



BUNDESWEHR

Luftfahrtamt der Bundeswehr
Referat 1 d
Flughafenstr. 1 51147 Köln-Wahn

Niedersächsisches Landesamt für Bau und
Liegenschaften
Postfach 2 40
30002 Hannover

Aktenzeichen	Ansprechpartner	Telefonnummer	E-Mail	Datum
56-01-05/ Wittmundhafen	RDir'in Judt	+49 (0) 2203 908-1741	Lufabw1d@bundeswehr.org	26.11.2019

BETREFF Militärluftplatz Wittmundhafen

BEZUG 1. Antrag vom 24.09.2018
2. Ergänzungsantrag vom 16.07.2019

ANLAGEN 1. Plan 3.3.1 Lageplan Verkehrsanlagen (Maßstab 1:2.500)
2. Plan 3.3.2 Längsschnitt Start- und Landebahn (Maßstab 1:2000/200)
3. Plan 3.3.3 Regelquerschnitte nach Nutzungsklassen (Maßstab 1:100)

Genehmigung der Änderungen der Anlage und des Betriebs des Militärluftplatzes Wittmundhafen

vom

26.11.2019



**LUFTFAHRTAMT
DER BUNDESWEHR**

Flughafenstr. 1
51147 Köln-Wahn
Tel. +49 (0) 2203-908-App
Fax +49 (0) 2203-908-1774

WWW.BUNDESWEHR.DE



Gliederung

A. Entscheidung	7
I. Bestehendes Start- und Landebahnsystem	7
II. Genehmigung nach § 6 Abs. 4 Satz 2 i.V.m. § 30 LuftVG	8
III. Auflagen	9
IV. Hinweise	12
V. Sofortige Vollziehung	12
B. Sachverhalt	12
I. Vorgeschichte	12
II. Bestehende Flugplatzanlage	14
III. Genehmigungsrechtliche Situation	15
IV. Vorhaben und Hintergrund	16
V. Antrag	16
1. Beantragte bauliche Änderungen	16
1.1 Sanierung und Anpassung Start-/Landebahn und Rollwege	16
1.2 Ersatzneubau Lärmschutzhalle	17
1.3 Neubau Luftfahrzeuginstandsetzungshalle	17
1.4 Neubau Tower	17
1.5 Sanierung Shelter Ost	17
1.6 Ersatzneubau QRA-Bereich	18
1.7 Neubau GFK/CFK-Waschhalle	18
1.8 Neubau TenPack Ost für verbandsfremde Lfz-Jet	18
1.9 Erweiterung der Liegenschaft im Westen	18
1.10 Nachrichtlich angezeigte Änderungen	19
2. Vorgelegte Unterlagen	20
VI. Anhörungsverfahren	22
1. Öffentlichkeitsbeteiligung	22
2. Beteiligung der Gebietskörperschaften, Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange	22
2.1 Einwendungen und Stellungnahmen	24
2.2 Stellungnahme der Antragstellerin	26
2.3 Keine Erörterung der Einwendungen	35
VII. Herstellung des Benehmens nach § 17 Abs. 1 BNatSchG	35
VIII. Ergänzungsantrag vom 16.07.2019	36
C. Rechtliche Beurteilung	37



I. Rechtsgrundlagen.....	37
II. Verfahrensrechtliche Bewertung	37
1. Änderungsgenehmigung ohne Planfeststellung.....	37
2. Zuständigkeit.....	38
3. Umweltverträglichkeitsprüfung.....	38
4. Keine relevanten Auswirkungen auf Natura 2000-Gebiete	39
5. Sonstige erforderliche Genehmigungen	39
6. Rechtsgrundlagen des Anhörungsverfahrens	39
7. Einwendungen gegen das Verfahren	40
III. Materiell-rechtliche Bewertung	41
1. Notwendigkeit des Vorhabens	41
1.1 Planrechtfertigung.....	41
1.2 Alternativenprüfung	42
1.2.1 Keine Standortalternativen	42
1.2.2 Keine Planungsalternativen	43
2. Erfordernisse der Raumordnung und der Landesplanung	44
2.1 Raumordnungsverfahren.....	44
2.2 Landes-Raumordnungsprogramm	45
2.3 Regionales Raumordnungsprogramm	45
3. Erfordernisse des Städtebaus	47
3.1 Zusätzlicher Flächenbedarf	47
3.2 Bauschutzbereich	47
3.3 Lärmschutzbereich	47
3.4 Zusammenfassende Bewertung.....	49
4. Schutz vor Fluglärm	50
4.1 Ermittlung der Lärmbelastung	50
4.1.1 Ermittlung der zugrunde gelegten Flugbewegungszahlen	50
4.1.2 Fluglärmprognose	52
4.1.3 Bodenlärmprognose.....	58
4.1.4 Gesamtlärbetrachtung	60
4.1.5 Baulärbetrachtung.....	61
4.1.6 Geeignetheit der Entscheidungsgrundlage	63
4.2 Angemessene Berücksichtigung des Schutzes vor Fluglärm.....	65
4.2.1 Einzustellende Lärmbelastung.....	65
4.2.2 Schallschutzmaßnahmen.....	66
4.2.3 Überschreitung der Schwelle der Gesundheitsgefährdung.....	67



4.2.4	Einwendungen	68
4.2.4.1	Einwendungen zum Fluglärmgutachten.....	68
4.2.4.2	Einwendungen zur Gesamtlärbetrachtung	69
4.2.4.3	Einwendungen zur angemessenen Berücksichtigung der Lärmauswirkungen	71
4.2.5	Abwägung	74
5.	Schutz vor Luftverunreinigungen.....	78
6.	Entwässerung	81
7.	Erfordernisse des Naturschutzes und der Landschaftspflege.....	82
7.1	Derzeitiger Bestand.....	83
7.1.1	Boden	83
7.1.2	Pflanzen	84
7.1.3	Landschaft.....	85
7.1.4	Wasser	85
7.1.5	Tiere	85
7.1.6	Klima und Luft	86
7.1.7	Schutzgebiete und -objekte sowie schutzwürdige Bereiche	87
7.2	Ausmaß des Vorhabens	87
7.3	Eingriffe in Schutzgüter	88
7.3.1	Eingriff in das Schutzgut Boden.....	88
7.3.2	Eingriff in das Schutzgut Tiere.....	88
7.3.3	Eingriff in das Schutzgut Pflanzen.....	89
7.3.4	Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser	90
7.3.5	Auswirkungen auf das Schutzgut Klima/Luft	90
7.3.6	Auswirkungen auf das Schutzgut Landschaft/Erholung.....	91
7.3.7	Auswirkungen auf Schutzgebiete und -objekte sowie schutzwürdige Bereiche (außer FFH- und EU-Vogel-Schutzgebiete)	91
7.3.8	Auswirkungen auf FFH- und EU-Vogel-Schutzgebiete	91
7.4	Unvermeidbarkeit der Eingriffe	93
7.5	Ausgleich der Eingriffe.....	93
7.6	Ergebnis.....	95
8.	Artenschutz	95
8.1	Beeinträchtigung von geschützten Arten	95
8.1.1	Brutvögel	96
8.1.2	Gastvögel	96
8.1.3	Fledermäuse	96
8.2	Vermeidbarkeit der Beeinträchtigungen.....	97



8.3	Ergebnis.....	97
9.	Umweltverträglichkeitsprüfung.....	97
9.1	UVP-Vorprüfung	98
9.2	Einreichung der Unterlagen; Öffentlichkeitsbeteiligung	99
9.3	Gegenstand der Umweltverträglichkeitsprüfung	99
9.4	Alternativenprüfung	100
9.5	Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen des Vorhabens (§ 24 UVPG)	100
9.5.1	Untersuchungsinhalt, -rahmen und -methoden	101
9.5.2	Umweltauswirkungen.....	102
9.5.2.1	Schutzgut Mensch (einschl. der menschlichen Gesundheit).....	103
9.5.2.1.1	Luftschadstoff- und Geruchsimmissionen	105
9.5.2.1.2	Schallimmissionen.....	106
9.5.2.1.2.1	Fluglärm	107
9.5.2.1.2.2	Bodenlärm.....	107
9.5.2.1.2.3	Lärmschutzbereich.....	107
9.5.2.1.2.4	Gesamtlärmbelastung.....	108
9.5.2.1.2.5	Baulärm.....	109
9.5.2.2	Schutzgut Tiere	109
9.5.2.2.1	Brutvögel.....	109
9.5.2.2.2	Gastvögel.....	110
9.5.2.2.3	Fledermäuse.....	111
9.5.2.2.4	Sonstige Tierarten	112
9.5.2.3	Schutzgut Pflanzen	112
9.5.2.4	Schutzgut Boden.....	112
9.5.2.5	Wasser	113
9.5.2.5.1	Grundwasser	113
9.5.2.5.2	Oberflächenwasser.....	114
9.5.2.6	Schutzgut Luft	114
9.5.2.7	Schutzgut Klima	114
9.5.2.8	Vermeidungs-, Verminderungs- und Kompensationsmaßnahmen	115
9.5.2.9	Auswirkungen im Zusammenwirken	115
9.5.2.10	Wechselwirkungen	117
9.6	Zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen gem. § 25 UVPG	117
9.6.1	Schutzgut Mensch	118
9.6.2	Schutzgut Tiere.....	119



9.6.2.1	Brutvögel	119
9.6.2.2	Gastvögel	119
9.6.2.3	Fledermäuse	119
9.6.2.4	Sonstige Tierarten	120
9.6.3	Schutzgut Pflanzen	120
9.6.4	Biologische Vielfalt	120
9.6.5	Schutzgut Fläche	120
9.6.6	Schutzgut Boden	121
9.6.7	Schutzgut Wasser	121
9.6.8	Schutzgut Luft	121
9.6.9	Schutzgut Klima	121
9.6.10	Schutzgut Landschaft	121
9.6.11	Schutzgut Kultur und sonstige Sachgüter	122
9.6.12	Maßnahmen im Zusammenwirken	122
9.6.13	Wechselwirkungen	122
9.7	Einwendungen	122
9.8	Erläuterung gem. § 26 Abs. 1 Nr. 3 lit. d) UVPG	123
9.9	Gesamtbewertung	123
10.	Abwägung und zusammenfassende Würdigung	124
D.	Rechtsbehelfsbelehrung	127



In dem Genehmigungsverfahren nach § 6 des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 10.05.2007 (BGBl. I S. 698), zuletzt geändert durch Artikel 2 Absatz 11 des Gesetzes vom 20.07.2017 (BGBl. I S. 2808) i.V.m. § 30 LuftVG ergeht auf Antrag des Niedersächsischen Landesamtes für Bau und Liegenschaften vom 24.09.2018 und vom 16.07.2019 in Verfahrensstandschaft für das Bundesministerium der Verteidigung – Teilstreitkraft Luftwaffe – für den Militärflugplatz Wittmundhafen die folgende Entscheidung:

A.

Entscheidung

I.

Bestehendes Start- und Landbahnsystem

Die bestehende Start- und Landebahn des Militärflugplatzes Wittmundhafen hat eine Länge von 2.440 m und eine Breite von 30 m. Die verfügbaren Start- und Landestrecken der Start- und Landebahn 08/26 betragen:

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

Die Schwellen haben die folgenden geografischen Koordinaten (WGS84, EGM96):

Schwelle 08:	Geogr. Breite	53° 32' 44,1723"
	Geogr. Länge	007° 38' 57,8685"
	Höhe	6,98 m

Schwelle 26:	Geogr. Breite	53° 33' 00,7906"
	Geogr. Länge	007° 41' 07,417'
	Höhe	5,64 m

Die geografischen Koordinaten des Flughafenbezugspunkts bleiben unverändert:

Geogr. Breite	53° 32' 52,487"
Geogr. Länge	7° 40' 2,638"
Höhe	7,16 m



Der Startbahnbezugspunkt ist identisch mit dem Flughafenbezugspunkt. Die sich in beiden Betriebsrichtungen anschließenden Überrollstrecken haben eine Länge von 290 m.

II.

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

Dem Bundesministerium der Verteidigung, vertreten durch das Niedersächsische Landesamt für Bau und Liegenschaften als Verfahrensstandschafterin, wird für die Bundeswehr – Teilstreitkraft Luftwaffe – die Genehmigung nach § 6 Abs. 4 Satz 2 i.V.m. § 30 LuftVG für die folgenden mit Schreiben vom 24.09.2018 beantragten Änderungen des Militärflugplatz Wittmundhafen erteilt:

- 1. Sanierung und Anpassung Start-/Landebahn und Rollwege, Lageplan 3.3.1**
- 2. Ersatzneubau Lärmschutzhalle, Lageplan 3.3.1**
- 3. Neubau Luftfahrzeuginstandsetzungshalle, Lageplan 3.3.1**
- 4. Neubau Tower, Lageplan 3.3.1**
- 5. Sanierung Shelter Ost, Lageplan 3.3.1**
- 6. Sanierung Shelter West, Lageplan 3.3.1**
- 7. Ersatzneubau QRA-Bereich, Lageplan 3.3.1**
- 8. Neubau GFK/CFK-Waschhalle, Lageplan 3.3.1**
- 9. Neubau TenPack Ost für verbandsfremde Lfz-Jet, Lageplan 3.3.1**

Genehmigt wird zudem der Aufwuchs der derzeitigen taktischen Luftwaffengruppe durch Stationierung von zusätzlichen 15 Luftfahrzeugen Typ Eurofighter am Militärflugplatz Wittmundhafen zu einem taktischen Luftwaffengeschwader.

Genehmigt wird zudem die mit ergänzendem Schreiben vom 16.07.2019 beantragte Erweiterung der Liegenschaft des Militärflugplatzes Wittmundhafen im Westen auf dem Flurstück 15/8 (Flur 12, Gemarkung Middels-Osterloog) und dem Flurstück 68/2 (Flur 6, Gemarkung Middels-Osterloog).



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

III.

Auflagen

Die Genehmigung ergeht unter folgenden Auflagen:

1. Als Ersatz für vorhandene Nistgelegenheiten in den rückzubauenden Gebäuden sind dauerhafte Nistmöglichkeiten (Nistkästen) für insgesamt 5 Kleinvogelarten und 60 Dohlenpaare zu schaffen. Dies kann entweder durch außen anzubringende Kästen geschehen oder durch in die Fassade zu integrierende, sogenannte Fassadenkästen. Die Nistgelegenheiten sind jährlich zu reinigen. Sie sind dauerhaft instand zu halten und bei Bedarf zu ersetzen. Die Verortung und der zeitliche Ablauf der Maßnahmenumsetzung haben in Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde zu erfolgen.
2. Als kurzfristiger Ersatz für den Verlust eines potentiellen Fledermausquartieres sind dauerhaft fünf Kunstquartiere (drei Sommer- und zwei Winterquartierskästen) aufzuhängen. Die Nistgelegenheiten sind jährlich zu reinigen. Sie sind dauerhaft instand zu halten und bei Bedarf zu ersetzen. Die Verortung der Kunstquartiere hat auf dem Gelände des Flugplatzes Wittmundhafen zu erfolgen. Die Verortung und der zeitliche Ablauf der Maßnahmenumsetzung haben in Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde zu erfolgen.
3. Auf dem Flugplatz wurden mehrere sogenannte „Erwartungsbäume“, d.h. geeignete Baumarten mit entsprechenden Quartier-Eigenschaften, die sich langfristig zu Habitatbäumen mit Eignung als Fledermausquartier entwickeln können, festgestellt. Als bestandsstützende Maßnahme sind „Erwartungsbäume“ in der näheren Umgebung zum langfristigen Erhalt zu sichern.
4. Die Herstellung der vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen ist der Unteren Naturschutzbehörde anzuzeigen. In einem Monitoring über einen Zeitraum von 10 Jahren, beginnend mit der Durchführung der Maßnahmen, sind die Herstellung sowie die Entsiegelungs- und Rückbaumaßnahmen und die Erreichung des jeweiligen Entwicklungsziels entsprechend den Vorgaben des Fachbeitrages Eingriffsregelung zu überprüfen und zu dokumentieren. Die Dokumentation hat insbesondere ein Kataster über die „Erwartungsbäume“ und über die Einrichtung der Nistgelegenheiten mit Darstellung der Standorte zu umfassen.



