Auch im Übrigen ergibt sich mit Blick auf die betroffenen 72 Bäume im Ergebnis keine erhebliche Beeinträchtigung, da diese lediglich eingekürzt, nicht aber beseitigt werden und somit als Lebensraumtyp bzw. als Lebensraum für Tier- und Pflanzenarten grundsätzlich erhalten bleiben. Die der Planung am nächsten liegenden geschützten Lebensraumtypen Alte bodensaure Eichenwälder auf Sandebenen (LRT 9190) und Moorwälder (LRT 91D0*) sind von den Einkürzungen nicht betroffen.

Erhebliche Beeinträchtigungen durch Luftschadstoffe sind vorhabenbedingt schließlich ebenfalls nicht zu erwarten, da die Luftschadstoffbelastung ausgehend vom Luftschadstoffgutachten gemäß Anlage 5 der Antragsunterlagen (dazu im Folgenden unter **C.III.5**) an allen Immissionsorten unterhalb der Irrelevanzschwelle bleibt.

Erhebliche Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele des FFH-Gebiets 2520-331 „Oste mit Nebenbächen“ konnten damit hier insgesamt ausgeschlossen werden.

5. 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 der Vorhabenträgerin einzuholen. Informatorisch wird darauf hingewiesen, dass insbesondere die Durchführung folgender Genehmigungsverfahren von der Antragstellerin bereits angekündigt wurde.

- Einholung einer wasserrechtlichen Erlaubnis/Bewilligung im Zusammenhang mit den Entwässerungsmaßnahmen bei der unteren Wasserbehörde beim Landkreis Rotenburg (Wümme),

- Anzeige der Errichtung des HBLP bei der zuständigen unteren Immissionsschutzbehörde beim Landkreis Rotenburg (Wümme) im Kontext der bestehenden immissionsschutzrechtlichen Genehmigungen für den Standortübungsplatz und die Standortschießanlage,
- Durchführung des Kenntnisgabeverfahrens nach § 74 Abs. 5 NBauO für die Umsetzung der einzelnen Baubehörden bei der obersten Bauaufsichtsbehörde.

III. Materiell-rechtliche Bewertung

Das Vorhaben ist nach § 6 Abs. 1 S. 1 i.V.m. § 30 LuftVG zulässig.

Die Anlage des HBLP ist objektiv erforderlich und gleich geeignete Alternativen stehen nicht zur Verfügung, sodass die Planrechtfertigung gegeben ist (dazu unter **1.**). Der Landeplatz ist für den Zweck des Vorhabens geeignet (dazu unter **2.**). Erfordernisse der Raumordnung (dazu unter **2.**) und des Städtebaus (dazu unter **3.**) werden nicht tangiert.

Zwar kommt es partiell zu einer Erhöhung der Fluglärmbelastung der umliegenden Wohnbevölkerung (dazu unter **4.**). Da die Zusatzbelastung – verglichen mit dem Ist-Zustand – dabei jedoch als geringfügig einzustufen ist und das hier beantragte Vorhaben andererseits der Aufrechterhaltung der Verteidigungsbereitschaft der Bundeswehr und damit der Sicherheit der Bevölkerung dient, stehen die Interessen der betroffenen Anwohner dem Vorhaben nach Abwägung aller Belange jedoch nicht entgegen (dazu unter **9.**). Belastungen durch Luftverunreinigungen (dazu unter **5.**) sind demgegenüber ebenso wenig zu erwarten wie eine Beeinträchtigung flugbetrieblicher Belange (dazu unter **6.**).

Auch Erfordernisse des Naturschutzes und der Landschaftspflege (dazu unter **7.**) stehen dem Vorhaben im Ergebnis nicht entgegen, da allen zu erwartenden Beeinträchtigungen in ausreichendem Maße mit Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen begegnet bzw. die nicht vermeidbaren Beeinträchtigung sowohl in natur- als auch artenschutzrechtlicher Hinsicht vollständig ausgeglichen werden können.

Entsprechend der festgestellten UVP-Pflicht wurde für Vorhaben unter Ziffer **8.** eine Umweltverträglichkeitsprüfung einschließlich zusammenfassender Darstellung und Bewertung aller Umweltauswirkungen durchgeführt.

1. Planrechtfertigung

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

1.1 Erfordernis der 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.

1.2 Objektive Erforderlichkeit des Vorhabens

Die objektive Erforderlichkeit des Flugplatzvorhabens folgt hier aus der Sicherstellung der effektiven und ordnungsgemäßen Ausbildung von militärischem Personal auf dem Standortübungsplatz Seedorf, der insbesondere in Anbetracht der aktuell vorherrschenden sicherheitspolitischen Situation in Europa besondere Bedeutung zukommt. Eine effektive Durchführung der Ausbildung des militärischen Personals mit Hubschraubern erfordert naturgemäß die regelmäßige Betankung der Luftfahrzeuge. Da auf dem Standortübungsplatz derzeit jedoch keine Möglichkeiten zur Betankung vorhanden sind und somit eine – nicht hinnehmbare – Verunreinigung von Wasser und Boden nicht ausgeschlossen werden kann, ist es aktuell erforderlich, die Ausbildung nach entsprechendem Treibstoffverbrauch zu unterbrechen, die Luftfahrzeuge auf die nächstgelegenen zivilen Flugplätze Rotenburg/Wümme oder Bremen zu bewegen und dort eine Betankung durchzuführen. Mit diesen zusätzlichen Betankungsflügen sind ein Verlust an Ausbildungszeit und eine Erhöhung der Ausbildungskosten verbunden, denen durch die Errichtung des beantragten Hubschrauberbedarfslandeplatzes einschließlich Betankungsfunktion auf dem Standortübungsplatz Seedorf begegnet werden soll.

1.3 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 vorzuzugsfähig sind.

Standort- und Planungsalternativen waren und sind vorliegend bereits deshalb stark eingeschränkt, weil der bestehende Flug- und Ausbildungsbetrieb am Standortübungsplatz Seedorf weitgehend unverändert aufrechterhalten und lediglich die zusätzlichen, zeit- und kostenintensiven Betankungsflüge obsolet werden sollen, so dass lediglich Areale innerhalb des bestehenden Standortübungsplatzes als Planungsalternativen in Betracht kamen. Standortalternativen waren von vornherein nicht vorhanden.

Der auf dem Standortübungsplatz Seedorf innerhalb der Fallschirmjägerskaserne befindliche Landeplatz wird allerdings bereits für andere militärische Zwecke genutzt und kann nicht zusätzlich die Funktion eines Hubschrauberbedarfslandeplatzes übernehmen. Eine Realisierung des Vorhabens in den derzeit ebenfalls bereits genutzten Areas 1 bis 3 wäre mit erheblichen Eingriffen in Natur und Landschaft verbunden und war daher von vornherein offensichtlich als nicht vorzugswürdig zu beurteilen; selbiges gilt für die übrigen Freiflächen im Bereich des Standortübungsplatzes.

Die Antragstellerin hat die Errichtung des HBLP im Bereich des derzeit bereits genutzten und mithin vorbelasteten Feldflugplatzes mithin richtigerweise als räumlich und funktionell vorzugswürdig eingeordnet.

2. Eignung des Landeplatzes

Gem. § 51 Abs. 1 Nr. 4 LuftVZO ist die Eignung eines Landeplatzes durch das Gutachten eines Sachverständigen nachzuweisen. Das ist durch das dem Antrag beigelegte Gutachten über die Eignung des Landeplatzes der A.C.E. GmbH vom 13.04.2023 erfolgt. Die Genehmigungsbehörde hat sich von der Richtigkeit dieses Gutachtens überzeugt und legt es dieser Genehmigung zugrunde.

3. Erfordernisse der Raumordnung und der Landesplanung

Gemäß § 6 Abs. 2 S. 1, § 30 Abs. 3 S. 1 LuftVG ist vor der Erteilung der Genehmigung besonders zu prüfen, ob die geplanten Maßnahmen den Erfordernissen der Raumordnung entsprechen. Erfordernisse der Raumordnung sind nach § 3 Abs. 1 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.

3.1 Kein Raumordnungsverfahren erforderlich

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 Neuerrichtung eines militärischen Flugplatzes ist wegen § 30 Abs. 1 S. 2 LuftVG wie gezeigt jedoch kein Planfeststellungsverfahren durchzuführen.

Im Übrigen ist mit der hier beantragten Maßnahme auch kein raumordnerisch relevanter Flächenbedarf außerhalb der militärischen Liegenschaft verbunden. Die Größe der Start- und Landefläche beläuft sich ohnehin nur auf 50 m x 50 m zuzüglich eines umlaufenden Streifens von 2,5 m für die Tankfahrzeuge, sodass sich eine Gesamtgröße von 55 m x 55 m und damit eine Flächeninanspruchnahme deutlich unterhalb der Schwelle der Raumbedeutsamkeit ergibt. Bestandteil des Vorhabens sind im Übrigen lediglich noch die Anlage eines Übergangsstreifens sowie die Freihaltung der für An- und Abflug erforderlichen Hindernisfreiheitsflächen. Raumordnerisch relevante Auswirkungen sind hiermit nicht verbunden.

3.2 Vorgaben des Landes-Raumordnungsprogramms

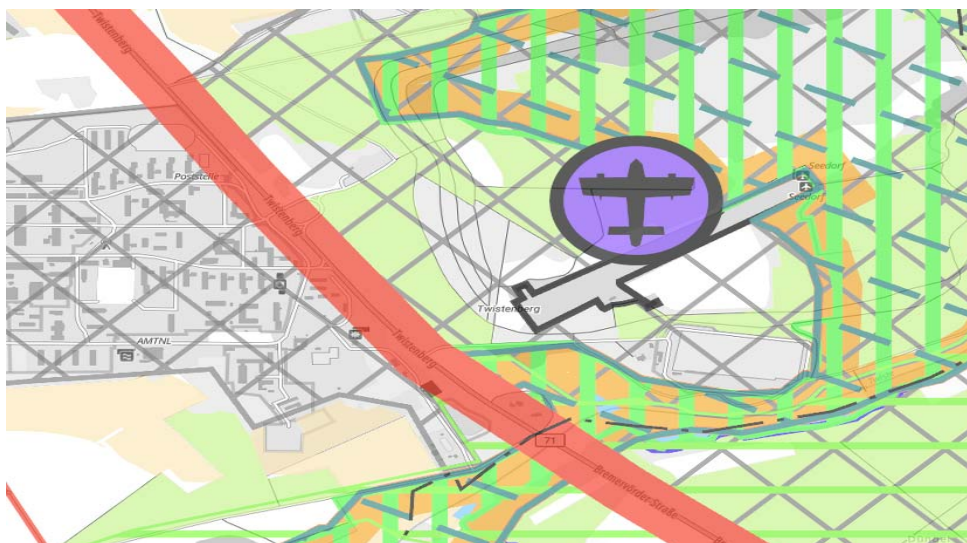
Das Landes-Raumordnungsprogramm Niedersachsen 2017 (LROP 2017) in Gestalt der Verordnung über das Landes-Raumordnungsprogramm Niedersachsen vom 26.09.2017 (Nds. GVBl. Nr. 20/2017, S. 378), zuletzt geändert durch die Änderungsverordnung vom 07.09.2022 (Nds. GVBl. Nr. 29/2022, S. 521; berichtigt gem. Nds. GVBl. Nr. 10/2023, S. 103) steht der beantragten Errichtung des HBLP aber auch ungeachtet der Frage nach der Raumbedeutsamkeit 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. In Abschnitt 4.1.5 Ziff. 03 S. 6 legt das 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.

3.3 Vorgaben des Regionalen Raumordnungsprogramms

Da vorliegend die Neuerrichtung eines Hubschrauberlandeplatzes beantragt wurde, ist eine entsprechende Ausweisung von Schutzzonen noch nicht vorhanden. Mangels Erforderlichkeit der Festsetzung eines Lärmschutzbereichs nach § 4 FluLärmG ist eine entsprechende Ausweisung auf regionalplanerischer Ebene auch zukünftig nicht erforderlich. Sie wäre ohnehin aber nicht von der hiesigen Genehmigungsbehörde vorzunehmen, sondern könnte allenfalls im Wege der Empfehlung/des Planungsauftrags an den Landkreis Rotenburg (Wümme) als zuständigen Träger der Regionalplanung erfolgen.

Da in der aktuellen Fassung des Regionalen Raumordnungsprogrammes für den Landkreis Rotenburg (Wümme) (RROP 2020) ohnehin bereits der gesamte Bereich des Standortübungsplatzes Seedorf als Vorranggebiet Verkehrslandesplatz (lila) sowie als Vorranggebiet Sperrgebiet (grau) ausgewiesen ist, erübrigt sich daneben die Frage nach weiteren erforderlichen Festlegungen.



*Darstellung der Vorhabenfläche mit Umkreis
im Regionalen Raumordnungsprogrammes für den Landkreis Rotenburg (Wümme) (RROP 2020)*

Die den Flugplatz/ das Sperrgebiet umgebenden Flächen sind in nordöstlicher sowie südwestlicher Richtung überlagernd als Vorranggebiet Natura 2000 (orange), Vorranggebiet Natur und Landschaft (hellgrün) sowie Vorranggebiet Biotopverbund (blau) ausgewiesen, die umgebenden Waldflächen um den gesamten vorhandenen Feldflugplatz herum als Vorbehaltsgebiet Wald. Parallel zu dem unter **C.II.4.** Gesagten erfolgt durch das Vorhaben jedoch keine unmittelbare Flächeninanspruchnahme innerhalb dieser Gebiete; Überschneidungen ergeben sich lediglich im nordöstlichen sowie kleinteilig im südwestlichen Bereich der Hindernisfreiheit, nicht hingegen im Bereich der Start- und Landefläche selbst. Da im Bereich der Hindernisfreiheit keine eigentlichen Baumaßnahmen stattfinden, sondern lediglich die Einkürzung von insgesamt 72 Bäumen erforderlich wird, entstehen im Ergebnis keine Konflikte mit den Vorgaben des RROP.

Zu etwaigen Änderungen der Regionalplanung zur Ausweisung von Windenergieflächen hat das BAIUDBw mit Schreiben vom 19.2.2025 gegenüber der Regionalplanungsbehörde Stellung genommen. Danach wird dem geplanten Repowering im Bereich der bestehenden WEA „26“ zugestimmt. Lediglich im Bereich des Windparks 25 wäre die fliegerische Nutzung durch die Errichtung von WEA im Bereich der nördlichen Platzrunde betroffen. Deshalb müsste auf die Ausweisung dieser Fläche als Vorranggebiet verzichtet werden. Diese Beschränkung wäre im Übrigen auch ohne die Ausweisung eines Bauschutzbereichs zu beachten, weil einem entsprechenden Vorhaben schon gem. § 14 LuftVG nicht zugestimmt werden könnte.

4. Erfordernisse des Städtebaus

Vor Erteilung der Genehmigung ist gem. § 6 Abs. 2 S. 1 LuftVG weiterhin besonders zu prüfen, ob die Erfordernisse des Städtebaus, insbesondere also die Belange gem. § 1 Abs. 6 BauGB, angemessen berücksichtigt sind.

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., vgl. etwa BVerwG, Beschl. vom 02.08.2006 – 9 B 9.06, NVwZ 2006, 1290; Urt. vom 27.03.1992 – 7 C 18/91, NVwZ 1993, 364, 36.

4.1 Zusätzlicher Flächenbedarf

Ein zusätzlicher Flächenbedarf auf dem Gebiet der betroffenen Gemeinden besteht nicht. Es werden keine Flächen außerhalb des bestehenden Flugplatzes in Anspruch genommen. Alle Flächen, die für die beantragten Maßnahmen benötigt werden, befinden sich innerhalb der bestehenden Flächen des Standortübungsplatzes Seedorf. Eine Landbeschaffung oder anderweitige Sicherung von zusätzlichen Flächen ist nicht erforderlich. Eine Beeinträchtigung der Planungshoheit der umliegenden Gemeinden kann daher ausgeschlossen werden.

4.2 Bauschutzbereich

Die kommunale Planungshoheit kann auch durch Beschränkungen beeinträchtigt werden, die aufgrund eines Bauschutzbereichs nach § 12 LuftVG oder § 17 LuftVG zu beachten sind. Mit den beantragten Änderungen bzw. der hiesigen Vorhabengenehmigung ist die erstmalige Festsetzung eines beschränkten Bauschutzbereichs nach § 17 LuftVG verbunden.

Mit der Festsetzung eines beschränkten Bauschutzbereichs nach § 17 LuftVG geht jedoch kein Bauverbot für etwaige andere Vorhabenträger und auch kein Planungsverbot für die betroffenen Gemeinden einher. Es besteht lediglich eine gestaffelte Zustimmungspflicht der Luftfahrtbehörde, die ihre Zustimmung nicht beliebig, sondern wiederum lediglich aus Gründen der Sicherheit der Luftfahrt oder des Schutzes der Allgemeinheit verweigern darf.

Der stärker restriktierte Bereich nach § 17 S. 1 Nr. 1 LuftVG (Zustimmungspflicht bei Bauvorhaben gleich welcher Höhe) betrifft zudem hier größtenteils unbebautes Gebiet und reicht auch nicht an die Ortsrandlagen der umliegenden größeren Ortschaften Brauel, Godenstedt, Seedorf, Twistenbostel, Sassenholz und Meinstedt heran.

Die Gemeinde Zeven hat zwar keine grundsätzlichen Bedenken gegen das Vorhaben geäußert, aber auf den am 30.6.2024 in Kraft getretenen Bebauungsplan Nr. 95 „MRVZN Brauel“ hingewiesen und gefordert, dass sich aus dem Vorhaben keine Einschränkungen der Bebaubarkeit im Plangebiet ergeben dürfe.

Solche Folgen sind nicht zu erwarten. Zwar ist aufgrund der Lage des Baugebiets innerhalb des Bauschutzbereichs für Bauvorhaben eine Zustimmung der Luftfahrtbehörde erforderlich. Eine Zustimmung könnte jedoch nur aus Gründen der Flugsicherheit verweigert werden. Solche Gründe sind aber im Hinblick auf die für das Plangebiet vorgesehenen Bauvorhaben nicht ersichtlich. So ist ausweislich der Festsetzung des Bebauungsplans die Bauhöhe auf 10 m über Grund beschränkt. Nur in begründeten Ausnahmefällen können für turmartige Aufbauten Abweichungen zugelassen werden.

Der Antragstellerin bzw. der Genehmigungsbehörde sind keine weiteren konkretisierten Planungen der jeweiligen Gemeinden in den betroffenen Gebieten bekannt; die Gemeinden haben solche Planungen im Rahmen des Beteiligungsverfahrens auch nicht dargelegt.

Realistisch betrachtet können durch die Festsetzung des Bauschutzbereichs daher vor allem Vorhaben beeinträchtigt werden, die typischerweise auf den Außenbereich angewiesen sind und typischerweise große Höhen erreichen, insbesondere Windenergieanlagen und Freileitungen. Beide Arten von Vorhaben sind der kommunalen Planungshoheit jedoch ohnehin entzogen, sodass aus dahingehenden möglichen Konfliktpunkten jedenfalls keine Beeinträchtigung der Erfordernisse des Städtebaus folgen kann. Die räumliche Planung von Windenergieanlagen erfolgt in Niedersachsen über die Landkreise als Träger der Regionalplanung, vgl. Anlage zu § 2 des Gesetzes zur Steigerung des Ausbaus von Windenergieanlagen an Land und von Freiflächen-Photovoltaikanlagen sowie zur Änderung raumordnungsrechtlicher Vorschriften. Die räumliche Planung von Stromleitungen erfolgt im Wege besonderer Fachplanungsverfahren, insbesondere im Wege der Bundesfachplanung und der nachfolgenden Planfeststellungsverfahren.