5. Die vorhandene Vegetation ist durch geeignete Schutzmaßnahmen während der Baumaßnahmen zu sichern. Die DIN 18920 (Schutz von Bäumen, Pflanzenbeständen und Vegetation bei Baumaßnahmen) und die RAS-LP 4 (Richtlinie für die Anlage von Straßen – Teil: Landschaftspflege – Abschnitt 4: Schutz von Bäumen, Vegetationsbeständen und Tieren bei Baumaßnahmen) sind zu beachten.
6. Für die Einrichtung von Baustellenflächen sind grundsätzlich Flächen mit geringem naturschutzfachlichem Wert auszuwählen, dabei sind vorzugsweise bereits versiegelte oder kurzfristig regenerierbare Flächen, wie z.B. Scherrasenflächen, zu nutzen. Zu vermeiden ist die Beanspruchung von Vegetationsbeständen wie z.B. Gehölzbeständen, die nur eingeschränkt bzw. nur langfristig regenerierbar sind.
7. Im Rahmen der Bauausführungen dürfen entsprechend § 39 BNatSchG in der Zeit vom 1. März bis zum 30. September Gebüsch und andere Gehölze nicht abgeschnitten oder auf den Stock gesetzt werden. Die Rodung von Gehölzen hat außerhalb der Brut- und Setzzeit zu erfolgen, um Gelegeverluste und Störungen des Brutgeschehens zu vermeiden. Unvermeidbare Gehölzrodungen außerhalb der Zeit zwischen Anfang Oktober bis Ende Februar bedürfen einer vorherigen Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde (Ausnahmegenehmigung) sowie einer ökologischen Baubegleitung.
8. Rückbau und Anpassung von Gebäuden mit vorhandenen Niststätten sind ausschließlich außerhalb der Brutzeit durchzuführen. Unvermeidbare Maßnahmen bedürfen einer vorherigen Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde (Ausnahmegenehmigung) sowie einer ökologischen Baubegleitung.
9. Auf dem Flugplatz wurde ein Baum (Birke im Bereich Gebäude Nr. 326 (Ten-Pack)) mit einem potentiellen Fledermausquartier festgestellt. Dieser Baum ist vor Beginn der Bautätigkeiten durch eine ökologische Baubegleitung auf einen tatsächlichen Besatz mit Fledermäusen zu kontrollieren. Wenn ein Besatz mit Fledermäusen ausgeschlossen werden kann, sind die Höhlungen zu verschließen. Wird ein Besatz festgestellt oder nicht sicher ausgeschlossen, ist das weitere Vorgehen vor der Rodung mit der Unteren Naturschutzbehörde abzustimmen.
10. Die Bodenbeanspruchung und -versiegelung ist auf das erforderliche Mindestmaß zu beschränken. Bei den vorzunehmenden Entsiegelungsmaßnahmen ist ein vollständiger Rückbau einschließlich der Entfernung aller Bodenplatten und Fundamente zu gewährleisten.



11. Vor Beginn der Baumaßnahmen sind geeignete Materiallager- und Maschinenstellplätze festzulegen. Für die Lagerung von Baustoffen bzw. für die Baustelleneinrichtung sind vorwiegend bereits befestigte Flächen oder Flächen, die überbaut werden sollen, zu nutzen.
12. Die DIN 18300 für Erdarbeiten ist zu berücksichtigen. Der Oberboden der Bauflächen ist ordnungsgemäß abzuschleppen und erforderlichenfalls sachgerecht zu lagern. Auf den verbleibenden Freiflächen ist mit Beendigung der Baumaßnahmen das zwischengelagerte Bodenmaterial wieder aufzubringen.
13. Das unbelastete Abbruchmaterial ist soweit wie möglich nach entsprechender Aufbereitung wiederzuverwenden. Belastete Materialien sind fachgerecht zu entsorgen.
14. Während der Bauarbeiten sind unnötige Bodenverdichtungen durch Baufahrzeuge und Baumaterialien zu vermeiden. Teilbereiche, die nur während der Bauphase benötigt werden, sind mit Baggermatten zu schützen.
15. Baustelleneinrichtungsflächen und Lagerflächen sind nach Abschluss der Baumaßnahme kurzfristig in den ursprünglichen Zustand zurück zu versetzen.
16. In die Ausschreibungsunterlagen für die auf der Baustelle zum Einsatz kommenden Geräte ist die Forderung nach lärmarmen Typen aufzunehmen. Es ist auf einen Einsatz von Maschinen und Aggregaten mit dem Umweltzeichen „Blauer Engel“ zu achten. Zudem sind die Forderungen der Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung – 32. BImSchV einzuhalten. Als Baumaschinen sind solche mit möglichst geringer Leistung auszuwählen.
17. Im Rahmen der Durchführung der Baumaßnahmen sind längere Leerlaufzeiten im Nahbereich der Wohnbebauung zu vermeiden.
18. Anlieger sind rechtzeitig über die Baumaßnahmen in Kenntnis zu setzen.
19. In jeder Phase der Planung der Baumaßnahmen sind Maßnahmen zur Lärminderung zu prüfen und gegebenenfalls umzusetzen.
20. Die Abbrucharbeiten der Shelterschleifen Ost und West sind auf 8 Stunden am Tag von Montag bis Freitag in der Zeit von 08.00 Uhr bis 17.00 Uhr zu begrenzen.



21. In der Zeit von 20.00 Uhr bis 7.00 Uhr sowie an Sonn- und Feiertagen ist die Durchführung von lärmverursachenden Baumaßnahmen grundsätzlich untersagt.

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 dem Vorhabenträger einzuholen. Das erforderliche Waldumwandlungsverfahren ist separat durchzuführen. Ebenso ist für den Bau der Straße auf dem erweiterten Liegenschaftsgelände im Westen ein gesondertes Kennnisgabeverfahren durchzuführen.

V.

Sofortige Vollziehung

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

B.

Sachverhalt

Der Entscheidung liegt folgender Sachverhalt zugrunde:

I.

Vorgeschichte

Auf dem Gelände des Militärflugplatzes Wittmundhafen wurde im Jahr 1916 ein Luftschiffhafen angelegt. Ursprünglich war der Lufthafen für die Heeresluftschiffe gedacht, mit Einstellung der Heeresluftschiffahrt wurde er aber im Frühjahr 1917 von der Kaiserlichen Marine bzw. von Marineluftschiff-Abteilung übernommen.

Nach Ende des ersten Weltkriegs und der Auflösung der Luftschifftruppen im Jahre 1920 wurde der Flugplatz entmilitarisiert und das Gelände in Ackerland umgewandelt. Jedoch wurde bereits 1938, vor Beginn des Zweiten Weltkrieges, erneut mit dem Aufbau eines Flugplatzes begonnen, der Ende des Jahres 1940 abgeschlossen war. Es wurden drei Bahnen mit je 1.200 m Länge in Form eines Triangels angelegt. Während des zweiten Weltkrieges wurde der Flugplatz u. a. durch Heinkel He 111, Nachtjäger des Typs Bf 110, die II. /Kampfgeschwader 54 und Raketenjäger des



Typs Me 163 genutzt. Bis zum März 1945 wurden Einsätze geflogen, bis der Flugplatz in den Jahren 1944/45 durch Luftangriffe stark zerstört wurde. Nach Kriegsende ist der Flugplatz zum zweiten Mal entmilitarisiert worden und die Landwirtschaft hielt erneut Einzug auf dem Gelände.

Konkrete Planungen zur Wiederinbetriebnahme des Flugplatzes begannen Mitte der 1950er Jahre. So wies das Bundesverteidigungsministerium im April 1956 200.000 DM für vorbereitende Planungsarbeiten an. Das Niedersächsische Landesamt für Bodenforschung wurde von der Landesbauabteilung der Oberfinanzdirektion Hannover mit Schreiben vom 19.05.1957 damit beauftragt, Baugrunduntersuchungen für den geplanten Flugplatz Wittmund vorzunehmen. Diese Untersuchungen wurden zwischen 1957 und 1958 durchgeführt. Zum 01.10.1958 wurde das Gelände bereitgestellt und anschließend mit den Baumaßnahmen begonnen. Die Wiederinbetriebnahme des Militärflugplatzes Wittmundhafen erfolgte im Frühjahr 1963.

Seitdem war der Militärflugplatz Wittmundhafen Basis des Jagdgeschwaders 71 „Richthofen“. Zeitweise waren hier auch parallel privat betriebene Flugzeuge zur Zieldarstellung für Bundeswehr-Kampfflugzeuge stationiert, u. a. Super Sabres. Der Flugplatz wurde zunächst durch das Jagdgeschwader 71 "Richthofen" und anschließend durch die Taktische Luftwaffengruppe 71 "Richthofen" genutzt. Das Jagdgeschwader 71 "Richthofen" mit dem Betrieb des Waffensystems F-4F "Phantom" wurde am 30.06.2013 aufgelöst. Nach Außerdienststellung des Waffensystems „Phantom“ wurde die Taktische Luftwaffengruppe 71 "Richthofen" mit dem Betrieb des Waffensystems "Eurofighter" mit 20 Luftfahrzeugen auf dem Militärflugplatz aufgestellt. Seit dem 01.10.2013 ist der Verband als Taktische Luftwaffengruppe „Richthofen“ dem Taktischen Luftwaffengeschwader 31 unterstellt. Die Taktische Luftwaffengruppe 71 "Richthofen" wurde aufgrund der Entscheidung des Inspektors der Luftwaffe vom 27.04.2015 zum 01.07.2016 aufgelöst. Das Taktische Luftwaffengeschwader 71 "Richthofen" wurde mit einer zielstrukturellen Erhöhung des Betriebes auf insgesamt 35 Luftfahrzeuge des Typs „Eurofighter“ aufgestellt.

Erheblich lärmbeeinträchtigten Anwohnern der Webershausener Straße 16, 20 und 22 und der Wittmunder Straße 9 in Wittmund waren durch die Bezirksregierung Weser-Ems in den späten 1970er Jahren und durch die Oberfinanzdirektion Hannover in den 1990er Jahren Entschädigungszahlungen zur Herstellung passiver Schallschutzmaßnahmen zwischen 14.835,54 DM und 33.838,00 DM angeboten worden. Dem Eigentümer des Objekts an der Wittmunder Straße 9 wurden am 13.03.1980 20.656,40 DM durch die Bezirksregierung Weser-Ems und am 17.06.2004 24.567 € durch die Bundesanstalt für Immobilienaufgaben bewilligt. Die übrigen lärmbeeinträchtigten Eigentümer lehnten die angebotenen Entschädigungszahlungen ab.



II.

Bestehende Flugplatzanlage

Der Militärflugplatz Wittmundhafen umfasst das im Lageplan 3.3.1 ausgewiesene in den Jahren 1959 – 1963 errichtete Start- und Landebahnsystem mit der Start- und Landebahn, der Rollbahn, Rollwegen, Vorfeldern und Wartungshallen.

Das ca. 280 ha große Flugplatzgelände befindet sich auf dem Gebiet der Landkreise Wittmund und Aurich. Der Großteil der Fläche gehört zum Gebiet der Stadt Wittmund (Landkreis Wittmund), ein kleiner Teil im Westen des Flugplatzes zu dem Gebiet der Stadt Aurich (Landkreis Aurich). Die Liegenschaft grenzt südlich an die Bundesstraße 210 (B210) an. Die Liegenschaft ist umgeben von den Ortschaften bzw. Siedlungen Heglitz, Wehle und Ahrdorf im Süden, Ogenbargen, Middels und Dietrichsfeld im Westen, Webershausen, Alsforde und Jackstede im Norden und Neuenhaus, Willen, Kreyenburg, Angelsburg, Gelitz, Ardorf und Dumhusen im Osten. Im Übrigen ist die Umgebung des Flugplatzes überwiegend landwirtschaftlich geprägt.

Heute ist das Taktische Luftwaffengeschwader 71 "Richthofen" am Militärflugplatz Wittmundhafen stationiert. Der derzeitige Verfügungsstand liegt bei 18 bis 20 Luftfahrzeugen des Typs „Eurofighter“. Es stellt die Alarmrotte, auch Quick Reaction Alert (QRA) genannt, am Standort Wittmund mit dem Waffensystem Eurofighter sicher. Diese Bereitschaft dient sowohl als Beitrag zur integrierten NATO-Luftverteidigung als auch zur Sicherheit im deutschen Luftraum als Dauereinsatzaufgabe der Luftwaffe im Frieden. Das Geschwader stellt zeitweise im Verbund mit den anderen Eurofighterverbänden der Luftwaffe Kräfte zur Sicherung des NATO-Luftraums, auch an Standorten außerhalb Deutschlands, zur Verfügung.

Für den Militärflugplatz ist ein Bauschutzbereich gemäß § 12 LuftVG festgesetzt (vgl. Verfügung der WBV II Hannover- Az 60/621-20 vom 11. Mai 1960; öffentlich bekanntgemacht in der Stadt Wittmund im „Anzeiger für Harlingerland“ vom 25. Mai 1960). Dieser wird vorhabenbedingt nicht verändert.

Bereits im Jahr 1976 wurde für den militärischen Flugplatz Wittmundhafen ein Lärmschutzbereich nach dem Fluglärmschutzgesetz 1971 festgesetzt (Verordnung vom 3.3.1976, BGBl I S. 2708, zuletzt geändert durch Verordnung vom 25.10.1999, BGBl I S. 2147). Diese Bundes-Rechtsverordnung wurde auf der Grundlage des § 4 Abs. 1 Nr. 3 des 2007 novellierten Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm abgelöst durch die Niedersächsische Verordnung über die Festsetzung des Lärmschutzbereichs für den militärischen Flugplatz Wittmundhafen vom 04.08.2015 (Nds. GVBl. Nr. 15/2015).



Der Militärflugplatz unterliegt keinen öffentlich-rechtlichen Betriebsbeschränkungen. Der regelmäßige Flugbetrieb findet üblicherweise während der allgemeinen Öffnungszeiten des Militärflugplatzes von Montag bis Donnerstag zwischen 8.00 Uhr und 17.00 Uhr sowie am Freitag zwischen 8.00 Uhr und 13.00 Uhr statt. Darüber hinaus findet der Flugbetrieb während der besonderen Öffnungszeiten entsprechend dem „Erlass über Betriebs- und Öffnungszeiten der Bundeswehr (BMVg FÜL III 4) und entsprechend der Zentralen Dienstvorschrift A-270-1 „Öffnungs- und Bereitschaftszeiten der Flugplätze der Bundeswehr“ (FF BMVg FÜSK I 5) statt. Entsprechend den Vorgaben im militärischen Luftfahrthandbuch Deutschland sind Übungsanflüge von Strahlflugzeugen in der Zeit von 11.30 Uhr bis 13.00 Uhr grundsätzlich untersagt.