Eine besondere Beeinträchtigung bzw. Einschränkung dieser überregionalen Planungen ist durch die vergleichsweise kleinräumige Festsetzung eines beschränkten Bauschutzbereichs nach § 17 LuftVG im Bereich der ohnehin vorhandenen und zu berücksichtigenden Fallschirmjägerkaserne mit ihrer zugehörigen Infrastruktur nicht zu befürchten.

4.3 Lärmschutzbereich

Eine Beeinträchtigung der kommunalen Planungshoheit kann sich schließlich auch aus bei der Bauleitplanung zu berücksichtigenden Baubeschränkungen und Bauverböten 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 S. 1 und S. 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 eines bisherigen Lärmschutzbereichs hinausgeht, müssen die Folgen der Neufestsetzung für die kommunale Planungshoheit auch in die Abwägung einbezogen werden.

Da es sich vorliegend um ein Neuvorhaben handelt, war die Erforderlichkeit der Festsetzung von Lärmschutzbereichen erstmals zu prüfen. Nach § 4 Abs. 1 Nr. 3, Nr. 4 FluLärmG ist die Festsetzung eines Lärmschutzbereichs (durch Rechtsverordnung

der Landesregierung) bei militärischen Flugplätzen erforderlich, wenn sie dem Betrieb von Flugzeugen mit Strahltriebwerken zu dienen bestimmt sind oder wenn sie dem Betrieb von Flugzeugen mit einer höchstzulässigen Startmasse von mehr als 20 Tonnen zu dienen bestimmt sind und ein Verkehrsaufkommen von über 25.000 Bewegungen pro Jahr zu erwarten ist (ausschließlich der Ausbildung dienende Bewegungen mit Leichtflugzeugen). Der HBLP dient weder dem Betrieb von Flugzeugen mit Strahltriebwerken noch ist ein Verkehrsaufkommen von über 25.000 Flugbewegungen pro Jahr zu erwarten.

Auch eine Festsetzung eines fakultativen Lärmschutzbereichs nach § 4 Abs. 8 FluLärmG ist nicht zu erwarten, weil die Fluglärmbelastung der Flugplatzumgebung weit unterhalb der durch § 2 Abs. 2 FluLärmG definierten fachplanerischen Zumutbarkeitsschwellen liegt und damit der Schutz der Allgemeinheit einen solchen nicht erfordert.

Die Neufestsetzung eines Lärmschutzbereichs wird mithin nicht erforderlich; eine Beeinträchtigung der kommunalen Planungshoheit durch eine etwaige solche Festsetzung scheidet damit aus.

4.4 Zusammenfassende Bewertung

Zusammenfassend bleibt festzuhalten, dass das Vorhaben nicht nachhaltig im Sinne der bundesverwaltungsgerichtlichen Rechtsprechung – d.h. mit unmittelbaren Auswirkungen gewichtiger Art – eine hinreichend bestimmte Planung einer Gemeinde stört oder wegen seiner Großräumigkeit wesentliche Teile des Gemeindegebiets einer durchsetzbaren gemeindlichen Planung entzieht, und dass die Erfordernisse des Städtebaus angemessen berücksichtigt werden.

Zwar geht mit der hiesigen Genehmigung die erstmalige Festsetzung eines beschränkten Bauschutzbereichs nach § 17 LuftVG einher; nachhaltige Beeinträchtigungen sind in diesem Zusammenhang aus den genannten Gründen jedoch nicht zu erwarten. Betroffen sind nur kleine Teile des jeweiligen Gemeindegebiets. Die betroffenen Kommunen haben hierzu keine relevante 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 ersichtlich oder dargelegt. Ein Lärmschutzbereich wird im Zusammenhang mit dem beantragten Vorhaben nicht festgesetzt.

5. Schutz vor Fluglärm

Weiterhin ist auch unabhängig von der Festsetzung eines Lärmschutzbereichs nach § 6 Abs. 2 S. 1 LuftVG vor Erteilung der Genehmigung besonders zu prüfen, ob der Schutz vor Fluglärm angemessen berücksichtigt ist.

5.1 Datengrundlage

Die Genehmigungsbehörde hat ihrer dahingehenden Bewertung insbesondere das als Anlage 4 der Antragsunterlagen übermittelte Fluglärmgutachten der Avia Consult vom 08.11.2022 zugrunde gelegt. An der Sachkunde, Objektivität und Unvoreingenommenheit der Gutachter 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 Fluglärmgutachtens.

5.2 Methodik

Zur Ermittlung möglicher vorhabenbedingter Auswirkungen bezieht sich das Fluglärmgutachten richtigerweise auf die Vorgaben der Anlage 3 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm (FluLärmG) sowie die Erste Verordnung zur Durchführung des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm (Verordnung über die Datenerfassung und das Berechnungsverfahren für die Festsetzung von Lärmschutzbereichen – 1. Flug-LSV), die ihrerseits auf die Anleitung zur Datenerfassung über den Flugbetrieb (AzD) und die Anleitung zur Berechnung von Lärmschutzbereichen (AzB) verweist.

Dies entspricht den Vorgaben des § 8 Abs. 1 S. 9, S. 3 LuftVG, wonach die Genehmigungsbehörde zum Schutz der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Fluglärm die jeweils anwendbaren Werte des § 2 Abs. 2 FluLärmG zu beachten hat. 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.

Das gilt auch für Sonderflughäfen, für die kein Lärmschutzbereich nach § 4 Abs. 1 LuftVG festzusetzen ist,

BayVGH, Urteil v. 23.8.2012 – 8 B 11.1608 – ZUR 2012, 691, 694 ff.; bestätigt durch BVerwG, Beschluss v. 5.8.2013 – 4 B 61.12 –.

Im Sinne einer Gesamtfluglärmbeurteilung berücksichtigt das Fluglärmgutachten – getrennt vom vorhabenbedingten Fluglärm – als Vorbelastung insbesondere die Flugbewegungen im Bereich des Standortübungsplatzes, der Fallschirmjägerkaserne sowie des zivilen Sonderlandeplatzes. Hinsichtlich der Flugbewegungen im Zusammenhang mit dem neu zu errichtenden HBLP ist weitergehend zu beachten, dass die einzige vorhabenbedingte Änderung in einer Verlagerung der Flugbewegungen dahingehend besteht, dass die An- und Abflugstrecken auf den HBLP leicht angepasst werden, die zusätzlichen Flugbewegungen zum Betanken wegfallen und an ihre Stelle mehr Platzrunden treten.

Die Änderung der Luftfahrzeuggruppe des MFG 5 von bisher H 2.1 (Hubschraubertyp MK41) auf jetzt H 2.2 (Hubschraubertyp NH90) erfolgt hingegen vorhabenunabhängig im Zuge eines Austauschs des Luftfahrzeugmusters auf dem nahegelegenen Marinefliegerstützpunkt Nordholz; damit einhergehende Maßnahmen sind Gegenstand eines eigenständigen luftrechtlichen Genehmigungsverfahrens.

Da es sich vorliegend um die Genehmigung eines Neuvorhabens handelt, hat die Genehmigungsbehörde ihrer Entscheidung mit dem Ziel einer Gesamtabwägung der Fluglärmbelastung dennoch die folgenden beiden Szenarien zugrunde gelegt, wobei das Vergleichsszenario 2021 den Ist-Zustand und das Prognoseszenario 2035 den Planzustand nach Errichtung des HBLP einschließlich vorhabenunabhängiger Lärmveränderungen beschreibt. Zusätzlich hat sie die Lärmemissionen, die von dem vorhandenen Flugbetrieb in der Fallschirmjägerkaserne sowie auf dem zivilen Sonderlandeplatz ausgehen, als Vorbelastung berücksichtigt.

- **„Vergleichsszenario 2021“:** Das Vergleichsszenario 2021 beschreibt den auf Grundlage der genehmigten möglichen Flugbewegungen derzeitigen Flugbetrieb bei der Nutzung des Standortübungsplatzes.
- **„Prognoseszenario 2035“:** Im Prognoseszenario ist der Flugbetrieb im Prognosejahr 2035 nach Inbetriebnahme des HBLP dargestellt. Vorhabenabhängige Veränderungen gegenüber dem Vergleichsszenario ergeben sich durch die geringfügige Verlagerung der An- und Abflugstrecken auf den HBLP, den Wegfall der zusätzlichen Flüge zum Betanken und die Zunahme von Platzrunden. Vorhabenunabhängige Veränderungen erheben sich durch den Wechsel der Luftfahrzeuggruppe des MFG 6 von bisher H 2.1 (Hubschraubertyp MK41) zur Luftfahrzeuggruppe H 2.2 (Hubschraubertyp NH90).
- Für alle drei Szenarien erfolgte die Ermittlung für den Tagzeitraum (06:00 Uhr bis 22:00 Uhr). Der Nachtzeitraum (22:00 Uhr bis 06:00 Uhr) wurde aufgrund

der geringen Anzahl von zwei Flugbewegungen in den sechs verkehrsreichsten Monaten nicht weiter betrachtet. Für den Tagzeitraum wurden die folgenden parallel nebeneinander tretenden Methodiken zugrunde gelegt:

- Für die Tagbetrachtung wurden Fluglärmkonturen des äquivalenten Dauerschallpegels für die Pegelwerte von 45, 50, 55 und 60 dB(A) ermittelt.
- Parallel wurde eine detaillierte Untersuchung der Lärmbelastung an 48 ausgewählten Immissionsorten (IO) durchgeführt. Für diese Immissionsorte wurden der äquivalente Dauerschallpegel (L_{Aeq}), der A-bewertete Maximalschalldruckpegel (L_{ASmax} – maximaler A-Schallpegel) 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. Hinsichtlich der genauen Lage und Bezeichnung der Immissionsorte wird auf die Tabelle 4 der Anlage 4 der Antragsunterlagen verwiesen.

Zur Durchführung der Fluglärmrechnungen hat das Gutachterbüro Avia Consult das selbst entwickelte Programmpaket ANCAR3 herangezogen, das seitens des Umweltbundesamtes mit Schreiben vom 11.06.2009 für die Durchführung von Fluglärmrechnungen an zivilen und militärischen Flugplätzen offiziell zugelassen wurde. Die Genehmigungsbehörde hat vor diesem Hintergrund keine Zweifel an der Geeignetheit der verwendeten Software.

Besonders hinzuweisen ist darauf, dass bei der Beurteilung der Flugbewegungszahlen gemäß den Bestimmungen der AzD und AzB für die Fluglärmrechnungen eine Platzrunde nur als eine Flugbewegung gezählt wird, da hier wegen der Spezifik der Übergangsbereiche aus dem Steigflug in den Horizontalflug und aus dem Horizontalflug in den Sinkflug sowie besonderer Pegelzuschläge für den Horizontalflug ein spezielles Rechenverfahren vorgeschrieben ist.

Aus diesem Grund ergibt sich bei einem Vergleich mit den statistischen Angaben, bei denen eine Platzrunde getrennt als Start und Landung erfasst wird, immer eine der Anzahl der Platzrunden entsprechende Differenz zwischen den statistischen Angaben und den Flugbewegungszahlen in den Fluglärmrechnungen.

Hinsichtlich der weiteren Einzelheiten der angewandten Berechnungsmethoden wird auf die ausführliche Darlegung in Anlage 4 der Antragsunterlagen verwiesen.

5.3 Flugbewegungszahlen

Unter Anwendung der soeben dargestellten Zählweise ergeben sich sodann die folgenden Flugbewegungszahlen (Gesamtbetrachtung für alle Luftfahrzeuggruppen)

für die beiden betrachteten Szenarien und die jeweils sechs verkehrsreichsten Monate:

Vergleichsszenario 2021

Lfz-Gruppe	06.00 Uhr – 22.00 Uhr				22.00 Uhr – 06.00 Uhr				Summe
	Starts	Landungen	PR	gesamt	Starts	Landungen	PR	gesamt	
Vorhabenbezogene Flugbewegungen									
H 2.1	40	40	185	265	0	0	0	0	265
H 2.2	54	54	141	249	0	0	0	0	249
Summe	94	94	326	514	0	0	0	0	514
Nicht mit dem Vorhaben verbundene Flugbewegungen									
P 1.3	360	360	0	720	0	0	0	0	720
H 1.2	12	12	0	24	0	0	0	0	24
H 2.1	24	24	0	48	0	0	0	0	48
H 2.2	83	83	0	166	1	1	0	2	168
Summe	479	479	0	958	1	1	0	2	960
Gesamt	573	573	326	1472	1	1	0	2	1474

Prognoseszenario 2035

Lfz-Gruppe	06.00 Uhr – 22.00 Uhr				22.00 Uhr – 06.00 Uhr				Summe
	Starts	Landungen	PR	gesamt	Starts	Landungen	PR	gesamt	
Vorhabenbezogene Flugbewegungen									
H 2.1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
H 2.2	72	72	348	492	0	0	0	0	492
Summe	72	72	348	492	0	0	0	0	492
Nicht mit dem Vorhaben verbundene Flugbewegungen									
P 1.3	360	360	0	720	0	0	0	0	720
H 1.2	12	12	0	24	0	0	0	0	24
H 2.1	24	24	0	48	0	0	0	0	48
H 2.2	83	83	0	166	1	1	0	2	168
Summe	479	479	0	958	1	1	0	2	960
Gesamt	551	551	348	1450	1	1	0	2	1452

Die vorgenommene Berechnung begegnet methodisch keinerlei Bedenken. 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.

Eine vergleichende Betrachtung der Zahlen zeigt, dass das Prognoseszenario 2035 um 22 Flugbewegungen unter den Zahlen des Vergleichsszenarios 2021 liegt; dies erklärt sich mit dem Wegfall der An- und Abflüge zum Betanken und der Zunahme der Platzrunden. Der Wegfall von Flugbewegungen aus der Luftfahrzeuggruppe H 2.1 im Prognoseszenario 2035 erklärt sich aus dem vorhabenunabhängigen Wechsel des MFG 5 von Luftfahrzeugmuster MK41 (H 2.1) auf NH90 (H 2.2), siehe oben.

5.4 Fluglärmprognose

Zusammenfassend kommt das Fluglärmgutachten der Avia Consult zu dem Ergebnis, dass sich durch den Flugbetrieb auf dem neu zu errichtenden HBLP selbst unter Berücksichtigung des vorhabenunabhängigen Austauschs der Luftfahrzeugmuster von MK41 auf NH90 gegenüber dem Ist-Zustand nur geringfügige Auswirkungen auf die Veränderung der Lärmbelastung im Umfeld des Flugplatzes ergeben.

5.4.1 Fluglärmkonturen

Zur graphischen Darstellung der Ergebnisse hat die Avia Consult Fluglärmkonturen für die Pegelwerte 45, 50, 55 und 60 dB(A) für den Flugbetrieb von 06:00 Uhr bis 22:00 Uhr (Tag) berechnet.

- Hinsichtlich der 60 dB(A)-Fluglärmkontur ist vor allem eine Verschiebung zu verzeichnen. Während sich die Fläche im nördlichen Bereich des Standortübungsplatzes insbesondere in Bereichen der Areas 1 bis 3 um bis zu 105 m nach außen verschiebt, reduziert sie sich im Bereich des Flugplatzbezugspunktes stellenweise um bis zu 80 m. Wohnbebauung ist in keinem der Szenarien von der 60 dB(A)-Kontur betroffen.
- Ein ähnlicher Effekt ist bei der 55 dB(A)-Fluglärmkontur zu beobachten. Auch hier verschiebt sich die Grenze im nördlichen Bereich um bis zu 200 m nach außen, während sie sich im Bereich des Flughafensbezugspunktes um bis zu 70 m nach innen verlagert. Auch hier ist Wohnbebauung in keinem der Szenarien betroffen.
- Auch bei der 50 dB(A)-Fluglärmkontur ist im nördlichen Bereich des Standortübungsplatzes eine Vergrößerung der Fläche um bis zu 160 m zu verzeichnen, während sich die Kontur nördlich des zivilen Sonderlandeplatzes um bis zu 65 m nach innen verlagert. Neu von der 50 dB(A)-Fluglärmkontur betroffen sind Wohnbebauung an den IO 21 und 22 (Twistenberg 50 und 49, Seedorf) sowie der naturschutzbezogene IO 48. Der naturschutzbezogene IO 46 ist im Prognoseszenario 2035 nicht mehr betroffen und fällt nunmehr in die 45 dB(A)-Kontur, während der naturschutzbezogene IO 47 in beiden Fällen gleichbleibend innerhalb der 50 dB(A)-Fluglärmkontur liegt.

Berücksichtigt man hier die bestehende Vorbelastung durch den Flugbetrieb in der Fallschirmjägerskaserne sowie durch den zivilen Sonderlandeplatz, ergeben sich indes keine maßgeblichen Veränderungen. In dieser Gesamtbetrachtungsweise liegen alle genannten Immissionsorte bereits im Ist-Zustand innerhalb der 50 dB(A)-Kontur und verbleiben auch im Planzustand in dieser.

- Schließlich findet auch bei der 45 dB(A)-Fluglärmkontur eine entsprechende Verschiebung statt: Die Kontur verlagert sich vor allem im Bereich um den Standortübungsplatz um bis zu 40 m nach außen, während sie sich im Bereich der An- und Abflugstrecken um bis zu 90 m nach innen verlagert. Im Bereich der Wohnbebauung ist in beiden Szenarien der IO 37 (Zehnstücken 11, 27404) von der 45 dB(A)-Kontur umfasst. Der IO 43 (Eichenweg 19, 27404 Heeslingen) ist mit einem äquivalenten Dauerschallpegel von 43,7 dB(A) im Prognoseszenario 2035 nicht mehr von der 45 dB(A)-Kontur betroffen, während der IO 46 (Immissionsort Naturschutz 1) durch Abstieg aus der 50 dB(A)-Kontur neu hinzukommt. Die IO 21, 22 und 48 steigen von der 45 dB(A)-Kontur in die 50 dB(A)-Kontur auf (siehe oben).

Berücksichtigt man auch hier die bestehende Vorbelastung durch den Flugbetrieb in der Fallschirmjägerskaserne sowie durch den zivilen Sonderlandeplatz, stellt sich die Situation jedoch auch hier so dar, dass beinahe alle bisher schon von der 45 dB(A)-Fluglärmkontur umfassten Immissionsorte (IO 14, 17, 21, 22, 36, 43, 45, 46, 47, 48) auch weiterhin in dieser verbleiben. Es tritt keine nachteilige Verschiebung zulasten bestimmter Immissionsorte ein. Vielmehr liegt der IO 41 (Klosterstraße 38, 27404 Heeslingen) nach Realisierung des beantragten Vorhabens mit einem äquivalenten Dauerschallpegel von 44,6 dB(A) in der Gesamtbetrachtung nunmehr erstmals außerhalb der 45 dB(A)-Fluglärmkontur.