III.

Genehmigungsrechtliche Situation

Eine luftrechtliche Genehmigung für den Militärflugplatz Wittmundhafen liegt nicht vor, weil bei dem Beginn der Errichtung 1958 für militärische Flugplätze keine Genehmigungspflicht bestand und nach Inkrafttreten des 1959 novellierten LuftVG auch in der Rechtsprechung anerkannt war, dass militärische Flugplätze nach § 30 LuftVG von der Genehmigungspflicht freigestellt waren.

Unter dem 19.06.2015 beantragte die Oberfinanzdirektion Niedersachsen, Landesbauabteilung, in Verfahrensstandschaft für das Bundesministerium der Verteidigung – Teilstreitkraft Luftwaffe – die Genehmigung der baulichen Änderungen der Flugplatzanlage des Militärflugplatzes Wittmundhafen zur Einrüstung des Präzisionsanfluglandesystems ILS-420 für die Betriebsrichtung 26. Baulich umfassten die Änderungen die Errichtung eines Gleitwegsenders und die Einrichtung eines Landekursenders. Nachrichtlich wurden in diesem Zusammenhang die Baumaßnahme zur Errichtung eines Radarturms mit Shelter angezeigt. Die durchgeführte UVP-Vorprüfung ergab unter Einbeziehung der nachrichtlich angezeigten Maßnahmen, dass von dem Vorhaben keine erheblichen Umweltauswirkungen zu erwarten waren. Mit Änderungsgenehmigung vom 17.12.2015 (Az.: 56-01-05/Wittmundhafen) erteilte das Luftfahrtamt der Bundeswehr die Genehmigung für die beantragten Änderungen des Militärflugplatzes. Die Bekanntmachung der Genehmigung erfolgte in Wittmund in dem „Anzeiger für Harlingerland“ am 06.02.2016 und in Aurich in den „Ostfriesischen Nachrichten“ und der „Ostfriesen Zeitung“ am 19.02.2016 sowie in den jeweiligen Internetportalen der Städte Wittmund und Aurich. Die ortsübliche Auslegung des Genehmigungsbescheides fand in der Stadt Wittmund in der Zeit vom 15.02. – 29.02.2016 sowie in der Stadt Aurich vom 19.02. – 07.03.2016 statt. Zudem wurde der Genehmigungsbescheid vom 19.02. – 07.03.2016 im Internetportal des Bundes veröffentlicht. Rechtsbehelfe wurden gegen diese Genehmigung nicht eingelegt.



IV.

Vorhaben und Hintergrund

Hintergrund des Vorhabens ist, dass nach der Entscheidung des Inspektors der Luftwaffe vom 27.04.2015 in der Zielstruktur die Stationierung von 35 Luftfahrzeugen des Typs Eurofighter auf dem Militärflugplatz Wittmundhafen vorgesehen ist. Dies beinhaltet den Aufwuchs der vorhandenen Taktischen Luftwaffengruppe 71 "Richthofen" mit 20 Eurofightern zum Taktischen Luftwaffengeschwader 71 "Richthofen" mit 35 Eurofightern. In diesem Zusammenhang stehen mit dem entsprechenden Ausbau- und Nutzungskonzept verschiedene bauliche Änderungen an.

V.

Antrag

Das Niedersächsische Landesamt für Bau und Liegenschaften ist durch das Bundesministerium der Verteidigung beauftragt worden, für die Bundeswehr – Teilstreitkraft Luftwaffe – die für den Genehmigungsantrag als Grundlage für das Genehmigungsverfahren nach § 6 Abs. 4 Satz 2 LuftVG erforderlichen Unterlagen erarbeiten zu lassen und nimmt diese Aufgabe mit Unterstützung des Staatlichen Baumanagements Elbe-Weser wahr. Mit Schreiben vom 24.09.2018 und dem Ergänzungsantrag vom 16.07.2019 hat das Niedersächsische Landesamt für Bau und Liegenschaften in Verfahrensstandschaft des Bundesministeriums der Verteidigung die Genehmigung der im Folgenden näher beschriebenen Änderungen des Militärflugplatzes Wittmundhafen nach § 6 Abs. 4 Satz 2 i.V.m. § 30 LuftVG für die Bundeswehr – Teilstreitkraft Luftwaffe – als Halter des Militärflugplatzes Wittmundhafen beantragt.

1. Beantragte bauliche Änderungen

1.1 Sanierung und Anpassung Start-/Landebahn und Rollwege

Beantragt worden ist die Genehmigung der Sanierung der vorhandenen Start- und Landebahn inklusive der Schultern und Zurollwege, des Parallelrollwegs und allen zugehörigen Einrichtungen, wie der Befeuerung und der Abwassereinrichtungen. Des Weiteren soll die Maßnahme den Neubau der Schärffläche West sowie den Rückbau von Flugbetriebsflächen (Abstellfläche West, Schärfflächen Ost und West, Abstellfläche im Bereich der Shelterschleife West, Kompensierfläche im Bereich der Shelterschleife Ost, Rollbahn D und Vorfeld der Halle 226) umfassen.

Geplant ist die vorhandene Start- und Landebahn entsprechend der Bestandsbreite von 30 m zu sanieren. Dabei sollen die Schulterflächen der Start- und Landebahn mit bisher 30 m Breite zurückgebaut und mit jeweils 15 m Breite neu angeordnet werden. Die Sanierung der



Parallelrollbahn ist analog zum Bestand geplant. An beiden Enden der Start- und Landebahn ist jeweils die Errichtung eines Wendehammers unter Einhaltung der Richtlinien der ICAO geplant. Die Rollwege B und E sowie Apron Ost und West sind für die Nutzung mit dem Luftfahrzeugtyp A 400M vorgesehen. Die beiden Rollwege sollen dazu auf 23 m verbreitert werden und beidseitig mit 3 m breiten Schultern in Asphalt ausgestattet werden.

1.2 Ersatzneubau Lärmschutzhalle

Um den Ersatzneubau einer Lärmschutzhalle an die vorhandenen Flugbetriebsflächen anzubinden, sollen die Vorfeldflächen angepasst werden. Denn die bestehende Lärmschutzhalle in Gebäude 124 soll durch eine neue Lärmschutzhalle ersetzt werden. Sie dient der Nutzung vorschriftsgemäßer Test- und Probeläufe der Triebwerke des Eurofighters im eingebauten Zustand. Zudem soll das Gebäude 123, welches derzeit Probeläufen für ausgebaute Triebwerke dient, zurückgebaut werden, da mit ausgebauten Triebwerke keine Probeläufe mehr vorgesehen sind.

1.3 Neubau Luftfahrzeuginstandsetzungshalle

Die Bestandsgebäude 223, 224, 225 und 226 werden zurückgebaut und durch die neu zu errichtende Luftfahrzeuginstandsetzungshalle ersetzt. Zur Anbindung des Neubaus an die vorhandenen Flugbetriebsflächen sollen die Vorfeldflächen angepasst werden. Die neue Vorfeldfläche soll zudem an den Parallelrollweg angebunden werden.

1.4 Neubau Tower

Beantragt worden ist auch der Neubau des Towers. Dieser soll als Dienst-, Anflugkontroll- und Towergebäude genutzt werden und die bestehenden Gebäude 204 und 233 ersetzen, die im Zuge der Baumaßnahmen zurückgebaut werden.

1.5 Sanierung Shelter Ost

Die vorhandenen Bestandsgebäude (Lfz-Shelter) 11-20 sollen im Zuge der Baumaßnahmen saniert werden. Die Shelter dienen der Nutzung als Luftfahrzeug-Abstellflächen für 10 Luftfahrzeuge des Typs Eurofighter. Von der Maßnahme umfasst ist die Änderung der vorhandenen Flugbetriebsflächen bis zur Anbindung an den Parallelrollweg ohne Änderung in Ihrer Dimensionierung. Zudem werden in diesem Zusammenhang die Medienanbindungen erneuert.



1.6 Ersatzneubau QRA-Bereich

Beabsichtigt ist die Errichtung einer Luftfahrzeug-Durchrollhalle. Dadurch wird die Änderung der vorhandenen Flugbetriebsflächen im QRA-Bereich (Rollwege sowie Schärf-/Entschärffläche) bis zur Anbindung an den Parallelrollweg mit Änderung in ihrer Dimensionierung und Lage sowie die Sanierung aller Medienanbindungen erforderlich. Die Gebäude 21, 22, 314, 315 und 316 werden in diesem Zuge zurückgebaut.

1.7 Neubau GFK/CFK-Waschhalle

Zur Gewährleistung der flugbetrieblichen Anbindung des Neubaus „GFK/CFK-Waschhalle“ ist der Neubau von Vorfeldflächen und die Anbindung der neuen Vorfeldfläche an den Parallelrollweg Antragsgegenstand. Beantragt worden ist mit der Baumaßnahme „Neubau GFK/CFK-Waschhalle“ die Erweiterung um drei Instandsetzungsflächen für Luftfahrzeuge des Typs Eurofighter aufgrund des höheren Bedarfs an Instandsetzungsflächen bei zukünftig 35 Luftfahrzeugen des Typs Eurofighter. Das Bestandsgebäude 240 wird sodann nicht mehr benötigt und daher zurückgebaut.

1.8 Neubau TenPack Ost für verbandsfremde Lfz-Jet

Der Antrag umfasst die Errichtung einer Luftfahrzeug-Abstellhalle mit 10 Stellplätzen für verbandsfremde Luftfahrzeug und zwei Hallen zum Abstellen von Boden-, Prüf- und Sondergerät. Dadurch wird der Neubau von Vorfeldflächen erforderlich. Die Halle soll grundsätzlich dem qualitativ besseren Abstellen von verbandsfremden Luftfahrzeugen dienen. Derzeit werden diese vornehmlich auf Freiflächen abgestellt. Hierbei handelt es sich um verbandsfremde Lfz-Jets, die im Rahmen der Durchführung von Ausbildungsvorhaben (z. B. Waffenschule, Ausbildungsvorhaben mit anderen Nationen) auf dem Flugplatz betrieben werden.

1.9 Erweiterung der Liegenschaft im Westen

Zudem ist die Erweiterung des Flugplatzgeländes im Westen für die Errichtung einer Straße zur Erschließung des südlichen Liegenschaftsbereichs geplant. Der Standort im Bereich des westlichen Start- und Landebahnkopfs ist erforderlich, weil ein bestimmter Abstand zur ILS-Anlage eingehalten werden muss und eine Querung der Start- und Landebahn aus Sicherheitsgründen ausgeschlossen ist. Die Erweiterung umfasst insgesamt eine Fläche von ca. 10.683 m² und betrifft sowohl das Flurstück 15/8 (Flur 12, Gemarkung Middels-Osterloog) als auch das Flurstück 68/2 (Flur 6, Gemarkung Middels-Osterloog). Beide Flurstücke stehen im Eigentum der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (BImA) und liegen im Gebiet der Stadt Aurich. Neben der Errichtung der



Straße umfasst die Erweiterung des Flugplatzgeländes zudem die Verlegung des Außenzauns sowie die Umgestaltung der derzeit landwirtschaftlich genutzten Fläche als Grünfläche.

1.10 Nachrichtlich angezeigte Änderungen

- Es ist die Errichtung eines IT-Leitungsnetzes geplant. Dazu werden insgesamt vier Sektorknoten als Gebäude in der Liegenschaft neu errichtet und neue Versorgungsleitungen verlegt.
- Es soll ein kombiniertes Staffelliegeplatzgebäude errichtet werden, als Ersatzneubau für die vorhandenen Bestandsgebäude 310, 312 und 334, die nicht mehr benötigt und daher zurückgebaut werden.
- Die Stromversorgung soll neu geordnet werden. Dazu wird ein Ersatzneubau für die vorhandenen zentralen Versorgungsgebäude 216 (Heizgebäude) und 217 (Haupt-/Trafostation) errichtet, neue Versorgungsleitungen verlegt und weitere Trafo-/Notstromstationen errichtet werden. Auch die Wärmeversorgung soll teilweise erneuert werden.
- Im Zuge der Baumaßnahmen soll eine neue Feuerwache errichtet werden. Bei der Maßnahme handelt es sich um einen Ersatzneubau für das vorhandene Bestandsgebäude 204, welches nicht mehr benötigt und daher zurückgebaut wird.
- Im Zuge der Maßnahmen sollen die vorhandenen Bestandsgebäude (Lfz-Shelter) 01-10 saniert werden.
- Geplant ist zudem der Neubau einer Halle für Bodendienstgeräte. Diese Maßnahme umfasst den Neubau für das vorhandene Bestandsgebäude 223 und den Rückbau der Halle 226, die zurzeit zur Instandsetzung des Luftfahrzeugtyps Eurofighter genutzt wird. Das Gebäude 223 wird nicht mehr benötigt und zurückgebaut.
- Des Weiteren ist der Neubau eines Bereitschaftsgebäudes POL in Erweiterung des Bestandsgebäudes 117 geplant.
- Zudem soll ein Neubau eines Lagers für technische Gase als Ersatz für das Bestandsgebäude 237 errichtet werden.



- Im LOX-Bereich ist ein Neubau als Ersatzbau für das Bestandsgebäude 231 vorgesehen.
- Zudem ist die Erneuerung und Erweiterung der vorhandenen Regenrückhaltebecken Ost und West, sowie die Erneuerung aller Abwasseranlagen- und Leitungen des Flugplatzes geplant. Auch die Erneuerung der vorhandenen Trink- und Löschwasseranlagen ist vorgesehen. Die vorhandenen Straßen, Wege und Plätze für Kfz und Fußgänger des Flugplatzes sollen erneuert und erweitert werden.
- Geplant ist auch der Neubau diverser Dienstgebäude. Darunter fallen ein Fliegerarztgebäude (Gebäude 360), das Gebäude 358 und der Ersatzneubau eines Dienstgebäudes Stab TGrp, eines Lfk-Gebäudes und eines Dienstgebäudes für den Stab Taktisches Luftwaffengeschwader 71. Weiterhin sollen Dienst-/Lager-/Werkstattgebäude für den besonderen Fahrdienst, die IT, das Hauptlager AuV, das AGTP Ost und das AGTP West neu errichtet werden. Ergänzend ist der Ersatzneubau eines Wachgebäudes, eines zentralen Waffenkammergebäudes und eines Triogebäudes vorgesehen.

2. Vorgelegte Unterlagen

Zusammen mit dem Antrag vom 24.09.2018 und dem Ergänzungsantrag vom 16.07.2019 wurden folgende Unterlagen eingereicht:

- Anlage 1.1: A.C.E. GmbH: Technischer Erläuterungsbericht zum Ausbau- und Nutzungskonzept
- Anlage 1.2: A.C.E. GmbH: Planunterlagen zum Ausbau- und Nutzungskonzept
 - Plan 3.3.1 Übersichtslageplan (Maßstab 1:2.500)
 - Plan 3.3.2 Längsschnitt Start- und Landebahn (Maßstab :2000/200)
 - Plan 3.3.3 Regelquerschnitte Start- und Landebahn (Maßstab 1:100)
- Anlage 2: Zentrum Luftoperationen: Bericht zur Erstellung der Datenerfassungssysteme für den Flugplatz Wittmundhafen
- Anlage 3: AVIA Consult GmbH: Fluglärmgutachten zum Ausbau- und Nutzungskonzept



- Anlage 4: KSZ – Ingenieurbüro GmbH: Bodenlärmgutachten zum Ausbau- und Nutzungskonzept
- Anlage 5: AVIA Consult GmbH: Gesamtlärbetrachtung zum Ausbau- und Nutzungskonzept
- Anlage 6: Ingenieurbüro Dr. Dröscher: Luftschadstoffgutachten zum Ausbau- und Nutzungskonzept
- Anlage 7: IBL Umweltplanung GmbH: Fachbeitrag Eingriffsregelung zum Ausbau- und Nutzungskonzept
- Anlage 8: IBL Umweltplanung GmbH: Untersuchung zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung zum Ausbau- und Nutzungskonzept
- Anlage 9: IBL Umweltplanung GmbH: Natura 2000-Voruntersuchung zum Ausbau- und Nutzungskonzept
- Anlage 10: IBL Umweltplanung GmbH: UVP-Bericht zum Ausbau- und Nutzungskonzept
- Anlage 11: Zentrum Luftoperationen: Plandarstellung des Bauschutzbereiches für den Militärflugplatz Wittmundhafen
- Anlage 12: Schreiben der Stadt Wittmund vom 02.03.2018: Absichtserklärung zur Übernahme der Schmutzwässer des Militärflugplatzes Wittmundhafen durch die Stadt Wittmund
- Anlage 13: Schreiben der Stadt Wittmund vom 29.05.2019: Beschluss des Verwaltungsausschusses der Stadt Wittmund zur Übernahme der Schmutzwässer des Militärflugplatzes Wittmundhafen
- Anlage 14: Schreiben Stadt Wittmund vom 05.06.2019: Absichtserklärung zur Übernahme der Schmutzwässer des Militärflugplatzes Wittmundhafen durch die Stadt Wittmund
- Anlage 15: Staatliches Baumanagement Osnabrück-Emsland



- Plan 00: Lageplan Erweiterung der Liegenschaft

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

VI.

Anhörungsverfahren

Das Luftfahrtamt der Bundeswehr (LufABw) bat als zuständige militärische Luftfahrtbehörde die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV), im Wege der Amtshilfe das Anhörungs- und Beteiligungsverfahren im Hinblick auf die Erweiterung des Militärflugplatzes Wittmundhafen durchzuführen. Da die beantragte Änderung des Militärflugplatzes Wittmundhafen in die Rechte von Anliegern eingreifen kann und für das Vorhaben eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) durchzuführen war, war neben den Behörden und Trägern öffentlicher Belange auch die die betroffene Öffentlichkeit zu beteiligen (§§ 17 ff. UVPG).

1. Öffentlichkeitsbeteiligung

Die Antragsunterlagen wurden zur Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 18 Abs. 1 Satz 4 UVPG i.V.m. § 73 Abs. 2 VwVfG in den Gemeinden, in denen sich das Vorhaben voraussichtlich auswirken wird, namentlich den Samtgemeinden Esens und Holtriem und den Städten Wittmund, Aurich und Jever in der Zeit vom 05.11.2018 bis zum 04.12.2018 ausgelegt. Ort und Zeit der Auslegung wurden in den Auslegungsgemeinden vorher ortsüblich bekannt gemacht. Die betroffene Öffentlichkeit erhielt Gelegenheit, sich zu dem Vorhaben und den Umweltauswirkungen zu äußern. Die Äußerungsfrist hierfür endete am 04.01.2019. Zudem wurden die Antragsunterlagen ab dem 28.03.2019 in das UVP-Portal des Bundes (<https://www.uvp-portal.de/>) eingestellt. Die Frist zur Abgabe von Einwendungen endete insoweit am 27.05.2019.

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

Ferner wurden die folgenden Behörden, deren Aufgabenbereich durch das Vorhaben berührt wird, sonstigen Träger öffentlicher Belange und Verbände gemäß §§ 17, 18 Abs. 1 Satz 4 UVPG i.V.m. § 73 Abs. 2 VwVfG durch Übersendung der Antragsunterlagen und Einräumung der Gelegenheit zur Stellungnahme beteiligt:

- **Samtgemeinde Esens**
- **Samtgemeinde Holtriem**



- **Stadt Wittmund**
- **Stadt Aurich**
- **Stadt Jever**
- **Gemeinde Moorweg**
- **Gemeinde Neuschoo**
- **Gemeinde Stedesdorf**
- **Stadt Esens**
- **Gemeinde Denum**
- **Gemeinde Blomberg**
- **Gemeinde Werdum**
- **Gemeinde Großefehn**
- **Gemeinde Holtgast**
- **Gemeinde Neuharlingersiel**
- **Gemeinde Wangerland**
- **Landkreis Wittmund**
- **Landkreis Aurich**
- **Landkreis Friesland**
- **Amt für regionale Landesentwicklung, Regionaldirektion Weser-Ems**
- **Landwirtschaftskammer Niedersachsen**
- **Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie**
- **Niedersächsisches Forstamt Neuenburg**
- **Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr**
- **Staatliches Gewerbeaufsichtsamt Emden**
- **Deutsche Flugsicherung GmbH**
- **Deutsche Telekom Technik GmbH**
- **PLEdoc GmbH**
- **Deutsche Bahn AG**
- **Luftfahrtbundesamt**
- **Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleitungen der Bundeswehr**
- **Niedersächsischer Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz**
- **Industrie- und Handelskammer Emden**
- **Handwerkskammer für Ostfriesland**
- **Vodafone Kabel Deutschland**
- **EWE Netz GmbH**
- **Landesamt für Geoinformation und Landesvermessung, Regionaldirektion Aurich**
- **Niedersächsisches Ministerium für Umwelt, Energie und Klimaschutz**



- **Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung**
- **Bundesanstalt für Immobilienaufgaben**

Die Frist zur Abgabe einer Stellungnahme endete insoweit am 04.01.2019.

Nach der Entscheidung der Genehmigungsbehörde über die Anwendung der Werte des § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 3 FluLärmG und der damit verbundenen Vergrößerung der Lärmschutzbereiche wurden die Städte Wittmund und Aurich ergänzend auf die damit einhergehende mögliche Betroffenheit ihrer Planungshoheit hingewiesen. Ihnen ist in diesem Rahmen erneut die Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben worden.

2.1 Einwendungen und Stellungnahmen

Insgesamt sind 15 Stellungnahmen von Behörden und Unternehmen und 7 Einwendungen von Privatpersonen innerhalb der Einwendungs- und Stellungnahmefristen eingegangen.

Die Städte Wittmund und Aurich merken an, dass hinsichtlich der Entwässerung noch keine Regelung untereinander getroffen worden sei. Auch eine abschließende Regelung zur Kostenübernahme stehe noch aus. Ferner spricht die Stadt Wittmund die mögliche Beeinflussung der Stadtentwicklung auch im Bereich der Ortschaft Ardorf an. Nach ergänzender Anhörung zur Betroffenheit der Planungshoheit aufgrund der Anwendung der Neubauwerte des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm haben die beiden Städte keine weiteren Bedenken geäußert.

Die Gemeinde Wangerland befürchtet die lärmbedingte Beeinträchtigung der Erholungsfunktion im Bereich ihres Gemeindegebiets.

Die Anstalt Niedersächsische Landesforsten (NLF) fordert die Überprüfung der durch die IBL Umweltplanung GmbH erfassten Biotop, die Gehölze und Sukzessionsstadien von Gehölzen enthalten, dahingehend, ob diese die waldrechtlichen Eigenschaften nach dem Niedersächsischen Gesetz über den Wald und die Landschaftsordnung (NWaldLG) besitzen. Zudem schlägt die NLF vor, für die erforderliche Ersatzaufforstung einen Teilbereich der Rückbaufläche zu nutzen.

Das Staatliche Gewerbeaufsichtsamt regt an, den Betrieb der Lärmschutzhalle bei der UVP voll zu berücksichtigen. Zudem weist es darauf hin, dass unklar sei, inwiefern die Emissionen der Triebwerksprobeläufe in die Berechnung der Gesamtbelastung des Luftschadstoffgutachtens Eingang gefunden haben. Ferner seien die Abgasableitung aus der Lärmschutzhalle und die Spitzen des Schadstoffausstoßes nicht berücksichtigt worden.



Der Niedersächsische Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz fragt nach dem Gefahrenpotential u.a. auch von Enteisungsmaßnahmen für das Grundwasser.

Das Landesamt für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen weist darauf hin, dass sich die Liegenschaft im Bereich einer Rüstungsalblastenfläche befinde, und rät, an die Fläche durch eine Kampfmittelräumfirma untersuchen zu lassen.

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

Die übrigen Stellungnahmen von Behörden und Unternehmen haben keine Einwendungen gegen das Vorhaben vorgebracht.

Die privaten Einwendungen rügen insbesondere die hohe und teilweise gesundheitsgefährdende Lärmbelastung. Einige Einwendungen richten sich gegen die Methodik zur Ermittlung der Lärmbelastungen. Dagegen wird zunächst vorgebracht, dass das Lärmgutachten lediglich Berechnungen und keine Messungen vornehme. Weiter wird eingewandt, dass die den Berechnungen zugrunde gelegten Szenarien ungeeignet und nicht sachgerecht seien. Die Heranziehung des Irrelevanzkriteriums der TA-Lärm sei ungeeignet, weil bereits der Bestandsschutz für den Flugbetrieb und dessen Lärmvorbelastung auf dem Flugplatz mit der Auflösung des Jaggeschwaders 71 „Richthofen“ und der Luftwaffengruppe 71 „Richthofen“ erloschen sei. Auch die mit der Verordnung vom 04.08.2015 erfolgte Festsetzung des „Lärmschutzbereichs“ ändere daran nichts. Ein Vergleich mit dem Vergleichsszenario 2005 bis 2011 verbiete sich, weil aufgegebenen Altnutzungen völlig irrelevant seien. Das Wohngebäude Webershausener Straße 16A sei unzulässigerweise in den Lärmuntersuchungen nicht berücksichtigt worden. Es bedürfe auch einer Neufestsetzung der Lärmschutzzonen gemäß § 4 Abs. 5 Satz 1 FluLärmG. Zudem wird gerügt, dass die Vorbelastung (Hintergrundbelastung) fehlerhaft ermittelt worden sei. So seien drei (zivile) Schießstände hinter zwei Wohnhäusern von Einwendern nicht berücksichtigt worden. Wegen der kürzlich erfolgten Erneuerung der Bundesstraße 210 seien keine aktuellen Verkehrszahlen verwendet worden. Die Triebwerksprobeläufe seien zudem fehlerhaft als seltene Lärmereignisse in der Gesamtlärmbetrachtung außer Betracht gelassen worden. Auch seien passive Schallschutzmaßnahmen berücksichtigt worden, die es tatsächlich nicht gegeben habe. Zur Prognose der Anzahl der Triebwerksprobeläufe wird eingewendet, dass ein täglicher Probelauf hätte angenommen werden müssen, da der Flugplatz keinen öffentlichen Betriebsbeschränkungen unterliege. Auch der zu erwartenden Baulärm hätte untersucht werden müssen.



Aufgrund der Gesundheitsgefährdung sei ein medizinisches Sachverständigengutachten vorzulegen. Von einzelnen Einwendern wird die Übernahme der unmittelbar an der Bundesstraße liegenden (Wohn-)Grundstücke und Flächen aufgrund der hohen Lärmbelastung gewünscht. Zudem wird die Wertminderung von Immobilien und der Verstoß gegen das Gebot der Rücksichtnahme gerügt.

Ferner sei das Vorhaben nicht mit den Zielen der Raumordnung vereinbar, da im Bereich der Liegenschaft ein Vorranggebiet Trinkwassergewinnung ausgewiesen sei. Weiter wird eine starke Luftschadstoffbelastung gerügt. Auch seien einzelne betroffene Grundstücke nicht als Immissionsorte im Luftschadstoffgutachten aufgeführt worden.

Gerügt wird weiter, dass die Schreiben des Luftfahrtamtes der Bundeswehr vom 01. und 12.01.2017 nicht öffentlich ausgelegt worden seien, obwohl diese in den Antragsunterlagen in Bezug genommen würden. Es sei nicht erkennbar, welche Vorabstimmungen im Einzelnen getroffen worden seien.

Die Alternativenprüfung sei nicht nachvollziehbar, da nicht angegeben worden sei, warum die Standorte Laage und Nörvenich nur bedingt geeignet seien.

Außerdem werden Themen des Umweltschutzes in den Einwendungen der Privatpersonen gerügt. So sei die Störung geschützter Vögel (z.B. des Fischadlers) in unmittelbarer Nähe zum Flugplatz durch Fluglärm zu berücksichtigen. Ferner wird auf die Gefährdung des Flugbetriebs durch Vogelflug und den Schutz des Nationalparks Wattenmeer hingewiesen.

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

2.2 Stellungnahme der Antragstellerin

Mit Schreiben vom 06.05.2019 hat die Antragstellerin gegenüber der Genehmigungsbehörde zu den vorgebrachten Einwendungen Stellung genommen.

Zur Stellungnahme der Stadt Wittmund vom 20.12.2018 führt sie zunächst aus, dass die Lärmsituation im Bereich der Webershausener Straße sowie im Bereich der Ortschaft Ardorf ausreichend in den erstellten Lärmgutachten berücksichtigt worden sei und fügt ihrer Stellungnahme für diese beiden Bereiche Detailkarten bei, die die Fluglärmkonturen und deren Vergrößerung darstellen. Zu der Ortschaft Ardorf weist sie darauf hin, dass sich die Dauerschallpegel an den beiden untersuchten Immissionsorten am Tage um 0,6 dB(A) bzw. um



0,7 dB(A) und in der Nacht um 9,2 dB(A) bzw. um 9,1 dB(A) erhöhen. Bezüglich der Entwässerung werde in Abstimmung mit der Stadt Wittmund zurzeit eine Baumaßnahme vorbereitet, die neben der Sanierung bzw. dem Ersatzneubau der auf dem Flugplatz Wittmundhafen vorhandenen Entwässerungseinrichtungen auch den Umschluss der vorhandenen Kläranlage der Liegenschaft an die Kläranlage Ardorf der Stadt Wittmund vorsehe. Zudem werde eine separate Fassung der Niederschlagswässer auf dem im Winter mit Enteisungsmitteln beaufschlagten Flugbetriebsflächen und ihre Überleitung zur Kläranlage Wittmund geplant. Insoweit sei vorgesehen, dass die Stadt Wittmund beide Kläranlagen zur Aufnahme dieser zusätzlichen Abwassermengen baulich anpasse. Dabei werde ausreichend berücksichtigt, die Grenzen der hydraulischen Belastbarkeit beider Kläranlagen der Stadt Wittmund nicht zu überschreiten. Zudem werde über die geplante Kommunikationstechnik zwischen den Anlagen sichergestellt, dass im Falle einer Störung die Pumpentechnik außer Betrieb genommen werde. Die entsprechenden Speicherräume zur Rückhaltung der Abwässer seien auf der Liegenschaft des Militärflugplatzes Wittmundhafen berücksichtigt worden. Ergänzend führt die Antragstellerin in Bezug auf die Stellungnahme der Stadt Aurich vom 19.12.2018 aus, dass die aufgrund der gebietsübergreifenden Lage des Flughafens notwendige Vereinbarung der beiden Städte Aurich und Wittmund hinsichtlich der Schmutz- und Oberflächenentwässerung derzeit vorbereitet werde.