Zusammenfassend ergeben sich folgende Veränderungen in den Flächen der jeweiligen Fluglärmkonturen [hier ohne Berücksichtigung der Vorbelastung durch Fallschirmjägerskaserne und zivilen Sonderlandeplatz]:

Bezeichnung des Szenarios	Fläche in km ²			
	L _{Aeq} ≥ 60 dB(A)	L _{Aeq} < 60 dB(A) u. L _{Aeq} ≥ 55 dB(A)	L _{Aeq} < 55 dB(A) u. L _{Aeq} ≥ 50 dB(A)	L _{Aeq} < 50 dB(A) u. L _{Aeq} ≥ 45 dB(A)
Prognoseszenario 2035	0,07	0,51	1,89	7,31
Vergleichsszenario 2021	0,04	0,21	1,47	9,98

Es ergeben sich mithin Vergrößerungen um 75% bei der 60 dB(A)-Fluglärmkontur, um 142,9% bei der 55 dB(A)-Fluglärmkontur, um 28,6% bei der 50 dB(A)-Fluglärmkontur und um 26,7% bei der 45 dB(A)-Fluglärmkontur.

5.4.2 Abwägungsrelevante Veränderungen an den Immissionsorten

Selbst unter Berücksichtigung des vorhabenunabhängigen Austauschs der Luftfahrzeugmuster von MK41 (H 2.1) auf NH90 (H 2.2) und der Vorbelastung durch den Flugverkehr an der Fallschirmjägerkaserne Seedorf und auf dem zivilen Sonderlandeplatz ergeben sich an den betrachteten Immissionsorten nur vergleichsweise geringe Veränderungen gegenüber dem Ist-Zustand bzw. vergleichsweise geringe absolute Werte.

Eine Zunahme des äquivalenten Dauerschallpegels ist nur an 14 der 48 Immissionsorte zu verzeichnen, die sich auch lediglich im Bereich von +0,1 dB(A) bis maximal +0,6 dB(A) (IO 21, Twistenberg 49, 27404 Seedorf) bewegt. An allen übrigen Immissionsorten ist keine Veränderung oder sogar eine Abnahme von bis zu -0,7 dB(A) (IO 35, Vierenhöfen 1, 27404 Heeslingen; IO 42, Bahnhofstraße 23, 27404 Heeslingen; IO 44, Hanrade 4, 27404 Heeslingen) zu beobachten.

Dabei liegen jedoch nur vier Immissionsorte (IO 21, 22, 47, 48), die von einer nachteiligen Veränderung betroffen sind, hinsichtlich des äquivalenten Dauerschallpegels insgesamt überhaupt oberhalb der 45 dB(A)-Schwelle. Diese vier Immissionsorte liegen gleichzeitig auch oberhalb der 50 dB(A)-Schwelle. Die 55 dB(A)- oder 60 dB(A)-Schwelle wird an keinem Immissionsort überschritten. Der höchste Dauerschallpegel wird im Prognoseszenario 2035 mit einem Wert von 52,6 dB(A) am IO 48 (Immissionsort Naturschutz 3) erreicht.

Dasselbe Bild ergibt sich, lässt man die Vorbelastung durch den Flugverkehr in der Fallschirmjägerkaserne und auf dem zivilen Sonderlandeplatz außer Acht und betrachtet nur die vorhabenbezogenen Verlagerungen der Flugbewegungen im Zusammenhang mit dem HBLP sowie die zusätzlichen Effekte durch den vorhabenunabhängigen Wechsel des dort genutzten Luftfahrzeugmusters. Auch in dieser Berechnungsvariante liegen nur dieselben vier Immissionsorte (IO 21, 22, 47, 48) oberhalb der 45 dB(A)-Schwelle und sind gleichzeitig von einer nachteiligen Veränderung betroffen.

5.4.3 Veränderungen in den maximalen A-Schallpegeln

Neben der Verschiebung der Fluglärmkonturen und der Belastung durch die Veränderung der äquivalenten Dauerschallpegel wurde auch die Belastung durch maximale A-Schallpegel betrachtet. Hinsichtlich der einzelnen Untersuchungsergebnisse wird auf die Anlage 2 sowie die Tabellen 8 und 9 des Fluglärmgutachtens (Anlage 4 der Antragsunterlagen) verwiesen.

Fluglärmereignisse mit einem maximalen A-Schallpegel von über 85 dB(A) treten ausgehend von diesen Untersuchungsergebnissen im Prognoseszenario 2035 auch

unter Berücksichtigung der vorhabenunabhängigen Veränderungen bei den Luftfahrzeugmustern und der Vorbelastung durch den Flugverkehr an der Fallschirmjägerskaserne Seedorf und auf dem zivilen Sonderlandeplatz nur an 9 der insgesamt 48 Immissionsorte auf (IO 21, 22, 23, 36, 37, 43, 46, 47, 48) auf. Alle diese Immissionsorte sind jedoch auch im Ist-Zustand bereits von Fluglärmereignissen oberhalb von 85 dB(A)-Maximalschallpegel betroffen. An den IO 21, 22, 23, 36, 37, 43, 47 und 48 kommt es in dieser Hinsicht zu keinerlei Veränderung (+/- 0,0 dB(A)). Lediglich am IO 46 (Immissionsort Naturschutz 1) steigt der maximale A-Schallpegel um 3,0 dB(A) an, wobei sich beide Werte (86,4 dB(A) im Vergleichsszenario 2021; 89,4 dB(A) im Prognoseszenario 2035) oberhalb der 85 dB(A)-Schwelle bewegen. An den IO 21, 22, 46, 47 und 48 treten Fluglärmereignisse mit einem maximalen A-Schallpegel von über 85 dB(A) zudem höchstens einmal am Tag auf.

Ein sehr ähnliches Bild ergibt sich, lässt man die Vorbelastung durch den Flugbetrieb in der Fallschirmjägerskaserne und auf dem zivilen Sonderlandeplatz außer Acht und betrachtet nur die vorhabenbezogenen Verlagerungen der Flugbewegungen im Zusammenhang mit dem HBLP sowie die zusätzlichen Effekte durch den vorhabenunabhängigen Wechsel des dort genutzten Luftfahrzeugmusters. Hier kommt es ebenfalls nur an den Immissionsorten IO 21, 22, 23, 36, 37, 43, 46, 47, 48 zu Fluglärmereignissen mit maximalen A-Schallpegel von mehr als 85 dB(A), wobei lediglich am IO 46 (Immissionsort Naturschutz 1) eine Erhöhung um 3,3 dB(A) von 86,1 dB(A) auf 89,4 dB(A) zu verzeichnen ist und die Schallbelastung im Übrigen gleichbleibt oder sogar abnimmt.

5.5 Einwendungen

Einwendungen im Hinblick auf die Lärmimmissionsbelastung sind im Rahmen des Beteiligungsverfahrens nicht eingegangen.

5.6 Zusammenfassende Abwägung und Bewertung

Die zuvor dargestellten Ergebnisse waren sodann in eine abschließende und von der Genehmigungsbehörde selbst durchzuführende Abwägung einzustellen.

Abwägungsrelevant ist die mehr als geringfügige vorhabenbedingte Zunahme des Fluglärms. Diese liegt deutlich unter 1 dB(A) und damit unterhalb der Wahrnehmbarkeitsschwelle. Somit ist sie als nicht abwägungserheblich anzusehen (BVerwG, Urteil v. 28.9.2021 – 9 A 12.20 – NVwZ 2022, 722 Rn. 19, 21 mwN).

Zu berücksichtigen war dabei insbesondere die Beeinträchtigung des Schutzgutes Mensch (hinsichtlich der – im Ergebnis nicht vorhandenen – Beeinträchtigung von Schutzgebieten wird auf die Ausführungen unter **C.II.4.** verwiesen). Hier war zusam-

menfassend zu berücksichtigen, dass sich der äquivalente Dauerschallpegel tags unter Berücksichtigung des gesamten Fluglärms einschließlich der Vorbelastungen durch die Fallschirmjägerskaserne und den zivilen Sonderlandeplatz und einschließlich der Auswirkungen durch den vorhabenunabhängigen Wechsel des Luftfahrzeugmusters von MK41 (H 2.1) auf NH90 (H 2.2) an insgesamt 12 Immissionsorten (IO 14, 17, 21, 22, 36, 38, 39, 43, 45, 46, 47, 48) oberhalb der 45 dB(A)-Schwelle liegt. An den IO 14, 17, 36, 38, 39, 43 und 45 kommt es dabei mit Abnahmen von bis zu - 0,5 dB(A) jedoch zu einer Verbesserung gegenüber dem Ist-Zustand. Die IO 46 bis 48 sind naturschutzbezogene Immissionsorte; Wohnbebauung ist hier nicht vorhanden.

Zu einer nachteiligen Veränderung an Wohnorten kommt es damit nur an den Immissionsorten 21 und 22 (Twistenberg 50 und 49, 27404 Seedorf), wo der äquivalente Dauerschallpegel um 0,5 dB(A) bzw. 0,6 dB(A) zunimmt. Beide Immissionsorte lagen auch schon zuvor innerhalb der 50 dB(A)-Fluglärmkontur. Die Erhöhung der Fluglärmbelastung um lediglich 0,5 bzw. 0,6 dB(A) ist hier deshalb als geringfügig zu beachten.

Eine nachteilige Veränderung der Belastung durch maximale A-Schallpegel an Wohnorten ist mit dem beantragten Vorhaben auch unter Berücksichtigung der vorhabenunabhängigen Veränderungen bei den Luftfahrzeugmustern und der Vorbelastung durch den Flugverkehr an der Fallschirmjägerskaserne Seedorf und auf dem zivilen Sonderlandeplatz nicht verbunden. Die Belastung durch Fluglärmereignisse oberhalb von 85 dB(A) ist an allen betroffenen Immissionsorten gleichbleibend. Eine Veränderung ergibt sich lediglich am naturschutzbezogenen IO 46, an dem keine Wohnbebauung vorhanden ist.

Zusammenfassend kommt es in der Gesamtbetrachtung damit nur an zwei Immissionsorten zu einer leicht nachteiligen Veränderung des äquivalenten Dauerschallpegels, während bei der Mehrzahl der Immissionsorte gleichbleibende Auswirkungen oder sogar eine Verbesserung zu verzeichnen sind, die an insgesamt neun Immissionsorten gleich oder höher ausfällt als die Verschlechterung an den IO 21 und 22.

Die leichte Verschlechterung an zwei Immissionsorten muss gegenüber der Verbesserung der Gesamtlärmsituation an zahlreichen anderen Immissionsorten und angesichts der übergeordneten militärischen und sicherheitspolitischen Notwendigkeit des beantragten Vorhabens in der Abwägung zurücktreten.

Das gilt selbst dann, wenn man die gesamte – vorhabenbedingte und nicht vorhabenbedingte – Fluglärmbelastung der Umgebung des Standortübungsplatzes betrachtet. Diese liegt bei den nächstgelegenen relevanten Wohnorten um mehr als

10 dB(A) unterhalb der in § 2 Abs. 2 LuftVG definierten fachplanerische Zumutbarkeitsschwelle von 63 dB(A) (dazu OVG NRW, Urteil v. 23.8.2024 – 20 D 135/23 UA S. 47). Sie ist damit mit geringerem Gewicht in die Abwägung einzustellen.

6. Schutz vor Luftverunreinigungen

Neben den bereits genannten Aspekten waren von der Genehmigungsbehörde in der zu treffenden Abwägungsentscheidung weiterhin 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.

6.1 Messgrößen, Datengrundlage und Methodik

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 zum 06.08.2010 durch die 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 Feinstaubfraktion 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, darunter auch 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 kann dann verletzt sein, wenn es – etwa wegen hoher Vorbelastung – 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 der Antragsunterlagen das Luftschadstoffgutachten des Ingenieurbüros Dr. Dröcher aus Januar 2023 vorgelegt. Grundlage für die Immissionsprognose sind auch hier die durch Avia Consult erstellten Datenerfassungssysteme für den HBLP Seedorf. Das Gutachten ermittelt die flug- und flughafeninduzierten Emissionen für die bereits im Datenerfassungssystem enthaltenen beiden Szenarien. Ausgehend von der zuvor dargestellten Regelungsproblematik stützt sich das Gutachten in nicht zu beanstandender Weise hilfsweise auf die Immissionswerte der 39. BImSchV sowie der TA Luft 2021 und hat für die Beurteilung die folgenden Ziel- und Grenzwerte herangezogen:

Schadstoff	Beurteilungswert	Konzentration	Mittelungszeitraum	Zulässige Überschreitungshäufigkeit im Jahr	Schutzziel
Schwebstaub (PM10)	Immissionswerte zum Schutz der menschlichen Gesundheit	40 µg/m³	Jahr	-	39. BImSchV, § 4 / TA Luft, Nr. 4.2.1
		50 µg/m³	24 Stunden	35	
Schwebstaub (PM2,5)		25	Jahr	-	39. BImSchV, § 5
Stickstoffdioxid	Immissionswerte zum Schutz der menschlichen Gesundheit	40 µg/m³	Jahr	-	39. BImSchV, § 3 / TA Luft, Nr. 4.2.1
		200 µg/m³	1 Stunde	18	
Stickstoffoxid, angegeben als Stickstoffdioxid	Immissionswert zum Schutz der Vegetation	30 µg/m³ ¹⁾	Jahr	-	TA Luft, Nr. 4.4.1
Benzol	Immissionswerte zum Schutz der menschlichen Gesundheit	5 µg/m³	Jahr	-	39. BImSchV, § 7 / TA Luft, Nr. 4.2.1

Zur Beurteilung von Geruchsimmissionen wurde außerdem die in Anhang 7 der TA Lärm 2021 überführte Geruchsimmissionsrichtlinie herangezogen:

	Wohn-/Mischgebiete	Gewerbe-/Industriegebiete
Immissionswert zum Ausschluss erheblicher Geruchsbelästigungen	0,10 (10 %)*	0,15 (15 %)*

An der Sachkunde, Objektivität und Unvoreingenommenheit der die Unterlage erstellenden Sachverständigen des Ingenieurbüros Dr. Dröscher zweifelt die Luftfahrtbehörde nicht. Sofern in den nachfolgenden Ausführungen keine eigenen Korrekturen, Aktualisierungen oder Ergänzungen kenntlich gemacht werden, übernimmt die Luftfahrtbehörde inhaltlich die Feststellungen des Luftschadstoffgutachtens.

6.2 Emissionen durch den Flugbetrieb

Der Ermittlung der Emissionen des Luftverkehrs liegt im von der Antragstellerin vorgelegten Luftschadstoffgutachten richtigerweise eine Betrachtung sämtlicher Betriebsphasen der (Flugzeug-)Triebwerke im Rahmen eines typischen Lande-Start-Zyklus (LTO-Zyklus) zugrunde, bestehend aus Rollbewegungen, Schwebeflug, Start und Abheben, Steigphase und Anflug. Dabei kommt das Luftschadstoffgutachten zu folgenden Ergebnissen:

Szenario/ Emissionsmassen	Emissionen in Jahr					
	CO [t/a]	NO _x [t/a]	NO ₂ [t/a]	NO [t/a]	Benzol [t/a]	Partikel [t/a]
Vergleichsszenario 2021 Summe LTO-Zyklus	5,0	2,8	<0,4	1,5	<0,4	<0,5
Prognoseszenario 2035 Summe LTO-Zyklus	5,1	3,2	<0,4	1,8	<0,4	<0,5

Wie die Zahlen belegen, kommt es im Prognoseszenario 2035 gegenüber dem Vergleichsszenario 2021 teils zu leichten Anstiegen insgesamt aber nur zu geringfügigen Veränderungen.

6.3 Emissionen durch den sonstigen Flugplatzbetrieb

Unter den Begriff der Emissionen durch den sonstigen Flugplatzbetrieb werden bei der Ermittlung von Luftschadstoffbelastungen im Regelfall vor allem Emissionen durch Triebwerksprobeläufe sowie durch Kfz-Verkehr auf dem Flugplatzgelände erfasst. Da auf dem HBLP jedoch keine Triebwerksprobeläufe durchgeführt werden, fällt ein maßgeblicher Faktor dieses Emissionsbereichs weg; zu erfassen und zu bewerten waren nur die Kfz-Bewegungen:

Szenario/ Emissionsmassen	Emissionen in Jahr					
	CO [t/a]	NO _x [t/a]	NO ₂ [t/a]	NO [t/a]	Benzol [t/a]	Partikel [t/a]
Vergleichsszenario 2021 Abfertigung, APU, Kfz, sonstige Quellen	2,5	2,2	0,3	1,2	<0,1	<0,1
Prognoseszenario 2035 Abfertigung, APU, Kfz, sonstige Quellen	2,5	2,1	0,3	1,2	<0,1	<0,1

Wie die Zahlen belegen, kommt es im Prognoseszenario 2035 gegenüber dem Vergleichsszenario 2021 zu leichten Abnahmen oder gleichbleibenden Werten und insgesamt ebenfalls nur zu geringfügigen Veränderungen.

6.4 Geruchsemissionen

Eine vertiefte Betrachtung der Geruchsemissionen konnte hier nach Angaben des Luftschadstoffgutachtens unterbleiben, da Erfahrungen an anderen Militärflugplätzen mit deutlich höherem Luftverkehrsaufkommen als am Standortübungsplatz Seedorf zeigen, dass selbst an Flugplätzen mit mehr als den 10-fachen Emissionen von geruchsintensiven unverbrannten und teilverbrannten Kohlenwasserstoffverbindungen in Triebwerksabgasen in den nächstgelegenen bzw. höchst beaufschlagten schutzbedürftigen Nutzungen keine relevanten luftverkehrsbedingten Geruchswahrnehmungshäufigkeiten festzustellen sind.

6.5 Zusammenfassende Betrachtung und Bewertung

Abschließend waren die gefundenen Ergebnisse gesamthaft zu betrachten und in Immissionskenngrößen zu übertragen. Insgesamt ergeben sich dabei folgende Erkenntnisse:

- Im Vergleichsszenario 2021 sind für die Schadstoffe Stickstoffdioxid, Schwebstaub PM₁₀ und Benzol die Immissionsbeiträge selbst an den höchst beaufschlagten Wohnnutzungen in unmittelbarer Flugplatznähe mit Anteilen von < 3,0 % irrelevant i.S. der Nr. 4.1 der TA Luft 2021.
- Auch nach Umsetzung des Vorhabens im Prognoseszenario 2035 und unter Berücksichtigung des vorhabenunabhängigen Wechsels des Luftfahrzeugmusters sind für die Schadstoffe Stickstoffdioxid, Schwebstaub PM₁₀ und Benzol die Immissionsbeiträge selbst an den höchst beaufschlagten Wohnnutzungen in unmittelbarer Flugplatznähe ebenfalls irrelevant i.S.d. Nr. 4.1 der TA Luft 2021.
- Die rechnerische Ermittlung von PM_{2,5} ist nicht erforderlich, da selbst unter der Prämisse, dass der Immissionsbeitrag von PM₁₀ vollumfänglich der Fraktion PM_{2,5} zugeordnet wird, die Irrelevanzschwelle i.S. der Nr. 4.1 der TA Luft 2021 für PM_{2,5} von 3 % von 25 µg/m³ (0,75 µg/m³) unterschritten ist. Die vorhabenbedingten Veränderungen der Immissionsbeiträge im Vergleich der Szenarien sind insgesamt als sehr gering zu bezeichnen. Veränderungen resultieren insbesondere aus den qualitativen Veränderungen des Luftverkehrsaufkommens bei den Luftfahrzeuggruppen H 2.1 und H2.2, die nicht unmittelbar mit dem beantragten Vorhaben in Verbindung stehen.