Hinsichtlich der von der Gemeinde Wangerland mit Stellungnahme vom 15.01.2019 geltend gemachten Bedenken zu der erwarteten Lärmbelastung führt die Antragstellerin aus, dass auf der Grundlage der Lärmgutachten anzunehmen sei, dass es durch die beantragten Maßnahmen zu keiner weiteren Beeinträchtigung der Erholungsqualität der Einwohner der Gemeinde Wangerland kommen werde. In der Gemeinde Wangerland seien an den untersuchten Immissionsorten niedrige Dauerschallpegel zwischen 39,6 dB(A) und 42,7 dB(A) am Tage und zwischen 20,2 und 24 dB(A) in der Nacht zu erwarten. Die Dauerschallbelastung am Tag läge somit im „Prognoseszenario 2030“ um etwa 10 dB(A) niedriger als im „Vergleichsszenario 2005-2011“.

Zu der Stellungnahme der NLF vom 29.11.2018 führt die Antragstellerin aus, dass die in dem UVP-Bericht aufgelisteten Biotop-Typen nicht sämtlich direkt von dem Vorhaben betroffen seien. Wald funktionsflächen im Sinne des Niedersächsischen Gesetzes über den Wald und die Landschaftsordnung seien lediglich an den Vorhabenbereichen „Ersatzneubau Lärmschutzhalle“, „Neubau Luftfahrzeug Instandsetzungshalle“ sowie „Neubau TenPack Ost für verbandsfremde Lfz-Jet“ betroffen. Aus der neuen Forstbetriebskarte für den Bereich des Militärflugplatzes Wittmundhafen mit Stand vom 01.10.2017 ergäben sich geringfügige Veränderungen. So komme es insgesamt zu einer Verringerung der durch die Baumaßnahmen in Anspruch genommenen Forstbetriebsflächen. Weiterhin würden aber Waldbiotop beansprucht, die nicht in der neuen Forstbetriebskarte dargestellt seien, aber dennoch als Waldbiotop im Zuge der Biotoptypenkartierung auf dem Militärflugplatz im Jahr 2016 erfasst worden seien. Die



Rückbauflächen seien nur begrenzt für die erforderliche Ersatzaufforstung nutzbar, da diese in einem großen Teil im unmittelbaren Flugbetriebsbereich bzw. im hindernisfreien Bereich für die Flugsicherheit lägen. Die Suche nach geeigneten Wiederaufforstungsflächen erfolge derzeit durch die Bundesanstalt für Immobilienaufgaben.

Zu der Stellungnahme des Staatlichen Gewerbeaufsichtsamtes Emden vom 03.01.2019 führt die Antragstellerin aus, dass im Rahmen der Erstellung des Luftschadstoffgutachtens des Ingenieurbüros Dr. Dröscher sowohl die Emissionen des Flugbetriebes als auch die Emissionen des Flugplatzbetriebes ermittelt worden seien. Dementsprechend seien auch die Emissionen aus Triebwerksprobeläufen im Bestand und auch für das Prognoseszenario 2030 in der geplanten neuen Lärmschutzhalle enthalten. Triebwerksprobeläufe seien in einem Umfang von 160 Probeläufen pro Jahr zu je 30 Minuten berücksichtigt worden. Die Tabellen 9 und 10 des Luftschadstoffgutachtens wiesen die Jahressummen der Emissionen für alle Immissionsquellen des Vorfeldbetriebes zusammengestellt auf. Für die Immissionsprognose sei hinsichtlich der zeitlichen Verteilung aller Emissionen ein für den Militärflugplatz Wittmundhafen typischer Tagesgang unterstellt worden. Auf dieser Basis ergeben sich aus der Immissionsprognose auch Kenngrößen zur Beurteilung der Kurzzeitbelastung. Darüber hinaus sei festzuhalten, dass für die Errichtung und den Betrieb der neuen Lärmschutzhalle ein immissionsschutzrechtliches Genehmigungsverfahren durchgeführt werde, in dem die dann konkret vorgesehenen Ableitbedingungen für Abgase aus dem Betrieb der neuen Lärmschutzhalle anhand der einschlägigen immissionsschutzrechtlichen Vorgaben nochmals vertiefend überprüft würden. Aus alledem folge, dass die Emissionen aus den Triebwerksprobeläufen bei der Ermittlung der Immissionen sachgerecht berücksichtigt worden seien.

Zu den durch den Niedersächsischen Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz mit Schreiben vom 10.01.2019 aufgeworfenen Fragen führt die Antragstellerin aus, dass im Rahmen der Bauausführung alle Gesetze, Regelwerke und Normen beachtet würden, um das Eindringen von wassergefährdenden Stoffen in den Oberflächengewässern, Grundwasser und Boden zu verhindern. In dem Umweltgutachten der IBL Umweltplanung GmbH seien die durch Verordnung festgesetzten Schutzgebiete berücksichtigt worden. Eine Berücksichtigung weiterer Gebietskategorien mit anderer Funktion und anderem Zustand, wie z.B. das Trinkwassereinzugsgebiet des Wasserwerks Harlingerland, sei nicht erfolgt und werde für die zu beurteilenden Sachverhalte auch nicht für erforderlich gehalten. Auch eine Beeinträchtigung des Grundwassers durch eine langfristige Schadstoffanreicherung sei aufgrund der in dem Luftschadstoffgutachten ermittelten geringen Zusatzbelastungen nicht zu erwarten. Denn vorhabenbedingt werde durch die beantragten Maßnahmen eine Fläche von ca. 7 ha neu versiegelt, dem stehe eine vorhabenbedingte Entsiegelung durch den Rückbau von Flugbetriebsflächen von ca. 12 ha gegenüber. Die Antragstellerin gehe daher davon aus, dass die



geplanten Maßnahmen keine Auswirkungen auf das Grundwasser haben werden, da die versiegelten Flächen über die Anlagen zur Oberflächenentwässerung gedrosselt in die beiden Vorfluter eingeleitet würden. Für den Fall, dass im Winterbetrieb Teile der Flugbetriebsflächen mit Enteisungsmitteln behandelt würden, würden in der Zukunft die dazugehörigen Oberflächenwässer zwischengespeichert und in der Kläranlage Wittmund der Stadt Wittmund mitgereinigt.

Das Luftschadstoffgutachten berücksichtige auch Reifen-, Brems- und Pistenabrieb. Aufgrund der bereits bestehenden Nutzung als Militärflugplatz, der vorhandenen Vorbelastung sowie den sehr geringen Veränderungen sei nicht von nennenswerten stofflichen Einträgen durch Enteisungsmaßnahmen oder den Einsatz von Pflanzenschutzmitteln in das Grundwasser auszugehen. Die Antragstellerin weist darauf hin, dass der aufvulkanisierte Gummiabrieb von der Fläche nicht abgeschwemmt werde. Zudem finde die Betankung und Enteisung von Luftfahrzeugen grundsätzlich auf den dafür ausgewiesenen Flächen statt.

Weiterhin weist die Antragstellerin darauf hin, dass im Rahmen der geplanten Baumaßnahmen der zu entsorgende Bodenaushub entsprechend der abfallrechtlichen Vorgaben beprobt und fachgerecht entsorgt werde.

Die Gefahr eines Überstaus der Regenwasserkanäle hält die Antragstellerin für nicht gegeben. In einem manuellen Rechenverfahren seien die Durchmesser so gewählt worden, dass sie beim Bemessungsregen (2-Jahres-Regen) nur zu 90 % gefüllt seien. Dies führe jedoch nicht dazu, dass es bei einem Drei-Jahres-Regen bereits zu einem Überstau komme. Denn das Abflussvermögen der Regenwasserkanäle werde bei diesem Rechenansatz nicht voll ausgeschöpft. Im Rahmen der weiteren Planungsschritte werde die Planung mit hydrodynamischen Methoden (Abflusssimulation) weitergeführt, um zu einem optimalen Kosten-Nutzen-Verhältnis zu gelangen. Dabei werden die zu erwartenden statistischen Häufigkeiten von Überstauereignissen ermittelt. Die Antragstellerin führt aus, dass die Gefährdung des Grundwassers bei Überflutung zudem aufgrund der sehr geringen Schadstoffmengen, der sehr seltenen Überstauereignisse und der Filterwirkung des Oberbodens ausgeschlossen werden könne. Veränderungen der Niederschlagsverhältnisse, die unter der Überschrift „Klimawandel“ zusammengefasst werden könnten, seien in die verwendeten Daten eingeflossen. Somit entspreche der verwendete rechnerische Ansatz den gültigen Regelwerken und dem aktuellen Stand der Technik.

Bezüglich der Stellungnahme des Landesamtes für Geoinformationen und Landvermessung, Kampfmittelbeseitigungsdienst vom 29.11.2018 gibt die Antragstellerin an, dass im Rahmen der weiteren Planung und Durchführung der Baumaßnahmen auf Grundlage der fachlichen Richtlinien Kampfmittelräumung (BFR KMR) die Stellungnahme des Landesamtes berücksichtigt werde. Zudem erklärt die Antragstellerin in Bezug auf die Stellungnahme des Landesamtes für



Bergbau, Energie und Geologie vom 14.12.2018, dass Kenntnisse über die Baugrundverhältnisse aus zahlreichen in der Vergangenheit durchgeführten Baugrunduntersuchungen vorlägen. Im Rahmen der weiteren Bearbeitung der einzelnen Baumaßnahmen würden zusätzliche Baugrunduntersuchungen vorgenommen.

Zu der Gefährdung des Flugbetriebes durch Vogelflug weist die Antragstellerin darauf hin, dass Vogelschläge im Bereich des Militärflugplatzes Wittmundhafen nur sehr selten auftreten würden. So sei es nach Angaben des Nutzers im Zeitraum von 2013 bis 2018 insgesamt zu nur fünf Vogelschlägen gekommen. Sämtliche dieser Kollisionen hätten keine Schäden an den jeweiligen Luftfahrzeugen verursacht. Demnach sei aus Sicht der Antragstellerin aufgrund der Lage des Militärflugplatzes kein erhöhtes Vogelschlagrisiko festzustellen. Um das Vogelschlagrisiko zu minimieren, führe der Nutzer regelmäßig präventive Maßnahmen durch, um den Flugplatz für Vögel möglichst unattraktiv zu gestalten. So werde beispielsweise darauf geachtet, dass im gesamten Flugplatzbereich möglichst keine Sträucher wachsen, welche mögliche Nahrungsquellen darstellen würden. Ein weiteres bewährtes Mittel sei die sog. Langgrasbewirtschaftung. Sie verhindere, dass Vögel in kurz gemähtem Gras nach Nahrung suchen.

Zu der Forderung, Lärmmessungen anstatt der durchgeführten Lärmberechnungen vorzunehmen, führt die Antragstellerin aus, dass Lärmmessungen die nach Durchführung der beantragten Maßnahmen zu erwartende Lärmbelastung nicht prognostizieren können. Die durch eine validierte Software modellhaft ermittelten Schallpegel bildeten die zu erwartenden Lärmauswirkungen realistisch und überprüfbar ab. Dementsprechend schreibe der Gesetzgeber auch Lärmberechnungen anstatt Lärmmessungen vor. Die Vorgaben zur Lärmberechnung seien zudem so gewählt, dass die Ergebnisse auf der „sicheren Seite“ lägen.

Ergänzend führt die Antragstellerin aus, dass das durch die Einwender befürchtete Ablassen von Kerosin ausschließlich in Notfällen und nur in ausgewiesenen Gebieten erfolge. Im Nahbereich des Militärflugplatzes Wittmundhafen fände ein Ablassen von Kerosin grundsätzlich nicht statt.

Soweit die privaten Einwendungen die hohe und teilweise gesundheitsgefährdende Lärmbelastung rügen, führt die Antragstellerin aus, dass der Schutz der Anwohner vor Fluglärm durch das Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm geregelt sei. Dieses lege Werte für Schutzzonen fest, innerhalb derer u.a. Aufwendungen für baulichen Schallschutz erstattet würden. Die derzeitige und nach Durchführung der beantragten Maßnahmen zu erwartende Lärmbelastung sei im vorgelegten Fluglärmgutachten, im Bodenlärmgutachten und in der Gesamtlärbetrachtung ausreichend berücksichtigt und dokumentiert. Die Antragstellerin weist auch darauf hin, dass im Vergleich zum durchschnittlichen Flugbetrieb der vergangenen Jahre (Vergleichsszenario 2005 bis 2011) die für das „Prognoseszenario 2030“ im Tageszeitraum zu erwartenden Dauerschallpegel an allen



Immissionsorten niedriger seien. Auch für den Nachtzeitraum treffe dies für die meisten Immissionsorte zu, allerdings seien im Nachtzeitraum an einigen Immissionsorten im „Prognoseszenario 2030“ auch höhere Dauerschallpegel zu erwarten als dies im „Vergleichsszenario 2005-2011“ der Fall gewesen sei. Dies betreffe aber zumeist nur Immissionsorte mit grundsätzlich niedrigeren Dauerschallpegeln.

Soweit die Ausweisung von Lärmschutzzonen kritisiert worden ist, trägt die Antragstellerin vor, dass diese nach den Vorgaben des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm und den dort festgelegten Kriterien stattgefunden habe. Zudem würden die Lärmschutzbereiche regelmäßig auf ihre Aktualität hin überprüft.

Aufgrund der geäußerten Bedenken, dass die Störung geschützter Vögel in unmittelbarer Nähe zum Flugplatz durch Fluglärm nicht ausreichend berücksichtigt worden sei, verweist die Antragstellerin auf das Ergebnis der Untersuchung zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung. Aufgrund der geringen Intensität der betriebsbedingten Auswirkungen, zu denen die Erhöhung der Zahl der Flugbewegungen und die damit verbundene Erhöhung des Fluglärms und der visuellen Störreize zählen, sei eine erhebliche Störung der Gastvögel und damit auch des Fischadlers ausgeschlossen. Dies begründe sich insbesondere dadurch, dass am Tage nur geringfügige Änderungen der Dauerschallbelastung auch in avifaunistisch wertvollen Bereichen und Vogelschutzgebieten prognostiziert worden seien. Auch sei zu berücksichtigen, dass die Flüge der Luftfahrzeuge auf festgelegten Flugrouten stattfänden, die sich durch das Vorhaben nicht veränderten, so dass diesbezüglich eine Gewöhnung der Gastvögel zu unterstellen sei. Auch die bisherige geringe Anzahl an Vogelschlägen spreche für eine Meidung des Gefahrenbereichs. Nahrungssuchende Gastvögel wechselten den Ort in der Regel in geringer Höhe und damit außerhalb des Gefahrenbereichs der Ein- und Abflugschneisen. Daher sei weder von einer Erhöhung des Kollisionsrisikos noch von einer Gefährdung des Fischadlerbestandes durch die Änderungen im Flugbetrieb auszugehen.

Die Antragstellerin führt zudem aus, dass sie keine Hinweise auf rechtlich relevante Wertminderungen durch eine vorhabenbedingte Lärm- oder Schadstoffbelastung sehe. Bei der Preisfindung für Immobilien und Grundstücke spielten eine Vielzahl von Faktoren eine Rolle. Soweit Wertminderungen durch das Vorhaben konkret bewiesen werden könnten, halte die Rechtsverordnung für diese Fälle den Rechtsschutz der Betroffenen durch die Vorschriften über den Schutz des Eigentums bzw. nachbarrechtliche Ansprüche bereit. Hingegen stelle die Tatsache, dass von militärischen Luftfahrzeugen ausgehende Geräusche hörbar sind, noch keine Eigentumsverletzung dar. Der Lärm werde als Verkehrs-, Gewerbe-, Freizeit- oder Nachbarschaftslärm auch durch andere Quellen verursacht.



Die befürchtete Zerstörung der dörflichen Struktur durch die Abwanderung von Anwohnern erkennt die Antragstellerin nicht; sie führt aus, dass der Militärflugplatz Wittmundhafen vielmehr auch zur Entwicklung der Region beitrage.

Für irrelevant erachtet die Antragstellerin die Tatsache, dass das Wohnhaus Webershausener Straße 16a im Rahmen der Erstellung des Fluglärmgutachtens nicht zusätzlich als Immissionsort ausgewählt worden sei. Dies begründet die Antragstellerin damit, dass für alle entlang der Webershausener Straße im Bereich des Flugplatzes gelegenen Wohngebäude eine annähernd gleichhohe Fluglärmbelastung anzunehmen sei. Dies ergebe sich auch aus dem vorgelegten Fluglärmgutachten, denn die prognostizierten Dauerschallpegel für die Immissionsorte 01 und 02, die beide an der Webershausener Straße lägen, seien nahezu identisch. Soweit ein Dauerschallpegel von über 70 dB(A) am Tag im Bereich der Webershausener Straße 16 erwartet werde, liege dieser nach aktueller Rechtsprechung zwar über der Schwelle der Gesundheitsgefährdung; die Entscheidung über die Zulässigkeit der beantragten Maßnahmen werde jedoch durch die Genehmigungsbehörde getroffen.

Die Antragstellerin weist zudem darauf hin, dass die Zulässigkeit der geplanten Maßnahmen nicht – wie behauptet – mit dem Irrelevanzkriterium der TA-Lärm begründet werde. Vielmehr sei die Ermittlung und Bewertung der Lärmsituation nach den Vorgaben des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm erfolgt. In diesem Zusammenhang weist die Antragstellerin zudem darauf hin, dass sowohl mit der Auflösung des Jagdgeschwaders 71 „Richthofen“ im Jahr 2013 als auch mit der Auflösung der taktischen Luftwaffengruppe 71 „Richthofen“ im Jahr 2016 keine Aufgabe der Nutzung des Militärflugplatzes Wittmundhafen verbunden gewesen sei. Die Frage, ob und unter welchen Bedingungen eine Neufestsetzung des Lärmschutzbereiches zu erfolgen habe, werde jedoch durch die Genehmigungsbehörde entschieden. Eine Neubewertung der Umweltbelange hingegen sei in diesem Zusammenhang jedenfalls nicht erforderlich.

Zu der Vorbelastung durch die drei angeführten Schießstände im Rahmen der Gesamtlärmbelastung führt die Antragstellerin aus, dass zwei dieser Schießstände seit einigen Jahren, jedenfalls aber im „Prognoseszenario 2030“ nicht mehr genutzt würden. Der dritte Schießstand gehöre der Jägerschaft Wittmund und werde für das Schießen mit Langwaffen auf vier Bahnen mit je 100 m Länge und einer Bahn „laufender Keiler“ mit 60 m Länge genutzt. Er diene vorrangig zur Ausbildung des Jägernachwuchses sowie zur Ablegung der Jagdeignungsprüfung. Aus dem Schießplan der Jägerschaft Wittmund – den die Antragstellerin ihrer Stellungnahme beigefügt hat – gehe hervor, dass mit Ausnahme von zwei Tagen im Jahr nur an Freitagen ab 15.00 Uhr und an Samstagen eine Nutzung des Schießstandes stattfinde. Der Flugbetrieb auf dem Militärflugplatz Wittmundhafen finde hingegen planmäßig nur von montags bis freitags statt; an Freitagen nur bis 13.00 Uhr. Somit sei bis auf zwei Ausnahmefälle im gesamten Jahr 2019 nicht



zu erwarten, dass Flugbetrieb und Schießbetrieb zur gleichen Zeit durchgeführt würden. Gemäß einer Mitteilung der Jägerschaft Wittmund werde es auch in den nächsten Jahren keine Veränderung der geplanten Schießtage geben. Die Antragstellerin leitet daraus ab, dass die gerügte Unvollständigkeit der Bewertung der Gesamtlärbetrachtung bezüglich des Schießlärms für die in der Nähe der Schießanlagen gelegene Bebauung nur insofern zutreffe, als dieser nicht Gegenstand der Bewertung war. Auch bei Berücksichtigung der Schießanlage käme es aber wegen des Ausschlusses der Gleichzeitigkeit von Flug- und Schießbetrieb zu keiner Veränderung der Bewertung der Gesamtlärbelastung.

Bezüglich des in der Gesamtlärbetrachtung verwendeten Begriffs „seltene Ereignisse“ stellt die Antragstellerin klar, dass dieser Begriff nicht mit der Begrifflichkeit „seltene Ereignisse“ gemäß der TA Lärm gleichzusetzen sei. In der Rechtsprechung gebe es bezüglich der Bewertung der Häufigkeit von Lärmereignissen keine verbindlichen Werte, da ausgehend von der Wirkung verschiedener Lärmquellen auf den Menschen auch die Häufigkeit von Ereignissen, die von unterschiedlichen Lärmquellen ausgehen, ganz verschieden empfunden werde. Im vorliegenden Fall der Gesamtlärbetrachtung sei diese Aussage lediglich auf die Durchführung von Triebwerksprobeläufen auf der Außenbremsplatte bezogen worden, die weniger als einmal im Monat zu erwarten seien (Gesamtlärbetrachtung, S. 8). Die Triebwerksprobeläufe in den Sheltern fänden nur übergangsweise bis zur Fertigstellung der Lärmschutzhalle statt und erfüllten aufgrund der Begrenzung der maximal zulässigen Triebwerksleistung auf 80 % der Startleistung die Anforderung an einen Triebwerksteststand nur teilweise. Nach Inbetriebnahme der noch vor dem Prognosejahr 2030 fertigzustellenden Lärmschutzhalle würden in den Sheltern keine Triebwerksprobeläufe mehr stattfinden. Aus diesem Grund sei diese gegenwärtig vorhandene Lärmquelle in der Gesamtlärbelastung für das „Prognoseszenario 2030“ nicht zu berücksichtigen.

Für die Ermittlung des Straßenverkehrslärms im Rahmen der Gesamtlärbelastung seien die aktuell verfügbaren Verkehrszahlen verwendet worden. Zur Erneuerung der B210 erklärt die Antragstellerin, dass eine Erneuerung einer Straße nur dann mit einer Veränderung der Verkehrszahlen verbunden sei, wenn sich dadurch die Verkehrsströme veränderten. Dies aber sei für die B210 zwischen Wittmund und Aurich gerade nicht der Fall gewesen. Der vom Flugplatz ausgehende Lärm anderer Quellen (Fahrzeugverkehr, Gebäudeausrüstungen, Werkstattarbeiten) sei an den betrachteten Immissionsorten im Vergleich zum Fluglärm und Straßenverkehrslärm so gering, dass er keine Auswirkungen auf die Gesamtlärbelastung habe.

Soweit die Vorlage eines medizinischen Sachverständigengutachtens gefordert worden sei, trägt die Antragstellerin vor, dass sich die in § 40 Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO) genannten Unterlagen auf die Neuanlage eines Flugplatzes bezögen. Gemäß § 41 Abs. 2 LuftVZO bestimme in Änderungsgenehmigungsverfahren die Genehmigungsbehörde die vorzulegenden



Unterlagen. Zudem würde der Schutz der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor Gefahren, erheblichen Nachteilen und erheblichen Belästigungen durch Fluglärm mit den durch das Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm vorgegebenen Werten ausreichend sichergestellt.

Soweit sich die privaten Einwendungen auf das Rücksichtnahmegebot stützten, weist die Antragstellerin darauf hin, dass mit den beantragten Maßnahmen die bestehende Nutzung fortgeführt werden solle und gerade keine Änderung des Charakters des bisherigen Flugbetriebes erfolge.

Nach Auffassung der Antragstellerin sei zudem ausreichend dargelegt worden, dass sich aus den beantragten Änderungen keine relevanten Auswirkungen auf die Erfordernisse der Raumordnung ergäben. Die Entscheidung über diese Fragestellung werde durch die Genehmigungsbehörde getroffen.

Die Antragstellerin widerspricht weiter dem Vorwurf, wonach die Antragsunterlagen widersprüchlich und unvollständig seien. Die prognostizierte Anzahl der Triebwerksprobeläufe basiere auf den Angaben des Nutzers und gebe die realistisch zu erwartende Anzahl an Triebwerksprobeläufen wieder. Sie weist darauf hin, dass eine Änderung der Anzahl der Triebwerksprobeläufe in den nächsten Jahren nach Aussage des Flugplatzbetreibers sehr wohl zu erwarten sei. Dies begründet sie mit der Entwicklung der Probeläufe zwischen den Jahren 2015 und 2018. Diese Entwicklung sei in den Antragsunterlagen an den relevanten Stellen berücksichtigt worden. So seien in den Antragsunterlagen 160 Triebwerksprobeläufe im Jahr 2030 zugrunde gelegt worden, während 2018 noch 95 Probeläufe stattgefunden hätten. Die als fehlend gerügten Schreiben des Luftfahrtamtes der Bundeswehr vom 12.01.2017, ergänzt am 31.01.2017, beinhalteten eine Einschätzung der Genehmigungsbehörde, welche der geplanten Maßnahmen luftrechtlich zu beantragen seien; diese seien nicht wesentlich für die Anstoßfunktion, die mit den Antragsunterlagen gegeben werden solle. Folglich sei eine öffentliche Auslegung dieser Schreiben nicht erforderlich gewesen.

Bezüglich des vorgelegten Bodenlärmgutachtens weist die Antragstellerin darauf hin, dass es sich um eine Entwurfsfassung gehandelt habe, die auch ohne Unterschrift gültig sei.

Zudem legte die Antragstellerin unter dem 30.09.2019 eine ergänzende Baulärbetrachtung zu den zu erwartenden Lärmimmissionen während der Bauphase vor.



2.3 Keine Erörterung der Einwendungen

Einer förmlichen Erörterung i.S.v. § 18 Abs. 1 Satz 4 UVPG i.V.m. § 73 Abs. 6 VwVfG bedurfte es gemäß § 6 Abs. 7 LuftVG nicht. Der Verzicht auf eine Erörterung dient der Beschleunigung des Genehmigungsverfahrens. Im Übrigen war nicht zu erwarten, dass in einem Erörterungstermin Konflikte ausgeräumt werden könnten.

VII.

Herstellung des Benehmens nach § 17 Abs. 1 BNatSchG

Die Genehmigungsbehörde bat die Landkreise Wittmund und Aurich als Untere Naturschutzbehörden unter dem 04.07.2019 um Herstellung des Benehmens nach § 17 Abs. 1 BNatSchG.

Die Herstellung des Benehmens erfolgte durch den Landkreis Aurich unter dem 04.07.2019 und durch den Landkreis Wittmund unter dem 12.08.2019.

Der Landkreis Wittmund forderte dabei die Einhaltung einiger Voraussetzungen, die als Auflagen in den Genehmigungsbescheid aufgenommen und damit sichergestellt worden sind. So sei bei den Entsiegelungsmaßnahmen sicherzustellen, dass ein vollständiger Rückbau einschließlich der Entfernung aller Bodenplatten und Fundamente und eine ordnungsgemäße Entsorgung bzw. Wiederverwendung erfolge. Die Arbeiten sollen durch eine ökologische Baustellenbetreuung begleitet werden. Zudem solle vor dem Rückbau von Gebäude(-teilen) und der Fällung von Habitatbäumen eine Überprüfung auf Brutstätten erfolgen. Der gezielte Erhalt der Habitatbäume sei verbindlich zu regeln und durch die Anlage eines Katasters zu sichern. Ebenso sei ein Kataster über die „CEF-Maßnahmen“ für Brutvögel und Fledermäuse zu führen. Für die Rodung der Waldbiotope sei ein gesondertes Waldumwandlungsverfahren durchzuführen. Nicht nachvollziehbar sei die Aussage auf S. 31, Kapitel 6.2.6 des „Fachbeitrags Eingriffsregelung“, in der erwähnt werde, dass die Flugbewegungen verringert würden. Denn auf S. 7 (Kapitel 4.1.3) werde beschrieben, dass sich die Starts und Landungen der Luftfahrzeuggruppe S-MIL 6 erhöhen. Im Bereich des Wittmunder Waldes seien durch die Niedersächsische Landesforsten verschiedene Wiedervernässungsmaßnahmen durchgeführt worden. Dort hätten sich verschiedene, sehr seltene Vogelarten angesiedelt. Zudem befinde sich das Naturschutzgebiet „Graureiherkolonie Hohehahn“ im Wittmunder Wald. Um Bruterfolge nicht zu gefährden, solle unbedingt versucht werden, den Bereich möglichst nicht zu überfliegen.

Mit Schreiben vom 15.10.2019 hat die Antragstellerin zu diesen Forderungen Stellung genommen. Darin bestätigt sie die vollständige Entsiegelung und ordnungsgemäße Entsorgung/ Verwertung.



Hinsichtlich der ökologischen Baustellenbetreuung und Katastererstellung erklärt sie, dass entsprechende Auflagen selbstverständlich umgesetzt würden. Wie gefordert werde parallel zum luftrechtlichen Genehmigungsverfahren ein Waldumwandlungsverfahren nach § 45 Abs. 2 BWaldG durchgeführt.