- Im Hinblick auf die Beurteilungswerte der Kurzzeitbelastung nach 39. BImSchV bzw. TA Luft Nr. 4.2.1 (s. Tabelle 2) ergeben sich für Schwebstaub (PM₁₀) im Tagesmittel in allen Szenarien jeweils nur sehr geringe Immissionsbeiträge durch den Flug- und Flugplatzbetrieb, die jeweils nicht ursächlich zu einer Überschreitung der einschlägigen Beurteilungswerte führen können.
- Im Hinblick auf die Kurzzeitbelastung von Stickstoffdioxid ist an allen Immissionsorten von einer Unterschreitung des Beurteilungswertes ($18 \times 200 \mu\text{g}/\text{m}^3$ im Stundenmittel) auszugehen.
- Bezogen auf die Beurteilungswerte zum Schutz der Vegetation und von Ökosystemen der 39. BImSchV und der TA Luft 2021 werden an den betrachteten Immissionsorten N46 bis N48 für beide Szenarien keine relevanten Immissionsbeiträge des Flugplatzes berechnet. Die Beurteilungswerte sind grundsätzlich nur in Bereichen anzuwenden, die mehr als 20 km von Ballungsräumen oder 5 km von anderen bebauten Gebieten, Industrieanlagen oder Straßen entfernt sind.

Für die Gesamtbelastung ergibt sich damit folgende Bewertung:

- Die Gesamtbelastung unterschreitet in den Szenarien Vergleichsszenario 2021 und Prognoseszenario 2035 für die Schadstoffe Stickstoffdioxid, Schwebstaub PM₁₀ und Benzol an allen betrachteten Immissionsorten die Beurteilungswerte für die Langzeitbelastung der 39. BImSchV und der TA Luft 2021 deutlich. Die Beurteilungswertanteile sind dabei an sämtlichen Immissionsorten hauptsächlich auf die vorherrschende Grundbelastung zurückzuführen.
- Die rechnerische Ermittlung der Gesamtbelastung von PM_{2,5} ist nicht erforderlich, da 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 $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$ unterschritten ist.
- In den naturschutzfachlich schutzbedürftigen Bereichen (Immissionsorte N46 bis N48) ergibt sich in keinem der betrachteten Szenarien ein relevanter Immissionsbeitrag des Standortübungsplatzes Seedorf. Im gesamten Land Niedersachsen ergab sich lediglich an der industrienahen Messstation am Überseehafen in Bremerhaven eine Überschreitung der Beurteilungswerte der TA Luft 2021 zum Schutz der Vegetation in der Gesamtbelastung. Dieser Bereich ist von Vorhaben nicht betroffen. Diese Beurteilungswerte zum Schutz besonders empfindlicher Pflanzen und Ökosysteme sind grundsätzlich nur in Bereichen anzuwenden, die mehr als 20 km von Ballungsräumen oder 5 km von anderen bebauten Gebieten, Industrieanlagen oder Straßen entfernt sind.

Insgesamt ist die Genehmigungsbehörde 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 bzw. der TA Lärm 2021 zurückbleibt, steht sie der Zulassung des Vorhabens nicht entgegen.

7. Flugbetriebliche Belange

Weiterhin sind von der Genehmigungsbehörde im Rahmen ihrer Entscheidung auch flugbetriebliche Belange angemessen zu berücksichtigen.

Tatsachen, die die Annahme rechtfertigen würden, dass flugbetriebliche Belange durch das beantragte Vorhaben beeinträchtigt werden, sind nicht ersichtlich. Insbesondere ist ein Parallelbetrieb des HBLP und des Sonderlandesplatzes ausgeschlossen, weil der Betrieb des zivilen Sonderlandeplatzes eingestellt wurde.

8. Erfordernisse des Naturschutzes und der Landschaftspflege

Weiterhin war durch die Genehmigungsbehörde gem. § 6 Abs. 2 S. 1 LuftVG sicherzustellen, dass die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege angemessen berücksichtigt werden. Diese Belange werden durch die in §§ 1, 2 BNatSchG enthaltenen Ziele des Naturschutzes und der Landschaftspflege konkretisiert.

Nach Durchführung der entsprechenden Prüfung ist die Genehmigungsbehörde zu der Überzeugung gelangt, dass das Vorhaben bei Durchführung der als Nebenbestimmungen (**A.III.**) festgesetzten und im Landschaftsplanerischen Fachbeitrag der BMS-Umweltplanung GbR vom 28.11.2023 (Anlage 10 der Antragsunterlagen) näher beschriebenen Maßnahmen mit den Belangen des Naturschutzes und der Landschaftspflege vereinbar ist.

8.1 Rechtsgrundlagen

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.

8.2 Datengrundlage

Gem. § 17 Abs. 4 BNatSchG wurden die für die Beurteilung der Eingriffe erforderlichen Angaben zu Ort, Art und Umfang der Eingriffe durch Vorlage des Landschaftsplanerischen Fachbeitrag der BMS-Umweltplanung GbR vom 28.11.2023 (Anlage 10 der Antragsunterlagen) erstellt und zusammen mit dem Antrag vorgelegt.

Weiterhin hat die Antragstellerin eine spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (Anlage 9 der Antragsunterlagen) und einen eigenständigen Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie der BMS-Umweltplanung GbR vom 28.11.2023 (Anlage 11 der Antragsunterlagen) vorgelegt.

Die Genehmigungsbehörde macht sich die nachvollziehbaren und überzeugenden Ausführungen beider Fachbeiträge zu eigen. 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 der genannten Fachbeiträge. Die Durchführung der darin vorgesehenen Maßnahmen zur Vermeidung, zum Ausgleich und zum Ersatz der Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft war anzuordnen.

8.3 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 9, 10 und 11 der Antragsunterlagen verwiesen.

8.3.1 Boden

Im Plangebiet des Vorhabens einschließlich der Zufahrt herrscht ein mittlerer Podsol vor. Nordwestlich, im Bereich der bestehenden Start- und Landebahn, befindet sich eine mittlere Podsol-Braunerde. In ca. 1,2 km Entfernung nördlich des Plangebietes befindet sich eine Altablagerung mit einer Fläche von 413 m² und einem Volumen von 826 m³; in dieser Fläche finden jedoch keine Baumaßnahmen statt. Rüstungsaltspezifische Rückstände, archäologische Fundstellen oder Geotope, Bau- oder Bodendenkmäler sind im Umfeld der Planung nicht bekannt.

Es handelt sich um Böden mit einer allgemeinen Bedeutung für den Bodenschutz, die z. T. bereits versiegelt sind. Gem. BKompV ist dem Schutzgut Boden die mittlere Wertstufe 3 zuzuordnen.

8.3.2 Biotope und Pflanzen

Das Plangebiet besteht hauptsächlich aus einem artenarmen Grünland frischer Standorte (mittlere Wertigkeit: 11 Wertpunkte (WP)). Nordöstlich des geplanten HBLP befindet sich eine geschotterte Fläche (sehr geringe Wertigkeit: 2 WP). Die zukünftige Zuwegung verläuft größtenteils auf einem bereits bestehenden Weg (sehr geringe Wertigkeit: 2 WP). Hinzu kommen ein geschotterter Platz (sehr geringe Wertigkeit: 2 WP), eine kleine Fläche Vorwald frischer Standorte (mittlere Wertigkeit: 13 WP) sowie zwei Bereiche mit Trittrasen (geringe Wertigkeit: 8 WP).

Dem Plangebiet kommt keine Bedeutung als Lebensstätte von in Anhang IV der FFH-Richtlinie verzeichneten Pflanzenarten vor. Es wurden ausschließlich weit verbreitete Allerweltsarten im Plangebiet festgestellt. Für die Sicherung der biologischen Vielfalt hat das Plangebiet daher eine mittlere Bedeutung.

Im Bereich der herzustellenden Hindernisfreiheit für An- und Abflug wurden 34 Waldkiefern, 24 Sandbirken, 9 Stieleichen, 4 Zitterpappeln und eine Silber-Weide festgestellt (insg. 72 Gehölze kartiert und eingemessen). Höhlenbäume konnten nicht nachgewiesen werden. 18 Gehölze sind einer jungen Ausprägung (Alter < 30 Jahre; mittlere Bedeutung: Wertstufe 3), 44 Gehölze einer mittleren Ausprägung (Alter 30 – 80 Jahre; mittlere Bedeutung: Wertstufe 3) und 10 Gehölze einer alten Ausprägung (Alter > 80 Jahre; hohe Bedeutung: Wertstufe 4) zuzuordnen. Die Gehölze werden als Habitatbäume erhalten, nachhaltige Beeinträchtigungen der Bäume sind in diesem Zusammenhang auszuschließen. Bezüglich der Einzelheiten wird auf Tabelle 3 der Anlage 10 der Antragsunterlagen verwiesen.

Den Gehölzen junger und mittlerer Ausprägung ist eine mittlere Bedeutung (Wertstufe 3) zuzuordnen. Die Gehölze alter Ausprägung haben gem. BKompV eine hohe Bedeutung (Wertstufe 4). Eine Gesamtbetrachtung der Wertigkeit des Biototyps Wald der Waldbestände, in denen Gehölze einzukürzen sind, war hier nicht erforderlich, da diese Waldbestände in ihrer Funktion als Biototyp Wald erhalten bleiben.

8.3.3 Landschaft

Das Plangebiet wird militärisch genutzt. Für Erholungssuchende ist das Gelände unzugänglich; der Offenbereich, innerhalb dessen sich das Plangebiet befindet, ist von außerhalb des StOÜbPI Seedorf nicht einzusehen, da er von Waldflächen umgeben ist. Zudem befinden sich in diesem Bereich bereits Gebäude und angelegte Wege, die von Fahrzeugen genutzt werden.

Auch der Landschaftsrahmenplan, der das Gebiet der Landschaftsbildeinheit (LBE) 28 zuordnet, gibt an, dass das Umfeld des Flugplatzes durch mittlere visuelle und hohe akustische Beeinträchtigungen durch Verkehr, Fluglärm und Schießübungen sowie durch geringe geruchliche Beeinträchtigungen stark vorbelastet ist.

8.3.4 Wasser

Hinsichtlich der Beschreibung und Bewertung des Schutzgutes Wasser ist zwischen Oberflächenwasserkörpern (OWK) und Grundwasserkörpern (GWK) zu differenzieren. Bezüglich der Einzelheiten der nachfolgend zusammengefassten Erkenntnisse wird insbesondere auf den eigenständigen Fachbeitrags Wasserrahmenrichtlinie (Anlage 11 der Antragsunterlagen) verwiesen.

8.3.4.1 Oberflächenwasserkörper (OWK)

Im Plangebiet befinden sich weder Fließ- noch Stillgewässer. Nächstgelegenes Fließgewässer ist ein 30 m nördlich der Planung gelegener Entwässerungsgraben 3. Ordnung, welcher nur temporär wasserführend ist. Ca. 500 m nördlich fließt die „Twiste“, ca. 1.300 m südlich der „Wittmoorgraben“. Das ökologische Potential des hier zu berücksichtigenden OWK „Twiste Unterlauf“ fällt gesamthaft „mäßig“ und der chemische Zustand „nicht gut“ aus.

Auch Stillgewässer befinden sich nicht innerhalb des Plangebiets. Das 800 m entfernte, nächstgelegene Stillgewässer war nach den Angaben der Fachgutachter nicht weiter zu beachten.

Dem Schutzgut Fließgewässer ist im Zusammenhang mit der vorliegenden Planung nur eine sehr geringe Bedeutung beizumessen; eine Bewertung von Stillgewässern kann ganz entfallen.

8.3.4.2 Grundwasserkörper (GWK)

Im Planungsbereich und dessen Umgebung sind keine Hochwasserrisikogebiete/-gefahrenflächen, Überschwemmungsgebiete oder Trinkwasserschutzgebiete ausgewiesen.

Die Bereiche des Plangebietes sind der Grundwasserstufe 7 – „grundwasserfern“ zuzuordnen. Der mittlere Grundwasserhochstand/-tiefstand liegt bei > 20 dm unter Geländeoberfläche.

Das Plangebiet liegt vollständig innerhalb des 920 km² großen Grundwasserkörpers (GWK) „Oste Lockergestein rechts“ im Grundwasserleitertyp „Porengrundwasserleiter“. Die Grundwasserneubildungsrate liegt im Bereich der Planung bei ca. 160 mm/a.

Das Plangebiet ist der hydrologischen Einheit „Dünen und Flugsande“ zugeordnet. Die hydrologischen Räume und Teilräume der beplanten Flächen und Umgebung sind „Nord- und mitteldeutsches Lockergesteinsgebiet“, „nord- und mitteldeutsches Mittelpleistozän“ und „Zevener Geest“. Für den 3. Bewirtschaftungszeitraum ist der gesamte, 920 km² große, über das Plangebiet hinausgehende GWK „Oste Lockergestein rechts“ hinsichtlich seines mengenmäßigen Zustandes als „gut“, hinsichtlich seines chemischen Zustandes als „schlecht“ bewertet worden.

Zusammengefasst kommt dem Plangebiet für das Schutzgut Grundwasser insgesamt eine allgemeine Bedeutung (Wertstufe 3) zu. Zudem ist das Schutzpotential der Grundwasserüberdeckung als sehr gering einzustufen

8.3.5 Tiere

Mit Blick auf das Schutzgut Tiere wurde das UG nach Durchführung einer Relevanzprüfung auf die Artengruppen europäische Vogelarten, in Anhang IV der FFH-Richtlinie verzeichneten Tierarten(gruppen), Fledermäuse (alle Arten), Heuschrecken, Reptilien und Amphibien hin untersucht.

Diese wurden einzeln betrachtet und wie folgt bewertet, wobei insbesondere hinsichtlich des Schutzgutes Tiere auf die umfangreichen Ausführungen in den Anlagen 9 und 10 der Antragsunterlagen zu verweisen ist.

8.3.5.1 Brutvögel

Dem Untersuchungsgebiet ist insgesamt eine landesweite Bedeutung als Vogelbrutgebiet und eine hohe Bedeutung (Wertstufe 4) bzgl. Brutvögeln zuzuschreiben.

Im ca. 77,2 ha großen UG wurden im Jahr 2022 im Rahmen einer flächendeckenden Kartierung insgesamt 289 Reviere von 48 Brutvogelarten erfasst. Häufigste Arten waren Fitis, Buchfink und Baumpieper.

Deutschland- und niedersachsenweit gelten zwei Arten als „stark gefährdet“ (Feldschwirl und Wiesenpieper). Der Feldschwirl ist auch nach der regionalisierten Roten Liste Niedersachsens Tiefland-Ost „stark gefährdet“ und der Wiesenpieper ist vom Aussterben bedroht. Die übrigen Arten gelten als ungefährdet. Niedersachsenweit und regional gelten sechs Arten als „gefährdet“, davon drei auch deutschlandweit. Vier Arten befinden sich auf der deutschlandweiten, insgesamt sieben Arten auf der niedersachsenweiten und acht auf der regionalen Vorwarnliste.

Zwei Arten (Heidelerche und Mäusebussard) sind nach der Bundesartenschutzverordnung (BArtSchV) streng geschützt. Alle übrigen Brutvogelarten werden als besonders geschützt geführt. Zwei Arten (Heidelerche und Neuntöter) sind Bestandteil des Anhangs I der EU-Vogelschutzrichtlinie.

Eine Liste der im Untersuchungsgebiet nachgewiesenen Brutvögel und deren Gefährdungsgrad sowie Schutzstatus kann der Tabelle 4 der Anlage 10 der Antragsunterlagen entnommen werden. Die detaillierte Brutvogelbewertung findet sich in Tabelle 5 der Anlage 10.

8.3.5.2 Fledermäuse

Im Rahmen der Erfassung im Frühjahr/Sommer 2022 konnten im Plangebiet sieben Fledermausarten sicher nachgewiesen werden, deren Individuen das Gebiet regelmäßig für Transfer- und Jagdflüge nutzen. Für eine nähere Beschreibung der erfassten Arten wird auf die Aufstellung auf S. 30 f. in Anlage 10 der Antragsunterlagen verwiesen.

Nach der niedersächsischen Roten Liste sind die festgestellten Arten Wasserfledermaus und Zwergfledermaus „gefährdet“, Breitflügelfledermaus, Großer Abendsegler, Langohr spec. und Rauhautfledermaus „stark gefährdet“. Der Kleine Abendsegler gilt in Niedersachsen als „vom Aussterben bedroht“.

Rauhautfledermaus, Wasserfledermaus und Zwergfledermaus gelten bundesweit als „ungefährdet“. Auf der Vorwarnliste befindet sich der Großer Abendsegler. Braunes Langohr und Breitflügelfledermaus sind deutschlandweit als „gefährdet“ eingestuft. Das Graue Langohr ist laut der Deutschen Roten Liste „vom Aussterben bedroht“. Für den Kleinen Abendsegler liefert die Deutsche Rote Liste aufgrund unzureichender Daten keine Aussage.

Teile des Untersuchungsgebiets haben für die sieben Fledermausarten eine Bedeutung als häufig bis regelmäßig genutztes Jagdgebiet. Die tatsächliche Anzahl der Tiere, die ein bestimmtes Jagdgebiet, ein Quartier oder eine Flugstraße im Laufe der Zeit nutzen, ist jedoch nicht genau feststell- oder abschätzbar; die tatsächliche Zahl der Tiere kann gegenüber den Stichproben deutlich höher liegen. Für die Breitflügel- und Zwergfledermaus haben das Plangebiet und sein näheres Umfeld allenfalls eine allgemeine Bedeutung als Jagdhabitat, weisen aber keine essenziellen Lebensraumstrukturen (Quartiere und/oder Flugstraßen auf).

Insgesamt hat das Plangebiet mittlere Bedeutung für Fledermäuse (Wertstufe 3).

8.3.5.3 Reptilien und Amphibien

Die Untersuchung ergab keine Hinweise auf Vorkommen oder Lebensstätten von Reptilienarten und Amphibienarten. Eine Bewertung kann aus diesem Grund entfallen.

8.3.5.4 Heuschrecken

Bei der Untersuchung des Plangebiets sowie des Bereichs der herzustellenden Hindernisfreiheit, inklusive des näheren Umfelds, wurden zwei ungefährdete Heuschreckenarten nachgewiesen (Brauner Grashüpfer und Gemeiner Grashüpfer).

In einer Entfernung von mindestens 35 m zum Plangebiet wurden weitere vier Arten nachgewiesen. Davon gilt eine Art (Heidegrashüpfer) laut niedersächsischer Roter Liste als „gefährdet“; eine weitere Art (Verkannter Grashüpfer) wird auf der Vorwarnliste zur niedersächsischen und deutsch-landweiten Roten Liste geführt.

Streng oder besonders geschützte Heuschreckenarten konnten nicht festgestellt werden.

Dem Plangebiet selbst kommt vor diesem Hintergrund eine sehr geringe Bedeutung (Wertstufe 1) für Heuschrecken zu. Den in mindestens 35 m Entfernung östlich und südlich liegenden Heidehabitaten ist aufgrund des Vorkommens einer gefährdeten Art (Heidegrashüpfer) eine mittlere und damit allgemeine Bedeutung (Wertstufe 3) beizumessen.

8.3.6 Klima und Luft

Hinsichtlich des Schutzgutes Klima ist bei der Betrachtung zwischen den Bereichen Mikro-, Meso- und Makroklima zu unterscheiden. Für die Bewertung des Ist-Zustands spielen vor allem das Mikro- und das Mesoklima eine wichtige Rolle, da diese direkt mit dem Untersuchungsgebiet in Zusammenhang stehen; in Bezug auf das Makro- oder globale Klima kommt dem Plangebiet nach Einschätzung der Fachgutachter keine besondere Bedeutung zu.