Der Hinweis des Landkreises auf nicht übereinstimmende Angaben zu Flugbewegungen sei korrekt und die entsprechende Aussage in dem Fachbeitrag fehlerhaft. In Bezug auf das Schutzgut Landschaft/Erholung müsse es stattdessen heißen: „Das Luftschadstoffgutachten (Ingenieurbüro für Technischen Umweltschutz Dr.-Ing. Frank Dröscher 2017) stellt im Umfeld des Militärflugplatzes für das Prognoseszenario 2030 eine flug- und flugplatzbedingte zusätzliche Geruchswahrnehmungshäufigkeit unterhalb der Irrelevanzschwelle der Geruchsimmissionsrichtlinie – GIRL – fest. Eine zusätzliche erhebliche Beeinträchtigung des SG Landschaft ist durch Gerüche vorhabenbedingt nicht zu erwarten. Auch eine zusätzliche erhebliche flugbetriebsbedingte Verlärmung der Landschaft an sich und auch der Bereiche, die der landschaftsorientierten Erholung dienen, kann aufgrund der im Fluglärmgutachten (AVIA Consult GmbH 2018a) festgestellten nur geringen Erhöhung der Schallimmissionen (Vergleich Szenario „Lärmschutzbereich 2020“ und Prognoseszenario 2030) von max. 0,8 dB(A) am Tag an den untersuchten Immissionsorten ausgeschlossen werden.“

Hinsichtlich des Wittmunder Waldes führt die Antragstellerin aus, die Graureiherkolonie bestehe seit mindestens 1978, sodass eine Gewöhnung an den bestehenden Flugverkehr im Bereich der festgelegten und beizubehaltenden Flugrouten bzw. an die Starts, Landungen und Platzrunden anzunehmen sei. Auch durch die Erhöhung der Anzahl der Flüge im Tagzeitraum von 2 auf 3 je Stunde in den sechs verkehrsreichsten Monaten und der zusätzlichen Dauerschallbelastung am Tag von max. 1,0 dB(A) sei keine Veränderung von Brutvogelbeständen bzw. der Graureiherkolonie zu erwarten.

VIII.

Ergänzungsantrag vom 16.07.2019

Zu der mit ergänzendem Antrag vom 16.07.2019 beantragten Westerweiterung der Liegenschaft wurde die Stadt Aurich mit Schreiben vom 22.07.2019 angehört. Mit Schreiben vom 01.08.2019 teilte die Stadt Aurich mit, dass keine Bedenken gegen die Erweiterung der Liegenschaft im Westen bestünden.



C.

Rechtliche Beurteilung

I.

Rechtsgrundlagen

Die geplante Änderung des Militärflugplatzes Wittmundhafen stellt sich als wesentliche Änderung des bestehenden Flugplatzes dar und bedarf der luftverkehrsrechtlichen Änderungsgenehmigung. Der Antrag ist nach § 30 Abs. 1, 3 Satz 1 i.V.m. § 6 Abs. 4 Satz 2 LuftVG zu bescheiden.

II.

Verfahrensrechtliche Bewertung

1. Änderungsgenehmigung ohne Planfeststellung

Nach § 6 Abs. 4 Satz 2 LuftVG ist eine Änderungsgenehmigung erforderlich, wenn die Anlage oder der Betrieb eines Flugplatzes „wesentlich erweitert“ oder „wesentlich geändert“ werden soll. Ob die Änderung bzw. Erweiterung als „wesentlich“ im Sinne des § 6 Abs. 4 Satz 2 LuftVG einzustufen ist, ist nach Würdigung aller Umstände des Einzelfalls zu entscheiden. Nach der Rechtsprechung ist eine wesentliche Änderung anzunehmen, wenn die Änderung zu einer Erhöhung der technischen luftseitigen Kapazität des Flugplatzes führt oder der Flugplatz aus sonstigen Gründen „sein Gesicht ändert“ (vgl. BVerwG, Urteil vom 16.12.1988 – 4 C 40/86 – BVerwGE 81, 95, 104), wenn der Flugplatz nach Realisierung des Vorhabens verstärkt rechtlich geschützte nachbarliche Interessen beeinträchtigt oder das Vorhaben wegen seiner nachteiligen Umwelteinwirkungen von dem bisherigen Genehmigungszustand des Flughafens nicht mehr erfasst wird (vgl. BVerwG, Urteil vom 07.12.2006 – 4 C 16.04 – BVerwGE 127, 208 Rn. 45). Die vorgenannten Kriterien einer wesentlichen Änderung der Anlage oder des Betriebes des Militärflugplatzes Wittmundhafen werden hier dadurch erfüllt, dass das Vorhaben durch die Maßnahmen der Sanierung der Start-/Landebahn, des Ersatz Neubaus der Lärmschutzhalle, des Neubaus der LfZ-Instandsetzungshalle, des Neubaus des Towers, der Sanierung des Shelter Ost, des Ersatzneubaus des QRA-Bereichs, des Neubaus der GFK/CFK-Waschhalle und des Neubaus des TenPack Ost für verbandfremde Lfz-Jet sowie die Zustationierung weiterer Eurofighter zu einer erhöhten Lärmbelastung der Flugplatzumgebung führt. Ferner wird das Flugplatzgelände räumlich erweitert und damit eine verbindliche Raumnutzungsentscheidung getroffen (vgl. BVerwG, Urteil v. 7.12.2006 – 4 C 16.04 – BVerwGE 127, 208 Rn 35 f.).

Der bestehende Bauschutzbereich wird hingegen nicht verändert.



Das in § 8 LuftVG vorgesehene Planfeststellungsverfahren, welches auch bei einer Änderung eines Flughafens grundsätzlich durchzuführen ist, entfällt gemäß § 30 Abs. 1 Satz 2 LuftVG, da es sich um die Änderung eines militärischen Flugplatzes handelt.

2. Zuständigkeit

Die Verwaltungszuständigkeit für militärische Flugplätze wird gemäß § 30 Abs. 2 LuftVG für den Dienstbereich der Bundeswehr nach den Bestimmungen des Bundesministeriums der Verteidigung durch Dienststellen der Bundeswehr wahrgenommen. Das Bundesministerium der Verteidigung hat die Aufgaben der militärischen Luftfahrtbehörde mit Wirkung ab dem 01.01.2015 durch die ZDv A 270/3 vom Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleitungen der Bundeswehr auf das neu gegründete Luftfahrtamt der Bundeswehr übertragen.

Das Luftfahrtamt der Bundeswehr – als für die Erteilung dieser Genehmigung zuständige Luftfahrtbehörde – ist gemäß § 17 Abs. 1 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) auch für die Entscheidung über die Zulassung der beantragten naturschutzrechtlichen Eingriffe sowie Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zuständig. Das für die Zulassung nach § 17 Abs. 1 BNatSchG erforderliche Benehmen mit der nach §§ 31 Abs. 1, 32 Abs. 1 Satz 1 Niedersächsisches Ausführungsgesetz zum Bundesnaturschutzgesetz (NAGBNatSchG) zuständigen Unteren Naturschutzbehörde wurde für den Fachbeitrag Eingriffsregelung durch den Landkreis Aurich am 04.07.2019 und durch den Landkreis Wittmund am 12.08.2019 hergestellt.

3. Umweltverträglichkeitsprüfung

Nach dem Ergebnis der Vorprüfung des Einzelfalls entsprechend § 9 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 UVPG war das Vorhaben einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen, da es erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen haben kann, die in der Genehmigungsentscheidung zu berücksichtigen waren. Der vorgelegte UVP-Bericht entsprach den Anforderungen des § 16 UVPG. Dieser wurde den zu beteiligenden Behörden nach Maßgabe des § 17 UVPG zur Stellungnahme übermittelt und der Öffentlichkeit nach Maßgabe des § 18 UVPG im Rahmen eines Anhörungsverfahrens zugänglich gemacht. Die zusammenfassende Darstellung i.S.d. § 24 UVPG und Bewertung i.S.d. § 25 UVPG der Umweltauswirkungen des Vorhabens sowie korrespondierender Vermeidungs-, Verminderungs- und Kompensationsmaßnahmen nimmt die Genehmigungsbehörde in der Begründung dieser Entscheidung vor, vgl. § 26 Abs. 1 Nr. 3 b und c UVPG.



4. Keine relevanten Auswirkungen auf Natura 2000-Gebiete

Gemäß § 34 Abs. 1 BNatSchG sind Projekte vor ihrer Zulassung oder Durchführung auf ihre Verträglichkeit mit den Erhaltungszielen eines Natura 2000-Gebiets zu überprüfen, wenn sie einzeln oder im Zusammenwirken mit anderen Projekten oder Plänen geeignet sind, das Gebiet erheblich zu beeinträchtigen, und nicht unmittelbar der Verwaltung des Gebiets dienen.

Dazu hat die Genehmigungsbehörde eine FFH-Verträglichkeitsvorprüfung durchgeführt. Im Rahmen des Vorprüfungsverfahrens war zunächst zu untersuchen, ob erhebliche Beeinträchtigungen eines Natura 2000-Gebietes nach Lage der Dinge zu erwarten sind. Diese Einschätzung erfolgt aufgrund einer groben Überprüfung der vorhabenbedingten Auswirkungen im Sinne einer überschlägigen Einschätzung der Erheblichkeit der Auswirkungen auf der Grundlage der vorgelegten Natura 2000-Voruntersuchung (Anlage 9 der Antragsunterlagen).

Die Genehmigungsbehörde ist im Rahmen der Prüfung zu dem Ergebnis gekommen, dass durch das Vorhaben keine direkten und keine erheblichen indirekten Auswirkungen auf die im Umkreis des Militärflugplatzes Wittmundhafen befindlichen Natura 2000-Gebiete zu erwarten sind, sodass eine erhebliche Beeinträchtigung dieser Natura 2000-Gebiete in ihren für die Erhaltungsziele oder für den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen ausgeschlossen werden konnte. Der Durchführung einer FFH-Verträglichkeitsprüfung nach § 34 Abs. 1 BNatSchG bedurfte es somit nicht.

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 dem Vorhabenträger einzuholen.

Für Teile der geplanten Baumaßnahmen ist die Inanspruchnahme von Waldflächen erforderlich. Der Verlust von Waldflächen soll in einem separaten Waldumwandlungsverfahren gemäß § 45 Abs. 2 Bundeswaldgesetz (BWaldG) behandelt werden.

6. Rechtsgrundlagen des Anhörungsverfahrens

Das Luftfahrtamt der Bundeswehr hat als zuständige militärische Luftfahrtbehörde die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr gebeten, im Wege der Amtshilfe das Anhörungs- und Beteiligungsverfahren im Hinblick auf die Erweiterung des Militärflugplatzes



Wittmundhafen durchzuführen. Da die beantragten Änderungen in die Rechte von Anliegern eingreifen können und für das Vorhaben eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem UVPG durchzuführen war, war neben den Behörden und Trägern öffentlicher Belange auch die Öffentlichkeit zu beteiligen, § 18 Abs. 1 UVPG. Einer förmlichen Erörterung i.S.v. § 18 Abs. 1 Satz 4 UVPG i.V.m. § 73 Abs. 6 VwVfG bedurfte es gemäß § 6 Abs. 7 LuftVG nicht.

7. Einwendungen gegen das Verfahren

Die eingereichten Antragsunterlagen sind nach Auffassung der Genehmigungsbehörde vollständig und ausreichend, um die Genehmigungsfähigkeit des Vorhabens abschließend zu bewerten.

Gegen die den Fachgutachten zugrunde gelegte Anzahl der Triebwerksprobeläufe bestehen keine Bedenken. Die Antragstellerin hat die Anzahl plausibel anhand der Entwicklungen der letzten Jahre begründet.

Die fehlende Unterschrift des Bodenlärmgutachters begründet keinen Mangel der Antragsunterlagen. Mit dem unterschriebenen Antrag wird ausreichend deutlich, dass die beigefügten Anlagen in dem beigefügten Umfang Bestandteil des Antrags werden sollten. Ein Formzwang für die einem Antrag beizufügenden Gutachten gibt es nicht.

Soweit eingewendet worden ist, dass die Schreiben der Genehmigungsbehörde vom 12.01.2017 und 31.01.2017 nicht mit den Antragsunterlagen ausgelegt worden sind, ist darin kein Verfahrensfehler und insbesondere keine Verkürzung von Rechten Dritter zu erkennen. Die Schreiben entstammen der nach § 25 Abs. 2 VwVfG, § 15 Abs. 1 Satz 1 UVPG und § 41 Abs. 2 LuftVZO gebotenen Antragsberatung und Vorabstimmung über den Antragsgegenstand und den Inhalt der anzufertigenden Antragsunterlagen. Die Ergebnisse dieser Beratung sind vollumfänglich bei der Erstellung der Antragsunterlagen berücksichtigt worden. Zusätzliche Betroffenheiten ergeben sich aus den Schreiben im Rahmen der Antragsberatung deshalb nicht. Die Schreiben waren daher nicht öffentlich auszulegen.

Die Antragstellerin hat als Reaktion auf die Einwendungen ergänzend ein Baulärmgutachten eingeholt und unter dem 30.09.2019 vorgelegt. Auch insoweit ergeben sich durch den Erlass ergänzender Auflagen (Nrn. 16 – 21) zu Lärmschutzmaßnahmen während der Bautätigkeiten keine zusätzlichen Betroffenheiten, so dass es einer weiteren Auslegung nicht bedurfte.



III.

Materiell-rechtliche Bewertung

1. Notwendigkeit des Vorhabens

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

1.1 Planrechtfertigung

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

Ein entsprechender Bedarf ergibt sich aus der Entscheidung des Inspektors der Luftwaffe vom 27.04.2015, nach der in der Zielstruktur die Stationierung von 35 Luftfahrzeugen des Typs Eurofighter am Militärflugplatz Wittmundhafen vorgesehen ist. Die Stationierungsentscheidung soll den Aufwuchs der Taktischen Luftwaffengruppe 71 "Richthofen" mit 20 Eurofightern zum Taktischen Luftwaffengeschwader 71 "Richthofen" mit 35 Eurofightern ermöglichen. Umgesetzt wurde die Entscheidung am 01.07.2016 mit der Aufstellung des Taktischen Luftwaffengeschwaders 71 "Richthofen" am Standort Wittmund. Die Begründung der Entscheidung zur Aufstellung eines Taktischen Luftwaffengeschwaders auf dem Militärflugplatz Wittmundhafen mit dem Betrieb von 35 Luftfahrzeugen des Typs Eurofighter ergibt sich vorrangig aus den eingegangenen Bündnisverpflichtungen Deutschlands gegenüber der NATO im Rahmen des NATO Defence Planning Process sowie des Standing Defence Plans. Für beide Fälle ist der Betrieb von insgesamt 138 Luftfahrzeugen des Typs Eurofighter in der Luftwaffe notwendig, um die gegenüber der NATO angezeigten Luftfahrzeuge für Bündnisverpflichtungen bereitzustellen. Die quantitative Kräfteanzeige Deutschlands gegenüber der NATO bedingt für die Luftwaffe bei voller Ressourcen-Ausstattung den Betrieb von 4 Taktischen Luftwaffengeschwadern, um sowohl die materielle als auch personelle Durchhaltefähigkeit zu gewährleisten. Im Gegensatz zur zuvor stationierten Taktischen Luftwaffengruppe 71 "Richthofen" mit 20 Luftfahrzeugen des Typs Eurofighter ist man auf dem Militärflugplatz Wittmundhafen damit in der Lage, nicht nur die



zugewiesenen Aufgaben im Bereich der Quick Reaction Alert (Interceptor)/Sicherheit im Luftraum zu erfüllen, sondern auch einen adäquaten Personalpool an Luftfahrzeugführern und Technischem Personal für die Einsätze im Rahmen NATO Responce Force und Very High Joint Readiness Task Force bereitzustellen.