Mikroklimatisch befindet sich das Plangebiet des HBLP auf dem StOÜbPl Seedorf auf einer Fläche mit niedriger Vegetationshöhe, der ein Freilandklima zu unterstellen ist, in der ein stark ausgeprägter Tages- und Jahresgang von Temperatur und Feuchte vorherrscht.

Mit Blick auf das Mesoklima sind die weiten offenen Grünlandflächen und Waldbestände zu nennen, von denen das Plangebiet umgeben ist. Der Luftaustausch ist auf der gesamten Grünlandfläche in der Umgebung des HBLP gewährleistet, auch wenn diese im weiteren Umfeld von Waldbeständen umgeben ist, in denen fachgutachterlich ein stark gedämpfter Tages- und Jahresgang der Temperatur und Feuchte anzunehmen ist.

Im unmittelbaren Plangebiet/HBLP-Fläche befinden sich keine Strukturen, denen eine Funktion als Treibhausgassenke (THG-Senke) beizumessen ist. Nächstgelegene Bereiche, denen eine solche Funktion zukommt, sind die nordöstlich der Planung

gelegenen Moorflächen und die umliegenden Waldbestände, die sich teils mit den Hindernisfreiheitsflächen überschneiden.

Hinsichtlich der Luftschadstoffe wird auf die soeben erfolgten Ausführungen unter **C.III.5** verwiesen. Auch hierdurch ist im Ergebnis keine Beeinträchtigung zu befürchten.

8.3.7 Schutzgebiete und -objekte sowie sonstige schutzwürdige Bereiche

Hinsichtlich der in der Umgebung gelegenen Schutzgebiete wird auf die Darstellung unter **C.II.4.** verwiesen.

8.4 Untersuchungsgegenstand

Die Luftfahrtbehörde hat das angezeigte Vorhaben anhand seiner bau-, anlage- und betriebsbedingten Auswirkungen im Hinblick auf die eben dargestellten Schutzgüter und ihren Ist-Zustand geprüft und bewertet. 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 Abgasimmissionen. Zu diesem Bereich können auch gehören:

- Schallemissionen, Abgas- und Staubbelastung durch den Baustellenbetrieb und durch Baufahrzeuge,
- Erschütterungen im Bereich der Baustellen und Baustraßen,
- Störung des Bodenprofils durch Abtrag, Auftrag, Umlagerung und Verdichtung von Bodenmaterial,
- temporäre lokale Grundwasserabsenkung oder Grundwasserhaltung,
- nicht technisch vermeidbarer Schadstoffeintrag in den Boden und das Grundwasser durch den Einsatz von Baumaschinen,
- visuelle Wahrnehmung der Baumaschinen,
- Barrierewirkung und Tierkollisionen für am Boden lebende Kleinlebewesen durch die Einrichtung der Baustelle.

Anlagebedingte Auswirkungen werden durch das fertiggestellte Vorhaben, insbesondere die dauerhaften Mehrversiegelungen verursacht. Zu diesem Bereich können auch gehören:

- Veränderungen der realen Flächennutzung,
- Veränderungen von Abfluss und Versickerung von (Niederschlags-)Wasser infolge der zusätzlichen Flächenversiegelung,
- mikroklimatische Veränderungen infolge von Bodenversiegelung,

- Veränderungen der Bodenbeschaffenheit,
- Veränderungen der Vegetationsdecke und Beeinträchtigungen 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 zusätzlichen Flug- und Bodenschall sowie zusätzliche Luftschadstoffe und Gerüche. Zu diesem Bereich können auch gehören:

- 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 Methodik

Auch der Landschaftsplanerische Fachbeitrag gründet seine Bewertung auf eine Betrachtung des Vergleichsszenarios 2021 mit dem Prognoseszenario 2035, also einen Vergleich des Ist-Zustandes mit dem Planzustand einschließlich der Veränderungen durch den vorhabenunabhängigen Wechsel des Luftfahrzeugmusters von MK41 (H 2.1) auf NH90 (H 2.2). Diese Vorgehensweise ist, wie schon hinsichtlich der übrigen Fachgutachten, auch hier nicht zu beanstanden. Die Ermittlung des unvermeidbar verbleibenden Kompensationsbedarfs, also die Eingriffs-Ausgleichs-Bilanzierung, ist hier richtigerweise auf Grundlage der Bundeskompensationsverordnung (BKompV) erfolgt, da das Vorhaben durch eine Bundesbehörde nach Bundesrecht genehmigt wird. Dazu sind nach § 4 BKompV der vorhandene Zustand von Natur und Landschaft im Einwirkungsbereich des Vorhabens erfasst und bewertet und die bei Durchführung des Vorhabens zu erwartenden unvermeidbaren Beeinträchtigungen der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts und des Landschaftsbildes ermittelt worden. Nach BKompV sind die Wirkungen im Hinblick auf ihre Stärke, Dauer und Reichweite den Stufen „gering“, „mittel“ und „hoch“ nach gutachterlicher Einschätzung zuzuordnen.

8.6 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. Sie stellen sich insbesondere wie folgt dar:

8.6.1 Eingriff in das Schutzgut Boden

Für das Schutzgut Boden ergeben sich erheblichen Beeinträchtigungen besonderer Schwere, die zu kompensieren sind.

Baubedingte Auswirkungen durch temporäre Flächeninanspruchnahme durch Baustelleneinrichtungsflächen sind nicht zu erwarten. Für Baustelleneinrichtungsflächen soll auf bereits befestigte Flächen südwestlich des geplanten HBLP ausgewichen werden. Eine Zufahrt ist über die vorhandene Zuwegung möglich. Anfallendes Bodenmaterial muss schonend behandelt werden. Es kann zu Bodenverdichtungen kommen, die nach Beendigung der Baumaßnahmen zu lockern sind. Eine zertifizierte Bodenkundliche Begleitung wird angeordnet (Vermeidungsmaßnahme VM 4, NB A.III.1.4 und 1.5)

Durch die Errichtung des HBLP kommt es **anlagebedingt** zu einer Neuversiegelung von 4.361 m² Boden, wovon vor dem Eingriff bereits 884 m² teilversiegelt sind. 7.600 m² werden neu teilversiegelt. 77 m² bleiben teilversiegelt. Durch die Überschreitung des Schwellenwertes von 2.000 m² nach Anlage 3 Abs. 2 BKompV ist diesbezüglich eine Prüfung erforderlich geworden, ob erhebliche Beeinträchtigungen besonderer Schwere eintreten können.

Bei den betroffenen Flächen handelt es sich um allgemein verbreitete Böden. Eine erhebliche Beeinträchtigung besonderer Schwere ist nach Prüfung der Fachgutachter nur hinsichtlich der neu vollversiegelten Fläche im Umfang von 4.361 m² funktionspezifisch zu kompensieren, da hier alle Bodenfunktionen auf der gesamten Fläche überprägt werden; entsprechend ist hier eine funktionspezifische Kompensation erforderlich. Hinsichtlich der neu teilversiegelten Fläche von 7.600 m² lassen die Rasengittersteine die natürliche Bodenfunktionen zu, sodass eine erhebliche Beeinträchtigung besonderer Schwere nicht festzustellen ist, sodass auch keine funktionspezifische Kompensation erforderlich wird.

Betriebsbedingt können Beeinträchtigungen des Schutzgutes Boden schließlich ausgeschlossen werden. Potenzielle stoffliche Belastungen des Bodens durch die Betankungsvorgänge können durch das geplante Reinigungskonzept ausgeschlossen werden: Abwässer werden durch einen Leichtflüssigkeitsabscheider von Verunreinigungen getrennt und anschließend in den Regenwasserkanal eingeleitet. Eine Enteisung der Flächen und der Luftfahrzeuge ist nicht vorgesehen. Eine Havarie im Rahmen des Zuliefererverkehrs ist aufgrund der geplanten Trassenführung und der damit zwangsläufig einhergehenden, geringen Fahrtgeschwindigkeiten bis max. 30

km/h auf dem StÜbPI Seedorf auszuschließen, zumal der Transport gemäß der aktuellen Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschifffahrt (GGVSEB) erfolgt.

Der Eingriff in das Schutzgut Boden wird durch die Kompensationsmaßnahme KM 1 (NB A.III.2.2) vollständig ausgeglichen.

8.6.2 Eingriff in das Schutzgut Biotope und Pflanzen

Für das Schutzgut Biotope werden erhebliche Beeinträchtigungen festgestellt, die zu kompensieren sind.

Eine **baubedingte** temporäre Flächeninanspruchnahme von Biotopen ist nicht vorgesehen. Für potenziell benötigte Baustelleneinrichtungsflächen soll auf bereits befestigte Flächen südwestlich des geplanten HBLP ausgewichen werden. Austretende Schmier- und Treibstoffe können potenziell Schadstoffbeeinträchtigungen herbeiführen. Der Umgang mit Schmier- und Treibstoffen erfolgt in den eingesetzten Baumaschinen jedoch entsprechend den geltenden Regeln und Vorschriften in geschlossenen Systemen. Da die Betankung der Baumaschinen zudem nur auf besonders gesicherten Flächen erfolgen wird, wird die Gefahr von Kontaminationen insgesamt als gering erachtet. Die Gefahr einer Havarie ist weitgehend auszuschließen.

Anlagenbedingt kommt es bei zwei der fünf im Plangebiet vorherrschenden Biotoptypen durch die Umsetzung der Planung zu einer erheblichen Beeinträchtigung durch die Flächeninanspruchnahme; detaillierte Angaben hierzu sind der Tabelle 9 in Anlage 10 der Antragsunterlagen zu entnehmen. Dieser Eingriff wird durch die Kompensationsmaßnahme KM 1 (NB A.III.2.2) vollständig ausgeglichen.

Aufgrund des Reinigungskonzepts kann schließlich ausgeschlossen werden, dass Biotope durch austretende Stoffe bei **betriebsbedingten** Betankungsvorgängen beeinträchtigt werden: entstehende Abwässer werden durch einen Leichtflüssigkeitsabscheider von Verunreinigungen getrennt und anschließend in den Regenwasserkanal eingeleitet. Eine Enteisung der Fläche oder Luftfahrzeuge ist nicht vorgesehen. Eine Havarie im Rahmen der Zulieferung ist aufgrund der geplanten Trassenführung und der damit zwangsläufig einhergehenden, geringen Fahrtgeschwindigkeiten bis max. 30 km/h auf dem StÜbPI Seedorf auszuschließen.

Im Hinblick auf das Schutzgut Pflanzen ist weitergehend relevant, dass zur Herstellung der Hindernisfreiheit 72 Bäume einzukürzen sind. Die Bäume bleiben jedoch als Habitatbäume und Biotope erhalten; vollständig gerodet werden muss keiner der Bäume. Eine Kompensation ist in dieser Hinsicht daher nicht erforderlich. Über die Vermeidungsmaßnahme VM 1 (Nebenbestimmung A.III.1.1) wird eine Bauzeitenregelung festgesetzt, wonach die Einkürzung der Bäume nur zwischen dem 1. November und 28. Februar zulässig ist.

8.6.3 Auswirkungen auf das Schutzgut Landschaft und Landschaftsbild

Für das Schutzgut Landschaftsbild ergeben sich keine erheblichen Beeinträchtigungen. Es werden keine Kompensationsmaßnahmen erforderlich.

Erhebliche **baubedingte** Veränderungen des Landschaftsbildes sind nicht zu erwarten. Der HBLP wird in einem stark militärisch geprägten, nicht von außen wahrnehmbarem Bereich errichtet; akustische und visuelle Beeinträchtigungen sind temporär und kleinräumig wirksam.

Allein die **anlagebedingte** Flächenversiegelung wirkt sich auf das Schutzgut Landschaftsbild aus. Eine erhebliche Veränderung des Landschaftsbildes liegt darin aber nicht, da der HBLP in einem stark militärisch genutzten, nicht von außen wahrnehmbarem Bereich errichtet wird.

Schließlich sind hinsichtlich des Schutzgutes Landschaftsbild grundsätzlich auch **betriebsbedingte** Auswirkungen zu berücksichtigen, da Ruhe und Stille als Voraussetzung für das Landschaftserleben gleichermaßen zum Kanon des Schutzgutes zählen. Beeinträchtigungen ergeben sich geringfügig über den tatus quo hinaus, da es zu einer geringfügigen Veränderung der Flugbewegungen durch die Verlagerung der An- und Abflugstrecken, den Wegfall der zusätzlichen Flüge zum Betanken und die geringfügige Erhöhung der Anzahl der Platzrunden kommen wird. Lokal ist eine geringfügige Erhöhung der Lärmbelastung an den naturschutzbezogenen IO 46 bis 48 ermittelt worden (vgl. dazu im Einzelnen unter **C.III.4**). Diese Bereiche sind aber nicht für die Öffentlichkeit zugänglich. Erhebliche betriebsbedingte Beeinträchtigungen sind aus diesem Grund auszuschließen.

8.6.4 Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser

8.6.4.1 Rechtlicher und fachlicher Rahmen

Nach § 27 Abs. 1 WHG sind oberirdische Gewässer, soweit sie nicht nach § 28 als künstlich oder erheblich verändert eingestuft werden, so zu bewirtschaften, dass

1. eine Verschlechterung ihres ökologischen und ihres chemischen Zustands vermieden wird (Verschlechterungsverbot) und
2. ein guter ökologischer und ein guter chemischer Zustand erhalten oder erreicht werden (Verbesserungsgebot).

Nach § 27 Abs. 2 WHG sind oberirdische Gewässer, die nach § 28 als künstlich oder erheblich verändert eingestuft werden, so zu bewirtschaften, dass

1. eine Verschlechterung ihres ökologischen Potenzials und ihres chemischen Zustands vermieden wird (Verschlechterungsverbot) und

2. ein gutes ökologisches Potenzial und ein guter chemischer Zustand erhalten oder erreicht werden (Verbesserungsgebot).

Nach § 47 Abs. 1 WHG ist das Grundwasser so zu bewirtschaften, dass

1. eine Verschlechterung seines mengenmäßigen und seines chemischen Zustands vermieden wird (Verschlechterungsverbot),
2. alle signifikanten und anhaltenden Trends ansteigender Schadstoffkonzentrationen aufgrund der Auswirkungen menschlicher Tätigkeiten umgekehrt werden (Trendumkehrgebot) und
3. ein guter mengenmäßiger und ein guter chemischer Zustand erhalten oder erreicht werden; zu einem guten mengenmäßigen Zustand gehört insbesondere ein Gleichgewicht zwischen Grundwasserentnahme und Grundwasserneubildung (Verbesserungsgebot).

Bezugspunkt der Prüfung ist der jeweilige Wasserkörper (OWK/GWK) in seiner Gesamtheit. Zu weiteren Einzelheiten des methodischen Vorgehens wird auf die ausführliche Darstellung in Anlage 11 der Antragsunterlagen verwiesen.

8.6.4.2 Auswirkungen

Entsprechend der zuvor genannten rechtlichen Maßstäbe wurde sowohl für die Oberflächenwasserkörper als auch für die Grundwasserkörper eine Prüfung des Verschlechterungsverbots und des Verbesserungsgebots sowie für die Grundwasserkörper ergänzend eine Prüfung des Trendumkehrgebots durchgeführt.

Für das Schutzgut Wasser ergeben sich auf Grundlage dieser Prüfung zusammenfassend keine erheblichen Beeinträchtigungen bzw. keine Verstöße gegen die Zielvorgaben der WRRL und der §§ 27, 47 WHG.

Verschlechterungsverbot

Baubedingt wären Beeinträchtigungen sowohl des Grundwasserkörpers (GWK) als auch etwaiger Oberflächengewässer (OWK) allenfalls durch austretende Schmier- und Treibstoffe zu befürchten. Hierzu gilt jedoch das bereits Gesagte, sodass auch hier die Gefahr von Kontaminationen als gering zu bewerten und Havarien weitgehend auszuschließen sind.

Anlagebedingt wird das auf der neu versiegelten Fläche im Umfang von 4.361 m² anfallende Regenwasser über den Regenwasserkanal abgeführt und damit nicht mehr dem GWK zugeführt. Angesichts der Größe des GEWK kann eine negative Veränderung des mengenmäßigen Zustands hierdurch jedoch ausgeschlossen werden. Das auf den teilversiegelten 7.600 m² anfallende Niederschlagswasser kann im Boden versickern und wird somit dem GWK direkt zugeführt.

Betriebsbedingt wären Beeinträchtigungen auch im Hinblick auf den GWK/etwaige in der Nähe befindliche GWK allenfalls im Zuge der Betankungsvorgänge der Hub-schrauber vorstellbar. Wie schon hinsichtlich der Schutzgüter Boden, Biotop und Pflanzen gilt jedoch auch hier, dass eine Kontamination durch die Installation eines Leichtflüssigkeitsabscheiders und die getrennte Entwässerung ausgeschlossen werden können. Auch hier können Havarien aufgrund der geringen Fahrtgeschwindigkeiten der Zulieferfahrzeuge und der Vorgaben der GGVSEB ausgeschlossen werden.

Wegen der Einzelheiten der Prüfung wird auch hier umfänglich auf die ausführliche Darstellung in Anlage 11 der Antragsunterlagen verwiesen.

Trendumkehrgebot

Das Trendumkehrgebot ist vorliegend nicht betroffen, da es aufgrund der getroffenen Schutzvorkehrungen und bei Einhaltung aller technischen Normen und Anforderungen weder bau-, anlage- noch betriebsbedingt zu Schadstoffeinträgen in den relevanten GWK kommen wird.

Verbesserungsgebot

Im Hinblick auf die betroffenen OWK ist den entsprechenden Bewirtschaftungsplänen zu entnehmen, dass die vorgesehenen Bewirtschaftungsmaßnahmen lediglich auf die Reduzierung der Nährstoffeinträge und die Verbesserung der Gewässer- und Uferstrukturen abzielen. Das hiesige Vorhaben steht dieser Zielsetzung nicht entgegen, weil damit keine Nährstoffeinträge oder Verschlechterungen der Gewässer- und Uferstrukturen einhergehen. Im Hinblick auf die OWK wird das Verbesserungsgebot damit nicht tangiert.

Auch im Hinblick auf den GWK gilt, dass der aktuelle schlechte chemische Zustand auf Nährstoffeinträgen aus der Landwirtschaft, speziell Nitrat und Pestizide sowie prioritäre Stoffe (Quecksilber und Quecksilberverbindungen sowie Bromierte Diphenylether) beruht, sodass sich der Bewirtschaftungsplan auf entsprechende Maßnahmen zur Reduzierung der Pestizide und Nitratauswaschungen aus der Landwirtschaft konzentriert. Aus den genannten Gründen hat das Vorhaben auch auf diese Maßnahmen keine Auswirkungen und tangiert das Verbesserungsgebot auch im Hinblick auf den OWK daher nicht.

8.6.5 Auswirkungen auf das Schutzgut Tiere

Auch hinsichtlich der zu erwartenden Auswirkungen war im Rahmen des Schutzgutes Tiere wiederum nach den einzelnen Artengruppen zu differenzieren. Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass für das Schutzgut Tiere unter Beachtung der

Schutz-, Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen keine erheblichen Beeinträchtigungen zu erwarten sind.

8.6.5.1 Brutvögel

Baubedingte Beeinträchtigungen des Brutvogel-Vorkommens sind vor allem in Gestalt von akustischen Störwirkungen denkbar.

Baulärm betrifft potenziell 210 Brutreviere von 37 Brutvogelarten. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf Tabelle 10 in Anlage 10 der Antragsunterlagen verwiesen. Die Reviere im Bereich der Hindernisfreiheit sind durch Gehölzkürzungen direkt von Baulärm betroffen. Negative Beeinträchtigungen des Brutreviers der europäischen Vogelart Buchfink durch das baubedingte erstmalige Herstellen der Hindernisfreiheit können hier durch die Beachtung der Vermeidungsmaßnahmen (VM 1 – 3, Nebenbestimmungen A.III.1.) ausgeschlossen werden. Der Wachtel, deren Revier ohnehin bereits in einem stark akustisch vorbelasteten Gebiet liegt, stehen als Brutvogelart mit hoher Lärmempfindlichkeit in der Umgebung ausreichende Ausweichmöglichkeiten zu Verfügung, sodass der Eintritt artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit ausgeschlossen werden kann. Buntspecht und Kuckuck, deren Reviere ebenfalls von Baulärm betroffen sein können und die eine mittlere Lärmempfindlichkeit aufweisen, stehen in der Umgebung ausreichende Ausweichmöglichkeiten zu Verfügung; die artenspezifische Habitatkapazität ist in der Umgebung noch nicht erreicht. Darüber hinaus sind die Reviere von 34 Arten mit untergeordneter Lärmempfindlichkeit und die Reviere von sechs Arten ohne Lärmempfindlichkeit betroffen. Durch die lokale Baumaßnahme werden mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit keine Brutvogelreviere durch Baulärm in der Brutzeit zusätzlich erheblich beeinträchtigt, da es sich bereits durch die alltägliche, intensive, militärische Nutzung der Liegenschaft um einen erheblich vorbelasteten Bereich handelt. Zur Herstellung ausreichender artenspezifischer Habitatkapazität für neun Arten sind Nisthilfen (funktionserhaltende Maßnahme CEF 1) aufzuhängen und zehn Jahre lang instand zu halten. Die übrigen 33 Arten können ins Umfeld ausweichen. Die temporäre Beleuchtung der Baustelle bzw. potenziell davon ausgehende visuelle Störungen führen zu geringen bis keine Auswirkungen auf die betroffenen Arten, da es im März und April bereits um 7:00 Uhr ausreichend hell ist und entsprechend keine zusätzliche Beleuchtung in der Brutzeit benötigt wird.

Erhebliche **anlagenbedingte** Auswirkungen auf Brutvögel sind nicht zu erwarten.

Betriebsbedingte erhebliche akustische Beeinträchtigungen ergeben sich ebenfalls nicht. Der äquivalente Dauerschallpegel erhöht sich im Prognoseszenario 2035 – also bereits unter Berücksichtigung des vorhabenunabhängigen Wechsels des Luftfahrzeugmusters – an den naturschutzbezogenen Immissionsorten 47 und 48 um

0,5 bzw. 0,4 dB(A), während er am naturschutzbezogenen Immissionsort 46 um -1,0 dB(A) abnimmt. Bezieht man die Vorbelastung im Sinne einer Gesamtlärbetrachtung ein, beläuft sich die Erhöhung sogar nur auf 0,4 bzw. 0,3 dB(A) und die Reduzierung auf -0,6 dB(A). Eine Veränderung bei den maximal A-Schallpegeln ist mit einer Steigerung von 3,3 dB(A) bzw. 3,0 dB(A) nur am IO 46 zu beachten; hier ist die 85 dB(A)-Schwelle jedoch auch im Ist-Zustand bereits überschritten. Ohnehin ist nicht davon auszugehen, dass mit diesem tagsüber allenfalls einmal pro Tag erreichten Maximalschallpegel erhebliche Störungen einhergehen.

Erhebliche Auswirkungen durch Kollisionsrisiken sind ebenfalls nicht anzunehmen, da der Flugbetrieb auf dem StOÜbPl Seedorf gegenüber dem Ist-Zustand durch die Errichtung des HBLP nicht wesentlich verändert wird. Auch visuelle Beeinträchtigungen durch den Betrieb sind nicht zu erwarten, da der HBLP grundsätzlich nicht beleuchtet ist und es allenfalls zu zwei Flügen in den sechs verkehrsreichsten Monaten im Zeitraum zwischen 22:00 und 06:00 Uhr kommen wird.

Im Ergebnis kommt es damit nicht zu relevanten betriebsbedingten Beeinträchtigungen des Schutzgutes Brutvögel.

8.6.5.2 Fledermäuse

Für die Artengruppe der Fledermäuse sind unter Berücksichtigung von Vermeidungs- und funktionserhaltenden Maßnahmen ebenfalls keine erheblichen Beeinträchtigungen zu erwarten. Kompensationsmaßnahmen sind nicht erforderlich.

Von einer **betriebsbedingten** visuellen Beeinträchtigung der nachtaktiven Fledermäuse durch Lichtwirkungen der überwiegend tagsüber stattfindenden Bauarbeiten ist ebenfalls nicht auszugehen. Es ist auch nicht davon auszugehen, dass Schallimmissionen der überwiegend tagsüber stattfindenden Bauarbeiten eine Beeinträchtigung der nachtaktiven Fledermäuse während der Jagd und auf den Flugrouten darstellen. Fledermausflugstraßen werden durch die Baumaßnahmen nicht unmittelbar berührt. Tagsüber kann es aber zu intervallartig auftretenden Schallimmissionen kommen, sodass eine Beeinträchtigung der Fledermäuse nicht vollständig ausgeschlossen werden kann. Mangels nachgewiesener Fledermausquartiere im Plangebiet ist eine signifikante und langfristige Störung der Fledermaus-Populationen durch die nur temporäre Bautätigkeit allerdings ausgeschlossen.

Hinsichtlich fünf der festgestellten Fledermausarten (Großer Abendsegler, Kleiner Abendsegler, Rauhaufledermaus, Zwergfledermaus, Braunes Langohr) ist nicht auszuschließen, dass diese Tagesverstecke in den Gehölzen haben, die **anlagebedingt** von der Einkürzung im Zusammenhang mit der Hindernisfreiheit betroffen sind. Zur Vermeidung der Tötung/Verletzung der Tiere hat die Herstellung der Hindernisfreiheit daher im in der Vermeidungsmaßnahme VM 1 vorgegebenen Zeit-

raum (1. November bis 28. Februar) zu erfolgen. Zu dieser Zeit ist die Wahrscheinlichkeit der Besiedelung der Gehölze gering. Eine Kontrolle auf Besatz ist vor den Arbeiten durchzuführen (Vermeidungsmaßnahme VM 3).

Anzeichen für dauerhafte Quartiere in Gehölzen wurden nicht festgestellt. Das direkte Eingriffsgebiet ist kein essenzielles Jagdhabitat für die Fledermäuse. Die Nutzung der Flächen als Jagdhabitat für die vorkommenden Fledermausarten konnte nur im mittleren bis geringen Umfang festgestellt werden. Eine Funktion als essenzielles zentrales Jagdhabitat für Wochenstubenkolonien konnte nicht nachgewiesen werden. Fledermausflugstraßen werden durch die Planung nicht berührt, sodass sonstige negative **anlagebedingte** Auswirkungen nicht zu erwarten sind.

Mangels Beleuchtung des HBLP sind **betriebsbedingte** visuelle Störwirkungen auszuschließen. Durch den Betrieb des HBLP sind keine zusätzlichen Auswirkungen auf Soziallaute und damit das Sozialverhalten zu erwarten, da innerhalb des Plangebiets keine Sommer-, Balz- oder Winterquartiere festgestellt werden konnten. Eine Maskierung der Ultraschalllaute jagender Tiere in der Umgebung des HBLP ist allein durch den Betrieb auszuschließen. Es ist davon auszugehen, dass möglicherweise auftretende Emissionen im Ultraschallbereich nur eine sehr begrenzte Reichweite haben und es zu keiner Maskierung der Suchlaute der Fledermäuse und ihrer Reflexionen kommt. Zu körperlichen Auswirkungen kann es bei Schalldrücken von > 90 dB(A) kommen. Diese Schallintensitäten werden durch den äquivalenten Dauerschallpegel in keinem Fall erreicht. Der maximale A-Schallpegel erreicht am IO 48 in beiden Szenarien 92,0 dB(A). An den IO 46 und 47 liegt der maximale A-Schallpegel in beiden Szenarien geringfügig unterhalb der Grenze von 90 dB(A). Dieser maximale A-Schallpegel wird nur tagsüber und damit außerhalb der Aktivitätszeit der Fledermäuse und nur einmal pro Tag erreicht. Es ist nicht davon auszugehen, dass es zu einer erheblichen Störung kommen wird.

8.6.5.3 Heuschrecken

Für die Artengruppe der Heuschrecken ergeben sich keine erheblichen Beeinträchtigungen. Kompensationsmaßnahmen sind nicht erforderlich.

Im Plangebiet wurden nur zwei derzeit nicht gefährdete Arten festgestellt, die übrigen drei festgestellten Arten sind vorhabenbedingt nicht betroffen. Da keine für gefährdete oder auf der Vorwarnliste verzeichneten Heuschreckenarten bedeutsamen Habitatstrukturen und Lebensstätten überplant werden, sind keine Auswirkungen auf lokale Heuschreckenvorkommen zu erwarten.

8.6.6 Auswirkungen auf das Schutzgut Klima und Luft

Hinsichtlich der Auswirkungen auf das Schutzgut Klima ist zwischen den Auswirkungen auf das Mikroklima, das Mesoklima und das Makroklima (Globales Klima) zu unterscheiden.

8.6.6.1 Makroklima (Globales Klima)

Für das globale Klima sind insbesondere die Treibhausgasemissionen (THG-Emissionen) von besonderer Bedeutung. Durch Treibhausgasemissionen, u.a. hervorgerufen durch fossile Energieträger, werden in der Erdatmosphäre die Konzentrationen von Kohlenstoffdioxid (CO₂) und Methan (CH₄) angereichert, welches die Abgabe der Wärmestrahlung an das Weltall hindert (Treibhausgaseffekt). Dieser Effekt führt zur Erwärmung der Erdatmosphäre und schließlich zum Klimawandel. Als rechtliche und politische Kontrollmechanismen fungieren in Deutschland das Bundesklimaschutzgesetz (KSG), sowie die Vorgaben des Klimaschutzplans 2050 der Bundesregierung.

Bau- und anlagebedingte Auswirkungen auf das Globale Klima und Makroklima sowie auf THG-Senken im Umfeld des Vorhabengebiets im Zusammenhang mit der Flächeninanspruchnahme sind aufgrund der Kleinräumigkeit der Maßnahme auszuschließen.

Baubedingt ist im Übrigen zwar mit Emissionsbelastungen in Form von Staub, Abgasen und Lärm zu rechnen. Durch die Herstellung des HBLP werden nach der als Anlage 7 der Antragsunterlagen vorgelegten Abschätzung der CO₂-Emissionen circa 238,29 t CO₂-Äquivalent verursacht. Diese Auswirkungen sind auf den Zeitraum der Bauphase beschränkt und treten mit Beendigung der Bauphase nicht mehr auf. Gemessen am bundesweiten Gesamtausstoß von 666 Mio. t CO₂-Äquivalent (2022) fällt diese Emissionsmenge nicht ins Gewicht und ist nicht geeignet, das Makro- bzw. Globale Klima insgesamt oder die Einhaltung der deutschen und internationalen Klimaschutzziele zu gefährden.

Anlagebedingte kommt es durch das Vorhaben im Hinblick auf klimarelevante Strukturen lediglich zu einer Einkürzung von Bäumen im Bereich der Hindernisfreiheit. Diese Bäume bleiben jedoch als Biotopstrukturen und damit auch in ihrer CO₂-Bindfähigkeit erhalten.

Betriebsbedingte kommt es zu einer leichten Steigerung des mit dem Flugbetrieb verbundenen CO₂-Ausstoßes von 910 t/Jahr auf 918 t/Jahr. Dieser Anstieg ist jedoch einerseits primär durch den Wechsel des Luftfahrzeugmusters zu erklären; zum anderen beträgt der Anteil des Flug- und Flugplatzbetriebs an der Gesamt-CO₂-Bilanz des Landes Niedersachsen ohnehin nur < 0,001%. Beeinträchtigungen durch diese marginale Erhöhung können daher ausgeschlossen werden.

8.6.6.2 Mikro- und Mesoklima

Baubedingt ist im Plangebiet auf den Offenlandflächen in Bezug auf das Mikro- und Mesoklima mit temporären Beeinträchtigungen zu rechnen, da die lokale Funktion als lokales Frisch-/Kaltluftentstehungsgebiet durch die Versiegelung von 4.361 m² kleinräumig beeinträchtigt werden wird. Auch hier spielen die baubedingten Staub- und Abgasemissionen eine Rolle. Auch hier gilt jedoch im Ergebnis, dass aufgrund der zeitlichen Begrenzung der Auswirkungen keine nachhaltige Beeinträchtigung zu befürchten ist.

Anlagebedingte Auswirkungen auf das Mesoklima entstehen durch die dauerhafte Neuversiegelung im Umfang von 4.361 m². Da im Umfeld weiterhin größere offene Grünlandflächen vorhanden sind, die einen ausreichenden Luftaustausch bzw. -vermischung gewährleisten, ist jedoch auch hier nicht mit einer erheblichen Verschlechterung zu rechnen.

Lediglich hinsichtlich des Mikroklimas kommt es zu dauerhaften Beeinträchtigungen, da das vorhandene Mikroklima im Bereich der dauerhaften Neuversiegelung vollständig überprägt wird. Die versiegelte Fläche wird sich bei Sonneneinstrahlung künftig schneller erwärmen, Verdunstungen werden lokal eingeschränkt. Im teilversiegelten Bereich von 7.6000 m² kann das vorhandene Mikroklima durch die Nutzung von Rasengittersteinen wenigstens teilweise aufrechterhalten werden.

Weitergehende **betriebsbedingte** Auswirkungen nur im Hinblick auf das Meso- und Mikroklima sind nicht zu benennen.

Angesichts der kleinräumigen Auswirkungen, die hier lediglich das Mikroklima im unmittelbaren Vorhabenbereich und auch dort nur im Bereich der Vollversiegelung betreffen, ist im Ergebnis keine erhebliche Beeinträchtigung des Schutzgutes Luft und Klima festzustellen. Kompensationsmaßnahmen werden nicht erforderlich.

8.6.7 Auswirkungen auf Natura 2000-Gebiete und sonstige Schutzgebiete und -objekte sowie schutzwürdige Bereiche

Hinsichtlich der Auswirkungen auf Natura 2000-Gebiete wird auf die Ausführungen unter C.II.4. verwiesen. Sonstige Schutzgebiete sind von dem Vorhaben ebenfalls nicht betroffen. Im Ergebnis drohen damit keine Beeinträchtigungen.

8.7 Unvermeidbarkeit der Eingriffe

Gemäß § 15 Abs. 1 S. 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 Maßnahmen verursacht wird, ist nicht möglich. Die Baumaßnahmen sind

aus den bereits unter **C.III.1.** dargelegten Gründen zwingend erforderlich, um die Aufrechterhaltung der Verteidigungsbereitschaft zu gewährleisten und müssen auch zwingend am vorgesehenen Standort umgesetzt werden.

Die Überprüfung der Antragsunterlagen hat ergeben, dass den gesetzlichen Anforderungen des Vermeidungs- und Verminderungsgebots gemäß § 15 Abs. 1 S. 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 im Fachbeitrag 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 Anlage 10 der Antragsunterlagen Bezug genommen.

8.8 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 neugestaltet ist.

Die Kompensation der vorstehend dargestellten, nicht vermeidbaren Eingriffe erfolgt über das Ausgleichsmaßnahmenkonzept, das die Antragstellerin als Teil des Fachbeitrags Eingriffsregelung (Anlage 10 der Antragsunterlagen) vorgelegt hat. Bezüglich der Einzelheiten wird auf die genannten Dokumente verwiesen. Mit der Umsetzung dieser Maßnahmen, die die hiesige Genehmigung deshalb zum Gegenstand der verbindlich zu befolgenden Nebenbestimmungen macht, kann ein vollständiger Ausgleich der Eingriffe in Natur und Landschaft erzielt werden.

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. Im vorliegenden Fall werden im Rahmen der vorgelegten Maßnahmen keine landwirtschaftlichen Flächen in Anspruch genommen.

8.9 Ergebnis

Die beantragte Errichtung eines Hubschrauberbedarfslandesplatzes auf dem Standortübungsplatz Seedorf verursacht unvermeidbare Eingriffe in die Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts i.S.v. § 14 Abs. 1 BNatSchG, die aber durch die angeordneten, im Landschaftsplanerischen Fachbeitrags im einzelnen aufgeführten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vollständig kompensiert wurden bzw. werden können.

Die hier vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen entsprechend der Anlage 10 der Antragsunterlagen sind geeignet und erforderlich, um die unvermeidlichen Beeinträchtigungen der Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts auszugleichen. Der Ausgleich erfolgt eingriffsnah und stellt die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts im Umfang der Ausgleichsmaßnahmen gleichartig wieder her.

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

9. Umweltverträglichkeitsprüfung

Für die beantragten Änderungen des StÜbPI Seedorf war gemäß Bescheid der Genehmigungsbehörde vom 28.4.2022 nach entsprechendem Antrag der Vorhaben-

trägerin (dazu bereits unter **C.II.3.**) 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 gem. § 3 UVPG eine umfassende und sachgerechte Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt.

9.1 Rechtsgrundlagen

Die Pflicht zur Durchführung einer UVP ergibt sich vorliegend aus § 7 Abs. 3 UVPG i.V.m. Anlage 1, Ziffer 14.12.2, wobei die Vorhabenträgerin mit Schreiben vom 19.4.2022 ohne Durchführung einer Vorprüfung nach § 7 Abs. 1 UVPG die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung beantragt, die Genehmigungsbehörde das Entfallen der Vorprüfung als zweckmäßig erachtet und die Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung mit Bescheid vom 28.4.2022 angeordnet hatte.

9.2 Einreichung der Unterlagen; Öffentlichkeitsbeteiligung

Die Antragstellerin hat die entscheidungserheblichen und auslegungsreifen Unterlagen über die Umweltauswirkungen i.S.d. § 16 Abs. 1 S. 1 UVPG, insbesondere den UVP-Bericht der BMS-Umweltplanung GbR vom 16.06.2023, als Anlage 12 der Antragsunterlagen eingereicht. Dem UVP-Bericht zugrunde lagen die in den vorangehenden Ausführungen bereits herangezogenen weiteren Antragsunterlagen (vgl. dazu **B.V.5**), insbesondere das Fluglärm- und Luftschadstoffgutachten (Anlage 4 und 5), die Stellungnahmen zu den CO₂-Emissionen (Anlage 6 und 7), der landschaftsplannerische Fachbeitrag (Anlage 10), die spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (Anlage 9), die FFH-Verträglichkeits-Voruntersuchung (Anlage 8) und der Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie (Anlage 11). 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 der Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung die genannten Unterlagen zugrunde gelegt und die Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und die im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung eingegangenen Einwendungen berücksichtigt.

9.3 Gegenstand der Umweltverträglichkeitsprüfung

Die Umweltverträglichkeitsprüfung war hier wie soeben beschrieben für den Bau eines Flugplatzes gem. Ziffer 14.12.2 der Anlage 1 zum UVPG 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 S. 1 und § 8 Abs. 1 S. 1 LuftVG erfasst immer die Flugbetriebsflächen, d.h. neben dem Start- und Landebahnsystem auch die Rollwege und die Vorfelder. Für die detaillierte Beschreibung des Vorhabens, die luftrechtlich relevanten und der lediglich nachrichtlich angezeigten baulichen Maßnahmen wird auf Abschnitt **B.V** der hiesigen Genehmigung sowie die Anlage 1 der Antragsunterlagen verwiesen. Die unverändert fortbestehenden Umweltauswirkungen der schon bestehenden Infrastruktur und deren militärischen Nutzung sind als Vorbelastungen in der Umweltprüfung berücksichtigt worden.

9.4 Alternativenprüfung

Im UVP-Bericht sind gemäß § 16 Abs. 1 S. 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 aufgrund der militärischen Nutzung keine günstigeren Planungsalternativen, mit denen die Planungsziele erreicht werden könnten. Insoweit wird auf Abschnitt **C.III.1** der hiesigen Genehmigung verwiesen.

9.5 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen des Vorhabens

Die Genehmigungsbehörde akzeptiert den von der Antragstellerin eingereichten UVP-Bericht als geeignete Grundlage i.S.d. § 24 Abs. 1 S. 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 BMS-Umweltplanung GbR – 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, zu Beginn dieses Abschnitts bereits benannten Bezugsgutachten des UVP-Berichts hinsichtlich der einzelnen UVP-Schutzgüter.

Unter Berücksichtigung der im Anhörungsverfahren abgegebenen Stellungnahmen der (Umwelt-) Behörden sowie betroffenen Träger öffentlicher Belange (Stellungnahmen aus der Öffentlichkeit sind nicht eingegangen) wird in diesem Abschnitt auf die zu erwartenden Folgen der beantragten Maßnahmen für die einzelnen Schutzgüter des UVPG eingegangen. Behandelt werden auch die Maßnahmen zur Vermeidung, Minimierung, zum Ausgleich oder Ersatz sowie funktionserhaltende CEF-Maßnahmen zur Bewältigung erheblicher nachteiliger Umweltauswirkungen.

Mit Bezug auf § 26 Abs. 1 Nr. 3 b UVPG erfolgt die zusammenfassende Darstellung nicht als gesondertes Dokument, sondern in der Begründung dieser Entscheidung.

9.5.1 Untersuchungsinhalt, -rahmen und -methoden

Die zu ermittelnden, zu beschreibenden und zu bewertenden Umweltauswirkungen sind nach § 2 Abs. 1 S. 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.

Das Untersuchungsgebiet (siehe Kap. 3 des UVP-Berichts) umfasst einen 77,2 ha großen Wirkraum des Vorhabens auf dem StÜbPl Seedorf, der 200 m über das eigentliche Vorhabengebiet hinausgeht (siehe Anlage 12 der Antragsunterlagen, Abbildung 2). So wird gewährleistet, dass großräumigere (voraussichtliche) Umweltauswirkungen erfasst werden, die über das eigentliche Vorhabengebiet hinausgehen. Das Untersuchungsgebiet ist aufgrund der aktuellen militärischen Nutzung des Standortübungsplatzes bereits stark vorbelastet.

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.

Das Vorhaben der Antragstellerin wird anhand seiner bau-, anlage- und betriebsbedingten Auswirkungen auf die Schutzgüter nach § 2 Abs. 1 S. 1 UVPG dargestellt und bewertet. Hinsichtlich möglicher Ausprägungen dieser Effekte wird auf die Darstellung unter **C.III.7.4** verwiesen.

9.5.2 Schutzgut Mensch

Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch und menschliche Gesundheit ergeben sich potenziell insbesondere aus der Belastung durch Fluglärm sowie durch Luftverunreinigungen. Im Ergebnis sind erhebliche Beeinträchtigungen des Schutzgutes hier jedoch nicht zu befürchten.

9.5.2.1 Lärmimmissionen

Im Bereich der Lärmimmissionen steht die Belastung durch den Flugbetrieb im Vordergrund der Betrachtung. Die baubedingten Schallemissionen beschränken sich hingegen auf das nähere Umfeld des Plangebiets, sodass eine Beeinträchtigung der in einer Entfernung von ca. 500 m beginnenden Wohnbebauung auszuschließen ist.

Die Belastung durch Fluglärm nimmt im Prognoseszenario 2035 verglichen mit dem Ist-Zustand (Vergleichsszenario 2021) im Ergebnis jedoch nur leicht zu, wobei hier bereits der vorhabenunabhängige Austausch der auch am StOÜbPl Seedorf eingesetzten Luftfahrzeugmuster von MK41 (H 2.1) auf den – lauterer – NH90 (H 2.2) am Marineflugplatz Nordholz in die Betrachtung einbezogen ist. Trotz Einbeziehung dieser vorhabenunabhängigen Veränderungen kommt es nur an 14 der 48 Immissionsorte zu einer Erhöhung des äquivalenten Dauerschallpegels im Bereich von +0,1 dB(A) bis maximal +0,6 dB(A) (IO 21, Twistenberg 49, 27404 Seedorf). An allen übrigen Immissionsorten ist keine Veränderung oder sogar eine Abnahme von bis zu -0,7 dB(A) zu beobachten.

Dabei liegen nur vier Immissionsorte (IO 21, 22, 47, 48), die von einer nachteiligen Veränderung betroffen sind, hinsichtlich des äquivalenten Dauerschallpegels insgesamt überhaupt oberhalb der 45 dB(A)-Schwelle, die in der Rechtsprechung regelmäßig als Geringfügigkeitsschwelle anerkannt wird. Berücksichtigt man die bestehende Vorbelastung durch den Flugbetrieb in der Fallschirmjägerkaserne sowie durch den zivilen Sonderlandeplatz, sind alle im Prognoseszenario 2035 von der 45 dB(A)-Kontur erfassten Immissionsorte (IO 14, 17, 21, 22, 36, 43, 45, 46, 47, 48) auch jetzt schon innerhalb der 45 dB(A)-Kontur gelegen.

Vor diesem Hintergrund kann angesichts des Erreichens der 45 dB(A)-Schwelle zwar nicht von einer insgesamt geringfügigen Fluglärmbelastung gesprochen werden; die Mehrbelastung durch das hier beantragte Vorhaben stellt sich im zuvor beschriebenen Kontext jedoch als geringfügig dar.

Ähnlich stellt sich das Bild mit Blick auf die Belastung durch maximale A-Schallpegel dar. Auch hier sind alle Immissionsorte, die im Prognoseszenario 2035 von Fluglärmereignissen mit einem maximalen A-Schallpegel von über 85 dB(A) betroffen sind (IO 21, 22, 23, 36, 37, 43, 46, 47, 48), auch heute schon von dieser Belastung betroffen. Eine Zunahme von +3,3 (ohne Berücksichtigung der Vorbelastung) bzw. +3,0 dB(A) (mit Berücksichtigung der Vorbelastung) ergibt sich nur am naturschutzbezogenen IO 46, wobei auch hier bereits im Ist-Zustand die 85 dB(A)-Schwelle überschritten wird. Fluglärmereignisse oberhalb von 85 dB(A) finden an allen betroffenen Immissionsorten zudem im Ist-Zustand wie auch im Prognosezustand zudem maximal einmal am Tag statt.

Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf die bereits unter **C.III.4** erfolgte Darstellung sowie die Anlagen 4 der Antragsunterlagen verwiesen.

9.5.2.2 Luftschadstoffimmissionen

Auch erhebliche Belastungen durch Luftschadstoffimmissionen können im Ergebnis ausgeschlossen werden.

Potenzielle baubedingte Staubemission beschränken sich ebenso wie die baubedingten Lärmemissionen auf das unmittelbare Umfeld der Planung, welches ca. 500 m von der nächstgelegenen Wohnbebauung entfernt liegt.

Mit Blick auf die betriebsbedingte Belastung kommt das Luftschadstoffgutachten zu dem Ergebnis, dass die maßgeblichen Beurteilungswerte für die Langzeitbelastung der 39. BImSchV und der TA Luft 2021 für Stickstoffdioxid, Schwebstaub PM10 und Benzol an allen betrachteten Immissionsorten deutlich unterschritten werden. Die Beurteilungswertanteile an den 14 Messorten sind dabei hauptsächlich auf die vorherrschenden Grundbelastungen zurückzuführen. Die rechnerische Ermittlung der Gesamtbelastung von PM2,5 war nicht erforderlich, da selbst unter der Prämisse, dass der Immissionsbeitrag von PM10 vollumfänglich der Fraktion PM2,5 zugeordnet wird, der Immissionswert der 39. BImSchV für PM2,5 von 25 µg/m³ unterschritten ist.

Im Hinblick auf die Kurzzeitbelastung von Schwebstaub im Tagesmittel ergeben sich in allen Szenarien jeweils nur sehr geringe, zu vernachlässigende Immissionsbeiträge. Im Hinblick auf die Kurzzeitbelastung von Stickstoffdioxid ist die Einhaltung des Immissions-Stundenwerts in Nr. 4.7.3 TA Luft sichergestellt; es ist von einem Unterschreiten der NO₂-Beurteilungswerte an allen Immissionsorten auszugehen.

Über die in unerheblichem Ausmaß durch Hubschrauberflüge verursachten Luftschadstoffe während des Übungsbetriebes innerhalb des StÜbPI Seedorf hinaus sind keine weiteren zusätzlichen Auswirkungen (insb. Geruchsimmissionen) außerhalb des StÜbPI Seedorf zu erwarten.

Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf die bereits unter **C.III.5** erfolgte Darstellung sowie die Anlage 5 der Antragsunterlagen verwiesen.

9.5.3 Schutzgut Boden

Nachteilige Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Boden waren vorliegend bau- und anlagebedingt vor allem hinsichtlich der Flächenversiegelung und potenzieller Bodenkontaminationen zu betrachten. Mit der Realisierung des Vorhabens geht eine dauerhafte Neuversiegelung im Umfang von 4.361 m² einher, von denen 884 m² heute bereits teilversiegelt sind. Weitere 7.600 m² werden neu teilversiegelt.

Die Neuversiegelung im Umfang von 4.361 m² ist nach Einschätzung der Fachgutachter als erhebliche Beeinträchtigung besonderer Schwere mit funktionsspezifischem Kompensationsbedarf einzuordnen. Dieser Kompensationsbedarf sowie der nicht funktionsspezifische Kompensationsbedarf hinsichtlich der teilversiegelten Fläche kann mittels des vorgelegten Maßnahmenkonzepts jedoch vollständig ausgeglichen werden, sodass es im Ergebnis nicht zu einer nachhaltigen negativen Veränderung im Hinblick auf das Schutzgut Boden kommt. Die entsprechenden Kompensations- und Vermeidungsmaßnahmen hat die Luftfahrtbehörde zum Gegenstand der verpflichtend zu beachtenden Nebenbestimmungen der hiesigen Genehmigungen gemacht.

Eine temporäre Flächeninanspruchnahme im Rahmen der Bauphase ist nicht vorgesehen; Baustelleneinrichtungsflächen sollen vorzugsweise auf den bereits befestigten Flächen südwestlich des geplanten HBLP eingerichtet werden. Der schonende Umgang mit Bodenmaterial während der Baumaßnahmen und die Lockerung von Bodenverdichtungen nach deren Beendigung ist durch Vermeidungsmaßnahmen sichergestellt.

Mit nachteiligen Einwirkungen ist betriebsbedingt nicht zu rechnen. Im Zuge der Betankungsvorgänge kann es aufgrund des Reinigungskonzepts nicht zu Schadstoffeinträgen in den Boden kommen, da Abwässer gereinigt und in den Regenwasserkanal eingeleitet werden. Eine Enteisung der Flächen und der Luftfahrzeuge ist nicht vorgesehen. Eine Havarie im Rahmen des Zuliefererverkehrs ist aufgrund der geplanten Trassenführung und der damit zwangsläufig einhergehenden, geringen Fahrtgeschwindigkeiten auszuschließen. Der Transport erfolgt gem. der Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschifffahrt (GGVSEB).

Insgesamt wird auf die bereits unter **C.III.7.3.1** und **C.III.7.6.1** erfolgte ausführliche Darstellung sowie die Anlage 10 der Antragsunterlagen verwiesen.

9.5.4 Schutzgut Biotope und Pflanzen

Zu ähnlichen Auswirkungen kommt es im Hinblick auf das Schutzgut Pflanzen. Auch hier ergeben sich erhebliche Auswirkungen insbesondere durch die dauerhaft anlagebedingte Inanspruchnahme und Versiegelung von Flächen, die mit dem Verlust von Biotoptypen einhergeht. Die Einkürzung von insgesamt 72 Gehölzen im Bereich der Hindernisfreiheit ist hingegen nicht mit einem Biotopverlust verbunden, da die Gehölze als solche und hinsichtlich ihrer Biotopstruktur erhalten bleiben.

Die nicht vermeidbaren Eingriffe zulasten des Schutzgutes Biotope und Pflanzen werden durch Kompensationsmaßnahmen, die zum Gegenstand der hiesigen Nebenbestimmungen (A.III.2.2) gemacht wurden, vollständig ausgeglichen. Es kommt mithin nicht zu dauerhaften nachteiligen Umweltauswirkungen.

Zu etwaigen baubedingten Auswirkungen aufgrund austretender Schmier- und Treibstoffe gilt das zum Schutzgut Boden bereits Gesagte entsprechend.

Wegen der detaillierten Darstellung wird auf die bereits unter **C.III.7.6.2** erfolgten Erläuterungen sowie die Anlage 10 der Antragsunterlagen verwiesen.

9.5.5 Schutzgut Tiere

Mit Blick auf das Schutzgut Tiere waren insbesondere mögliche Auswirkungen auf Vögel und Fledermäuse zu betrachten. Reptilien und Amphibien oder ihre Lebensstätten wurden im Plangebiet nicht aufgefunden. Aus der Gruppe der Heuschrecken wurden lediglich zwei ungefährdete Arten festgestellt; erhebliche nachteilige Auswirkungen auf das lokale Heuschreckenvorkommen sind hier nicht zu erwarten.

Bei Beachtung des im Wege der Nebenbestimmungen festgesetzten Maßnahmenkonzepts können im Ergebnis auch erhebliche Beeinträchtigungen von Vögeln und Fledermäusen ausgeschlossen werden.

9.5.5.1 Brutvögel

Mit Blick auf die durch das Vorhaben möglicherweise betroffenen Brutvögel ist festzustellen, dass sich der **betriebsbedingte** äquivalente Dauerschallpegel an den naturschutzbezogenen Immissionsorten 47 und 48 lediglich um 0,5 bzw. 0,4 dB(A) erhöht, während er am naturschutzbezogenen Immissionsort 46 um -1,0 dB(A) abnimmt. Bezieht man die Vorbelastung im Sinne einer Gesamtlärbetrachtung ein, beläuft sich die Erhöhung sogar nur auf 0,4 bzw. 0,3 dB(A) und die Reduzierung auf -0,6 dB(A). Eine Veränderung bei den maximal A-Schallpegeln ist mit einer Steigerung von 3,3 dB(A) bzw. 3,0 dB(A) nur am IO 46 zu beachten; hier ist die 85 dB(A)-Schwelle jedoch auch im Ist-Zustand bereits überschritten. Ohnehin ist nicht davon

auszugehen, dass mit diesem tagsüber allenfalls einmal pro Tag erreichten Maximumschallpegel erhebliche Störungen einhergehen. Eine Erhöhung des betriebsbedingten Kollisionsrisikos scheidet ebenfalls aus, da sich die Flugbewegungen lediglich von weniger An- und Abflügen hin zu mehr Platzrunden verschieben, nicht aber in ihrer Zahl und Gestalt als solcher verändern. Auch visuellen Beeinträchtigungen durch den Betrieb sind nicht zu erwarten, da der HBLP grundsätzlich nicht beleuchtet ist und es allenfalls zu zwei Flügen im Zeitraum zwischen 22:00 und 06:00 kommen wird.

210 Brutreviere von 37 Brutvogelarten sind außerdem potenziell durch Baulärm betroffen. Lärmempfindlichen Arten stehen in der Umgebung aber genügend Ausweichmöglichkeiten zur Verfügung. Ergänzend wird im Rahmen der Nebenbestimmungen angeordnet, dass zusätzlich Nisthilfen für bestimmte Arten mit nur begrenzter Ausweichmöglichkeit aufzuhängen und zehn Jahre instandzuhalten sind (**A.III.2.1**). Auch **baubedingte** erhebliche Beeinträchtigungen können so ausgeschlossen werden.

Anlagebedingte erhebliche Beeinträchtigungen durch die Herstellung der Hindernisfreiheit können (bei Beachtung der festgesetzten Vermeidungsmaßnahmen) schließlich ebenfalls ausgeschlossen werden, da die von der Einkürzung betroffenen Gehölze als Habitatbäume erhalten bleiben.

Im Übrigen wird auf die bereits erfolgten Erläuterungen unter Ziffer **C.III.7.3.5** und **C.III.7.6.5** sowie auf die Anlagen 9 und 10 der Antragsunterlagen verwiesen.

9.5.5.2 Fledermäuse

Aus der Gruppe der Fledermäuse konnten im Untersuchungsgebiet insgesamt sieben Arten sicher nachgewiesen werden. Beim UG handelt es sich teilweise um ein Jagdgebiet geringer bis allgemeiner Bedeutung, beim direkten Eingriffsgebiet jedoch nicht um ein essenzielles Jagdhabitat. Insbesondere die Faktoren Flächeninanspruchnahme, potenzielle Tötung durch Eingriffe in die Gehölzbestände und visuelle/akustische Störwirkung waren näher zu beachten.

Durch die angeordneten Vermeidungsmaßnahmen wird die Gefahr der Tötung oder Verletzung von Fledermäusen beim Fällen und Kürzen von Gehölzen möglichst geringgehalten. Die nachgewiesenen Fledermausflugstraßen werden durch die Planung nicht berührt. Im Untersuchungsgebiet konnten weder direkte noch indirekte Anzeichen für Quartiere in Gehölzen festgestellt werden.

Erhebliche Auswirkungen aufgrund von Kollisionen mit Luftfahrzeugen sind auszuschließen, da keine Flugstraßen und essenzielle Nahrungshabitate von Fledermäusen in den relevanten An- und Abflugbereichen erfasst werden konnten.

Eine Beeinträchtigung der nachtaktiven Fledermäuse durch Lichtwirkungen der überwiegend tagsüber stattfindenden Bauarbeiten ist auszuschließen. Der HBLP ist nicht beleuchtet; der nächtliche Betrieb ist vernachlässigbar.

Da keine Fledermausquartiere im Plangebiet nachgewiesen werden konnten, ist eine signifikante und langfristige Störung der Fledermaus-Populationen durch die befristete Bautätigkeit ausgeschlossen. Aus diesem Grunde sind durch den Betrieb des HBLP auch keine zusätzlichen Auswirkungen auf das Sozialverhalten (durch Störung von Soziallauten) zu erwarten. Ohnehin kommt es an den naturschutzbezogenen Immissionsorten wie gezeigt nur zu geringfügigen Veränderungen der Lärmbelastung.

Im Übrigen wird auf die bereits erfolgten Erläuterungen unter Ziffer **C.III.7.3.5** und **C.III.7.6.5** sowie auf die Anlagen 9 und 10 der Antragsunterlagen verwiesen.

9.5.6 Schutzgut Biologische Vielfalt

Wesentlicher Bestandteil des Schutzgutes Biologische Vielfalt sind die Schutzgüter Pflanzen und Tiere. Die biologische Vielfalt wird im Sinne des Übereinkommens zur biologischen Vielfalt abgeleitet aus der Vielfalt innerhalb der Arten (räumliche und zeitliche Verteilung der Populationen), zwischen den Arten (Artengemeinschaften und Biotope) und die Vielfalt der Ökosysteme (räumliche Verteilung der Biotope, Wechselwirkungen im Ökosystem). Diese werden durch die Betrachtung der Schutzgüter Pflanzen und Tiere hinreichend abgedeckt, so dass die dort getroffenen Aussagen entsprechend übertragbar sind.

Weitergehende gesonderte nachteilige Auswirkungen gegenüber dem Schutzgut Biologische Vielfalt sind nach den Angaben des UVP-Berichts nicht zu erwarten. Ohnehin kommt dem Vorhabengebiet zwar eine besondere Bedeutung als Brutvogelgebiet, in Bezug auf die „Vielfalt der Ökosysteme“ als solche jedoch nur eine geringe Bedeutung zu, da es weitgehend von verbreiteten und bereits anthropogen geprägten Biotoptypen charakterisiert ist.

9.5.7 Schutzgut Wasser

Im Rahmen der Prüfung von Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Wasser hat die Luftfahrtbehörde ihre Prüfung, wie schon unter **C.III.7.3.4** und **C.III.7.6.4** dargestellt, insbesondere an den Vorgaben der Wasserrahmenrichtlinie ausgerichtet.

Oberflächengewässer sind durch die Errichtung des HBLP nicht betroffen. Es sind auch keine Auswirkungen der nur kleinflächigen Neuversiegelung auf die Grundwasserneubildung zu erwarten. Das auf den teilversiegelten 7.600 m² anfallende Niederschlagswasser kann im Boden versickern, während das auf den 4.361 m² anfal-

lende Niederschlagswasser nicht dem GWK zugeführt wird, sondern über den Regelkanal abgeführt wird. Eine negative mengenmäßige Veränderung des Grundwasserkörpers durch die Neuversiegelung von 4.361 m² kann aufgrund der Kleinräumigkeit aber ausgeschlossen werden.

Die Gefahr der Schadstoffbeeinträchtigungen durch bei Bauarbeiten austretende Schmier- und Treibstoffe wird als gering erachtet, da deren Umgang überwiegend in geschlossenen Systemen entsprechend den geltenden Regeln und Vorschriften und die Betankung der Baufahrzeuge nur auf ausgewiesenen, besonders gesicherten Flächen erfolgt. Im Zuge der betrieblichen Betankungsvorgänge kann es aufgrund des Abwasserreinigungskonzepts nicht zu einer Kontamination kommen. Eine Enteisung der Flächen und der Luftfahrzeuge ist nicht vorgesehen. Eine Havarie im Rahmen des Zuliefererverkehrs ist ebenfalls konzeptionell auszuschließen.

Wegen der Einzelheiten wird auf die bereits unter **C.III.7.3.4** und **C.III.7.6.4** erfolgte Darstellung sowie auf die Anlage 11 der Antragsunterlagen verwiesen.

9.5.8 Schutzgut Klima und Luft

Besondere Bedeutung hat die Genehmigungsbehörde schließlich der Prüfung des Schutzgutes Luft und Klima beigemessen. Dabei hat das Luftfahrtamt seiner Prüfung insbesondere den UVP-Bericht der BMS-Umweltplanung GbR vom 28.11.2023 (Anlage 10 der Antragsunterlagen), das Luftschadstoffgutachten von Dr.-Ing. Frank Dröscher aus Januar 2023 (Anlage 5 der Antragsunterlagen), die Stellungnahmen zum CO₂-Ausstoß von Dr.-Ing. Frank Dröscher von Mai bzw. Oktober 2023 (Anlagen 7 und 8 der Antragsunterlagen) und den Landschaftsplanerischen Fachbeitrag vom 28.11.2023 (Anlage 10 der Antragsunterlagen) zugrunde gelegt.

Im Klimaschutzplan 2050 hat die Bundesregierung die Ziele für die Energie- und Klimapolitik Deutschlands festgehalten. Als Hauptziel wurde eine weitgehende Treibhausgasneutralität bis zum Jahre 2050 statuiert. Der Klimaschutzplan 2050 diene auch als Grundlage für das am 18.12.2019 in Kraft getretene Bundesklimaschutzgesetz. Wenn Behörden auf Genehmigungs- und Planungsebene klimawirksame Entscheidungen treffen, müssen die Vorgaben des Klimaschutzgesetzes eingehalten werden. Das Klimaschutzgesetz formuliert nationale Klimaschutzziele (§ 3 KSG), um die Einhaltung der europäischen Zielvorgaben und der Zielvorgaben des Übereinkommens von Paris zu gewährleisten (§ 1 KSG). Die Treibhausgasemissionen sollen bis zum Jahr 2030 um 65 Prozent (§ 3 I Nr. 1 KSG), bzw. bis zum Jahr 2040 um 88 Prozent (§ 3 I Nr. 2 KSG) gemindert werden (im Vergleich zum Jahr 1990). Letztlich soll 2045 Netto-Treibhausgasneutralität erreicht werden (§ 3 II S. 1 KSG).

Als zentral für zu treffende Genehmigungsentscheidungen erweist sich dabei das sog. Berücksichtigungsgebot aus § 13 KSG. Demnach haben Träger öffentlicher Aufgaben bei ihren Planungen und Entscheidungen die Zwecke und die Zielvorgaben

des Klimaschutzgesetzes zu berücksichtigen (§ 13 I S. 1 KSG). Genehmigungsbehörden sind solche Träger öffentlicher Aufgaben. Nach § 8 Klimaanpassungsgesetz haben die Träger öffentlicher Aufgaben bei ihren Planungen und Entscheidungen zusätzlich auch das Ziel der Klimaanpassungen und die bereits eingetretenen sowie auch die zukünftig zu erwartenden Auswirkungen des Klimawandels zu berücksichtigen.

Während nach der Entscheidung des BVerwG vom 04.05.2022 (9 A 7.21, NVwZ 2022, 1549) nach dem UVPG 2010 die Vereinbarkeit mit den globalen Klimaschutzziele noch nicht zum förmlichen Prüfprogramm der UVP zählte, ist dies nach der Umsetzung der EU-Richtlinie 2014/52/EU und der Neufassung der Anlage 4 zu § 16 nunmehr anders zu bewerten (BVerwG, Urteil v. 24.2.2021 – 9 A 8.20 BVerwGE 171, 347).. Demnach muss der UVP-Bericht die „Veränderungen des Klimas, z.B. durch Treibhausgasemissionen und Veränderungen des Kleinklimas am Standort“ durch die Realisierung des geplanten Vorhabens beinhalten. Die diesbezüglichen Angaben sind entsprechend auch von der Genehmigungsbehörde zu berücksichtigen. Zwar nicht im Sinne absoluter CO₂-Obergrenzen oder -Budgets, wie sich auch dem sog. Klimaschutz-Beschluss des BVerfG vom 24.03.2021 (1 BvR 2656/18 u.a.) ergibt, wohl aber im Rahmen einer Berücksichtigungspflicht auf Grundlage von § 13 Abs. 1 S. 1 KSG i.V.m. Art. 20a GG.

Dem ist die Genehmigungsbehörde hier nachgekommen, indem sie die zuvor genannten Unterlagen der Antragstellerin geprüft, bewertet und die Ergebnisse der Prüfung mit entsprechender Gewichtung in ihre Gesamt-Zulassungsentscheidung einbezogen hat.

Bau- und anlagebedingt können erhebliche Auswirkungen auf das Makroklima bzw. Globale Klima aufgrund der Kleinräumigkeit der Flächeninanspruchnahme und der zeitlich begrenzten Wirkung der Baumaßnahmen ausgeschlossen werden. **Betriebsbedingt** kommt es vor allem bedingt durch den vorhabenunabhängigen Austausch des Luftfahrzeugmusters zwar zu einer leichten Erhöhung der CO₂-Emissionen durch den Flugbetrieb. Diese fällt mit einem Anstieg von bislang 910 t/Jahr auf jetzt 918 t/Jahr jedoch marginal aus und im Vergleich zur Gesamt-CO₂-Bilanz des Landes Niedersachsen nicht ins Gewicht.

Auswirkungen auf das Meso- und Mikroklima entstehen vor allem im Zusammenhang mit der dauerhaften Neuversiegelung im Umfang von 4.361 m². Da im Umfeld weiterhin größere offene Grünlandflächen vorhanden sind, die einen ausreichenden Luftaustausch bzw. -vermischung gewährleisten, ist jedoch auch hier nicht mit einer erheblichen Verschlechterung zu rechnen.

Lediglich hinsichtlich des Mikroklimas kommt es zu dauerhaften Beeinträchtigungen, da das vorhandene Mikroklima im Bereich der dauerhaften Neuversiegelung

vollständig überprägt wird. Angesichts der Kleinräumigkeit der Maßnahme und ihrer Auswirkungen sind diese Veränderungen jedoch nicht als erhebliche Beeinträchtigung des Schutzgutes Luft und Klima insgesamt zu bewerten.

Ausgehend von den Erkenntnissen des Luftschadstoffgutachtens ist schließlich noch festzuhalten, dass die Gesamtbelastung für die Schadstoffe Stickstoffdioxid, Feinstaub PM10 und Benzol in den verschiedenen Szenarien an allen betrachteten Immissionsorten die Beurteilungswerte für die Langzeitbelastung der 39. BImSchV und der TA Luft 2021 unterschreitet.

Im Übrigen wird auf die bereits unter **C.III.5.** und **C.III.7.3.6** bzw. **C.III.7.6.6** erfolgten Ausführungen erwiesen.

9.5.9 Schutzgut Landschaft

Auch erhebliche nachteilige Auswirkungen auf das Schutzgut Landschaft sind schließlich nicht zu befürchten.

Das Plangebiet ist Erholungssuchenden nicht zugänglich. Von außerhalb des StO-ÜbPI Seedorf ist der Offenbereich, in dem sich das Plangebiet befindet, nicht einzusehen, da er von Waldflächen umgeben ist. Außerdem befinden sich in diesem Bereich bereits Gebäude und angelegte Wege, die von Fahrzeugen genutzt werden. Dem Landschaftsbild des Plangebietes ist aufgrund der intensiven militärischen Nutzung und der geringen Bedeutung für die Erholung insgesamt eine geringe Bedeutung zu bescheinigen. Die Errichtung des HBLP verursacht daher keine erhebliche Veränderung des Landschaftsbildes.

Die durch den Bau hervorgerufenen akustischen und visuellen Beeinträchtigungen sind lediglich temporär und kleinräumig wirksam. Minimale akustische und visuelle Veränderungen durch eine geringfügige Erhöhung der Schallbelastung und eine geringfügige Veränderung der Flugbewegungen sind zu vernachlässigen.

Auch hier wird im Übrigen auf die Ausführungen unter **C.III.7.3.3** und **C.III.7.6.3** sowie die Anlage 10 der Antragsunterlagen Bezug genommen.

9.5.10 Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter

Im unmittelbaren Vorhabengebiet kommen nach derzeitiger Datenlage keine Bau-, Natur- oder Bodendenkmäler oder sonstige Strukturen vor, die als Kultur- und sonstige Sachgüter zu berücksichtigen wären.

9.5.11 Vermeidungs-, Verminderungs- und Kompensationsmaßnahmen

Im Rahmen der Ausführungen zu den im Einzelnen betroffenen Schutzgütern ist bereits darauf hingewiesen worden, dass die Antragstellerin als Teil der Anlage 10 der

Antragsunterlagen ein umfassendes Konzept zur Vermeidung, Verminderung und Kompensation von Eingriffen in Natur und Landschaft sowie nachteiligen Umweltauswirkungen vorgelegt hat.

Mittels der dort beschriebenen Maßnahmen können die vorstehend genannten Auswirkungen mit Ausnahme der Fluglärmbelastung und der Auswirkungen auf das globale Klima durch CO₂-Ausstoß, die nicht Gegenstand der naturschutzrechtlichen Kompensation sind, vollständig vermieden oder aber, wo sie unvermeidbar sind, vollständig ausgeglichen werden.

In den Bereichen Fluglärm und Klima sind die vorhabenbedingten Auswirkungen als äußerst geringfügig einzuordnen, sodass eine Kompensation oder weitergehende Betrachtung hier auch nicht erforderlich ist.

9.5.12 Zusammenwirken und kumulierende Vorhaben

In die Betrachtung der nachteiligen Folgen für einzelne UVP-G-Schutzgüter hat der von der Antragstellerin vorgelegte UVP-Bericht auch das „Zusammenwirken“ mit Beeinträchtigungen durch etwaige andere Baumaßnahmen einbezogen. Weitere dahingehende Vorhaben im Bereich des StÜbPI Seedorf sind jedoch nicht bekannt.

9.5.13 Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern

Im Rahmen einer Umweltverträglichkeitsprüfung sind nach § 2 Abs. 1 Nr. 5 UVP-G schließlich auch Wechselwirkungen zwischen den genannten Schutzgütern in den Blick zu nehmen. Dies betrifft nicht nur kumulative Wirkungen einzelner Auswirkungen des Vorhabens oder Auswirkungen im Zusammenspiel mit anderen Vorhaben. Der Begriff der Wechselwirkungen bringt vielmehr zum Ausdruck, dass die Umwelt nicht nur die Summe der Umweltgüter ist, sondern eine eigene Größe darstellt. Zwischen den einzelnen Umweltfaktoren bestehen Zusammenhänge, die auch in ihrem Wirkungsgefüge und Beziehungsgeflecht zu betrachten sind,

BVerwG, Urteil vom 25.01.1996 – 4 C 5/95 – BVerwGE 100, 238, 246.

Es geht um die medien- bzw. schutzgutübergreifende Ermittlung der eventuellen Kumulation von einzelnen Belastungen, deren mögliche gegenseitige Verstärkung (synergetische Effekte) oder die etwaige Verlagerung von Belastungen aus einem Umweltmedium in ein anderes hinein bzw. innerhalb desselben (z.B. als Folge von Vermeidungs- oder Verminderungsmaßnahmen).

Wechselwirkungen bestehen im Vorhabengebiet zwischen den Schutzgütern Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt, Boden, Wasser, Klima oder Luft. Wechselwirkungen des Vorhabengebietes mit den Schutzgütern Mensch und Landschaftsbild sind auf-

grund der intensiven militärischen Nutzung des StOÜbPl Seedorf nur sehr eingeschränkt vorhanden (Fallschirmsprungsport). Beeinträchtigende Auswirkungen des Vorhabens auf solche Wirkungsketten oder Wirkungsgefüge des Naturhaushalts sind hier 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.

9.6 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.

Wie bereits im Rahmen der Vermeidungs-, Verminderungs- und Kompensationsmaßnahmen dargelegt sind vorhabenbedingte erhebliche Auswirkungen auf die Schutzgüter i.S.d. § 2 Abs. 1 UVPG jedenfalls nach Durchführung der angeordneten Vermeidungs-, Verminderungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen nicht zu erwarten.

9.7 Zusammenfassende 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. Gemäß 28 Abs. 1 Satz 1, 2 UVPG war zudem die Überwachung der angeordneten Maßnahmen durch eine Auflage zu sichern. Diese Vorgaben hat die Genehmigungsbehörde vorliegend durch die verbindliche Übernahme sämtlicher Vermeidungs-, Verminderungs- und Kompensationsmaßnahmen in die hiesige Genehmigungsentscheidung umgesetzt.

10. Abwägung und zusammenfassende Würdigung

Abwägungsrelevant sind die vorhabenbedingten zusätzlichen, d.h. über die durch die Nutzung des Standortübungsplatzes hinausgehenden Auswirkungen des Hubschrauberflugbetriebs,

BVerwG, Urteil v. 9.7.2008 – 9 A 5.07 – NVwZ 2009, 50.

Eine vorhabenbedingte mehr als geringfügige zusätzliche Fluglärmbelastung der Flugplatzumgebung ist nicht zu erwarten. Selbst bei Betrachtung der gesamten – vorhabenbedingten und nicht vorhabenbedingten – Fluglärmbelastung im Bereich des Standortübungsplatzes Seedorf liegt diese um mehr als 10dB(A) unterhalb der gesetzlich definierten fachplanerischen Zumutbarkeitsschwelle und ist deshalb geringer zu gewichten als die Erfordernisse der Landesverteidigung.

Die Bauleitplanung der Gemeinde Zeven wird durch das Vorhaben nicht beeinträchtigt. Es ist keine abwägungsrelevante zusätzliche Lärmbelastung zu erwarten. Ferner ist keine Beschränkung der Bautätigkeit durch den Bauschutzbereich zu erwarten.

Die Anordnung eines Bauschutzbereichs bewirkt kein Bauverbot, sondern ermöglicht die Kontrolle der Bautätigkeit durch die militärische Luftfahrtbehörde. Für Baumaßnahmen mit einer Bauhöhe von mehr als 100m über der Erdoberfläche besteht ohnehin ein Genehmigungserfordernis nach § 14 LuftVG, so dass der Bauschutzbereich keine zusätzliche Einschränkung für die Errichtung von Windenergieanlagen entsprechender Höhe bedeutet. In der Stellungnahme des BAIUDBw vom 19.2.2025 an den Landkreis Rotenburg wurde auf Bedenken hinsichtlich der Errichtung von WEA bei der in dem Bauschutzbereich liegenden Fläche Nr. 25 hingewiesen, die auch aus der Lage im Interessengebiet der LV-Radaranlage Visselhövede resultiert. Eine genaue Prüfung kann erst in konkreten Genehmigungsverfahren erfolgen. Demgegenüber wurde das Repowering innerhalb der Flächen der Bestandswindenergieanlagen der Fläche Nr. 26 durch das BAIUDBw befürwortet.

Aufgrund dieses überragenden öffentlichen Interesses an der Nutzung des Standortübungsplatzes und am Betrieb des Hubschrauberlandeplatzes sind die Belange der öffentlichen Sicherheit und der Landesverteidigung höher zu gewichten als die gegenläufigen privaten und öffentlichen Belange, insbesondere die Belange des Lärmschutzes, des Natur- und Artenschutzes sowie des Ausbaus der Windenergie. Die Eingriffe in Natur und Landschaft sind vollständig kompensierbar. Der mit dem Betrieb des Standortübungsplatzes Seedorf verbundene Fluglärm erfährt nur eine geringfügige Erhöhung an einigen wenigen Immissionsorten, während sich die Lärmsituation an vielen anderen Immissionsorten sogar verbessert. Die verbleibenden Lärmimmissionen sind den Bewohner in der Umgebung des Standortübungsplatzes zuzumuten.

Dem Antrag der Antragstellerin war daher mit den verfügbaren 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 S. 1 LuftVG keine aufschiebende Wirkung. Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung nach § 80 Abs. 5 S. 1 der Verwaltungsgerichtsordnung kann nur innerhalb eines Monats nach Zustellung des Genehmigungsbescheides gestellt und begründet werden.



Im Auftrag

Lutz Bilk
Ltd. Regierungsdirektor

Anlage: Übersichtslageplan mit eingeschränktem Bauschutzbereich