In diesem Zusammenhang werden mit dem entsprechenden Ausbau- und Nutzungskonzept verschiedene bauliche Änderungen erforderlich. Die baulichen Änderungen werden durch die Umstellung des Betriebes vom Waffensystem F-4F "Phantom" auf das Waffensystem "Eurofighter" sowie der Erhöhung des Betriebes von 20 auf 35 Luftfahrzeuge des Typs Eurofighter notwendig. Für die Erhöhung des Betriebes wird hauptsächlich eine weitere Nutzung von Abstellflächen für Luftfahrzeuge des Typs Eurofighter notwendig, die bereits mit dem Luftfahrzeug F-4F "Phantom" genutzt wurden, aber bei einem Betrieb von 20 Luftfahrzeugen des Typs Eurofighter (Taktische Luftwaffengruppe 71 "Richthofen") nicht erforderlich gewesen wären.

Die beantragte Erweiterung der Liegenschaft im Westen wird erforderlich, um den südlichen Liegenschaftsbereich über eine Straße zu erschließen.

1.2 Alternativenprüfung

Im Rahmen der planerischen Abwägung war auch zu prüfen, ob zur beantragten Planung Alternativen zur Verfügung stehen, mit denen die Planungsziele erreicht werden könnten und die einen geringeren Eingriff in öffentliche oder private Interessen verursachen würden. Zu der Erweiterung der Anlage und zum Betrieb des Militärflugplatzes Wittmundhafen im Umfang des Antrags vom 24.09.2019 bestehen keine sich anbietenden oder gar aufdrängenden Standort- oder Planungsalternativen, mit denen die verfolgten Planungsziele erreicht werden können. Die Prüfung der Alternativen hat ergeben, dass die dem Antrag auf Genehmigung zugrundeliegende Planung zur Erweiterung der Anlage und zur Erhöhung des Betriebes diejenige ist, die unter Berücksichtigung des planerischen Gebots der Vermeidung bzw. Minimierung von Eingriffen und Belastungen in Anbetracht der zu erreichenden planerischen Ziele gegenüber allen anderen in Frage kommenden Varianten vorzugswürdig ist:

1.2.1 Keine Standortalternativen

Standortalternativen für die beantragten Maßnahmen bestehen nicht. Der Standing Defense Plan der NATO sowie weitere Planungsdokumente sehen für den Fall einer Landes- und Bündnisverteidigung (LV/BV) eine entsprechende Nutzung des Militärflugplatzes Wittmundhafen vor, die sich auch aus seiner geografischen Lage im Vergleich zu Alternativstandorten und bereits vorhandenen Standorten ableitet. Die geografische Lage ist insbesondere in Bezug auf einen



möglichen Einflug gegnerischer Kräfte über die Nord- und Ostsee zu bevorzugen. Da sich die Aufgabe Quick Reaction Alert (Interceptor) anhand der Abdeckung des zu schützenden Luftraums und der wahrscheinlichen Einfluggebiete der abzufangenden Luftfahrzeuge auf einen grenznahen Nord- und einen Südteil Deutschlands konzentriert, kann diese Aufgabe für den Nordteil Deutschlands nur mit einem Taktischen Luftwaffengeschwader in Wittmund durchhaltefähig und operationell effizient übernommen werden.

Die Antragstellerin hat überzeugend dargelegt, dass sich die Taktischen Luftwaffengeschwader in Laage aufgrund des Ausbildungsflugbetriebs und in Nörvenich aufgrund der ca. 25 Minuten dauernden Anflugzeit bis zur See für diese Aufgabe nur sehr bedingt geeignet haben und diese Aufgabe daher nicht dauerhaft mit der gleichen Effizienz übernehmen könnten. Mit der ressourcenzehrenden Aufgabe Quick Reaction Alert (Interceptor) ist eine entsprechende Ausstattung an Luftfahrzeugen des Typs Eurofighter für das Taktische Luftwaffengeschwader 71 "Richthofen" vergleichbar der anderen drei Taktischen Luftwaffengeschwader der Luftwaffe erforderlich. Eine höhere Ausstattung mit Luftfahrzeugen des Typs Eurofighter der anderen drei Taktischen Luftwaffengeschwader wurde dennoch geprüft, hat sich aber auch aufgrund von Kapazitätsproblemen zur Aufnahme der Luftfahrzeuge sowie der Notwendigkeit zur Durchführung einer effizienten Ausbildung, auch aufgrund der fehlenden Zugänge zu geeigneten Lufträumen, operationell nicht durchgesetzt. Somit bietet ein Taktisches Luftwaffengeschwader auf dem Militärflugplatz Wittmundhafen einen erheblichen Vorteil bezüglich der taktischen Verbandsausbildung.

1.2.2 Keine Planungsalternativen

Weder für das Gesamtvorhaben noch für einzelne Teilmaßnahmen ergaben sich weitere Planungsalternativen, die zur Erreichung des Planungsziels besser geeignet gewesen wären. Im Zuge der Planungen wurde versucht, die erforderlichen Maßnahmen auf bereits befestigten Flächen oder in bereits bestehenden Gebäuden umsetzen, um Neuversiegelungen weitestgehend zu vermeiden.

Hinsichtlich der Liegenschaftserweiterung im Westen ergeben sich ebenfalls keine Planungsalternativen, da die noch zu errichtende Straße einen bestimmten Abstand zur ILS-Anlage gewährleisten muss und eine Querung der Start- und Landebahn aus Sicherheitsgründen ausgeschlossen ist.



2. Erfordernisse der Raumordnung und der Landesplanung

Gemäß §§ 6 Abs. 2, 30 Abs. 3 LuftVG ist vor der Erteilung der Genehmigung besonders zu prüfen, ob die beantragten Änderungen den Erfordernissen der Raumordnung entsprechen. Erfordernisse der Raumordnung sind nach § 3 Nr. 1 ROG Ziele der Raumordnung, Grundsätze der Raumordnung und sonstige Erfordernisse der Raumordnung. Während die Grundsätze der Raumordnung in § 2 ROG und § 2 NROG definiert sind, finden sich die Ziele und sonstigen Erfordernisse der Raumordnung mangels eines Bundesraumordnungsplans/-programms in den Raumordnungsplänen der Landesplanung. In Niedersachsen sind dazu nach § 4 Abs. 1 NROG das Landes-Raumordnungsprogramm (LROP) und das jeweilige Regionale Raumordnungsprogramm nach § 5 Abs. 1 NROG (RROP) zu betrachten. Auch das Ergebnis eines Raumordnungsverfahrens und landesplanerische Stellungnahmen sind nach § 3 Abs. 1 Nr. 4 ROG sonstige Erfordernisse der Raumordnung.

2.1 Raumordnungsverfahren

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

Im Übrigen ist mit den hier beantragten Änderungen kein raumordnerisch relevanter zusätzlicher Flächenbedarf außerhalb des bestehenden Flugplatzgeländes verbunden. Die Liegenschaftserweiterung im Westen stellt keine Inanspruchnahme in erheblichem Umfang dar, vielmehr erweist sie sich mit ca. 10.683 m² im Verhältnis zur Größe des übrigen Liegenschaftsgeländes als gering.



2.2 Landes-Raumordnungsprogramm

Das Landes-Raumordnungsprogramm (LROP 2017) gemäß der Verordnung über das Landes-Raumordnungsprogramm Niedersachsen in der Fassung vom 26.09.2017 (Nds. GVBl. 2017, 378), steht der Erweiterung des Militärflugplatzes um die beantragten baulichen und betrieblichen Erweiterungen nicht entgegen.

Das LROP 2017 legt in Abschnitt 2.1 Ziff. 10 fest, dass für militärische Flug- und Übungsplätze, für die Lärmschutzverordnungen nach dem Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm erlassen worden sind, mindestens die Schutzzonen 1 und 2 in den regionalen Raumordnungsprogrammen als Lärmbereiche festzulegen sind. Nach Ansicht der Genehmigungsbehörde handelt es sich bei dieser Ziffer um eine Regelung zum Bestandsschutz. Dies folgt auch aus den Erläuterungen zu Ziffer 10, wonach sichergestellt werden soll, dass die Abstände zwischen emittierenden militärischen Anlagen und der Wohnbebauung sowie sonstigen lärmempfindlichen Einrichtungen und Nutzungen nicht geringer werden. Für den Militärflugplatz Wittmundhafen ist ein solcher Lärmschutzbereich nach Maßgabe der Verordnung über die Festsetzung des Lärmschutzbereichs für den militärischen Flugplatz Wittmundhafen vom 04.08.2015 (Nds. GVBl. Nr. 15/2015) – auf der Grundlage des § 4 Abs. 1 Nr. 3 FluLärmG – am 16. 10.2015 ausgewiesen worden.

Mithin sind die Festsetzungen des Regionalen Raumordnungsprogramms maßgeblich.

2.3 Regionales Raumordnungsprogramm

Durch das Regionale Raumordnungsprogramm (RROP) für den Landkreis Wittmund und den Entwurf des Regionalen Raumordnungsprogramms des Landkreises Aurich (RROP Aurich 2018) wird der Bereich des Militärflugplatzes Wittmundhafen als Sperrgebiet ausgewiesen. Gemäß der textlichen Darstellung des RROP für den Landkreis Wittmund ist der Militärflugplatz Wittmundhafen entsprechend Ziffer D 3.11.201 aus strukturpolitischen Gründen zu erhalten. Das Ziel der Erhaltung hat Vorrang vor der Verwirklichung anderer Planungen und Maßnahmen. Der Bereich des Militärflugplatzes Wittmundhafen ist sowohl im RROP des Landkreises Wittmund als auch im Entwurf 2018 des RROP des Landkreises Aurich als Vorranggebiet für Trinkwassergewinnung ausgewiesen. Zudem sind in der Umgebung des Militärflugplatzes im RROP des Landkreises Wittmund Vorsorgegebiete für Landwirtschaft, Vorsorgegebiete für Natur und Landschaft sowie Vorsorgegebiete für Erholung ausgewiesen. Im RROP Entwurf 2018 des RROP Aurich sind in der Umgebung des Militärflugplatzes Vorbehaltsgebiete für die Landwirtschaft und für die landschaftsbezogene Erholung ausgewiesen. Das Vorhaben entspricht der zielgebenden Festsetzung, denn die Infrastruktur und Ausstattung des Militärflugplatzes sichert auch die Erhaltung und dient daher der vorrangigen Funktion bzw. Nutzung in diesem Gebiet.



Die Überschneidung mit dem Vorranggebiet Trinkwassergewinnung ist offensichtlich nicht als Widerspruch angesehen worden. Dem Vorhaben steht diese Festsetzung daher nicht entgegen. Das Gelände der Liegenschaft befindet sich außerhalb von Trinkwasserschutzgebieten. Das nächst gelegene Trinkwasserschutzgebiet liegt in 4 km Entfernung nördlich des Geländes. Durch das Vorhaben wird die Flugplatzanlage räumlich nicht relevant erweitert, Grundwasserentnahmen finden nicht statt. Das Vorhaben begünstigt zudem den Schutz des Grundwassers, indem auf den neu zu erstellenden Vorfeldflächen Wasser über die anzulegende Kanalisation zur Verhinderung stofflicher Einträge ins Grundwasser über das anfallende Regenwasser abgeleitet wird. Zudem steigt der Anteil der versiegelten Flächen auf dem Flugplatzgelände vorhabenbedingt nur in geringem Umfang an. Eine nachteilige Beeinflussung der Trinkwassergewinnung ist daher auszuschließen.

Die für die ergänzend beantragte Liegenschaftserweiterung im Westen benötigten Flächen liegen ausweislich des LROP und des Entwurfs des RROP des Landkreises Aurich ebenfalls im Vorranggebiet Trinkwassergewinnung. Zudem sind in dem Entwurf des RROP des Landkreises Aurich für dieses Gebiet Vorbehaltsgebiete für die Landwirtschaft und die landschaftsbezogene Erholung ausgewiesen. Aufgrund der geringen Größe der Erweiterung von ca. 10683 m² und des geringen Umfangs der geplanten Versiegelung für die anzulegende Straße stehen keine Auswirkungen auf das Vorranggebiet Trinkwassergewinnung und die Vorbehaltsgebiete zu befürchten.

Die in der Umgebung ausgewiesenen Vorsorge- und Vorbehaltsgebiete stehen dem Vorhaben ebenfalls nicht entgegen. Als Vorbehaltsgebiete sollen solche Gebiete ausgewiesen werden, die bestimmten raumbedeutsamen Funktionen oder Nutzungen vorbehalten bleiben sollen, denen bei der Abwägung mit konkurrierenden raumbedeutsamen Funktionen oder Nutzungen besonderes Gewicht beizumessen ist, § 7 Abs. 3 Satz 2 Nr. 2 ROG. Die Vorbehalts- und Vorsorgegebiete werden von dem Vorhaben nicht betroffen. Die Auswirkungen auf die Natur werden zudem durch die vorgesehenen Maßnahmen des Fachbeitrages Eingriffsregelung vermindert bzw. kompensiert. Eine Beeinträchtigung der Gebiete in ihrer Eignung und besonderen Bedeutung findet nicht statt.

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



3. Erfordernisse des Städtebaus

Bei der zu treffenden Abwägungsentscheidung sind auch die Erfordernisse des Städtebaus, d.h. die Belange der Bauleitplanung, wie sie sich insbesondere aus dem Katalog in § 1 Abs. 6 BauGB ergeben, angemessen zu berücksichtigen, § 6 Abs. 2 Satz 1 LuftVG. Dieses Kriterium dient insbesondere dem Schutz der Planungshoheit der von der Flugplatzanlage und dem Flugbetrieb betroffenen Gemeinden, die als Teil des Selbstverwaltungsrechts auch verfassungsrechtlich nach Art. 28 Abs. 2 GG und Art. 57 Abs. 1 der Verfassung des Landes Niedersachsen geschützt ist. Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts besteht eine wehrfähige Rechtsposition einer betroffenen Gemeinde dann, wenn das Vorhaben nachhaltig – d.h. mit unmittelbaren Auswirkungen gewichtiger Art – eine hinreichend bestimmte Planung der Gemeinde stört oder wegen seiner Großräumigkeit wesentliche Teile des Gemeindegebiets einer durchsetzbaren gemeindlichen Planung entzieht (st. Rspr., BVerwG, Beschluss vom 02.08.2006 – 9 B 9.06 – NVwZ 2006, 1290; BVerwG, Urteil vom 27.03.1992 – 7 C 18/91 – NVwZ 1993, 364, 365).

3.1 Zusätzlicher Flächenbedarf

Zusätzlicher Flächenbedarf von ca. 10.683 m² besteht lediglich durch die ergänzend beantragte Westerweiterung auf dem Gebiet der Stadt Aurich. Im Übrigen werden keine Flächen außerhalb des bestehenden Flugplatzes in Anspruch genommen. Die Stadt Aurich wurde hinsichtlich der Einschränkung ihrer kommunalen Planungshoheit angehört. Gegen die Westerweiterung hat sie keine Bedenken erhoben. Eine Beeinträchtigung der Planungshoheit der umliegenden Gemeinden ist daher vorhabenbedingt nicht gegeben

3.2 Bauschutzbereich

Die kommunale Planungshoheit kann auch durch Beschränkungen beeinträchtigt werden, die aufgrund eines Bauschutzbereichs nach § 12 LuftVG zu beachten sind. Solche Einschränkungen sind heute bereits nach Maßgabe des bestehenden Bauschutzbereichs vorhanden. Mit den beantragten Änderungen ist aber keine Änderung des Bauschutzbereichs und deshalb auch keine weitergehende Beeinträchtigung der kommunalen Planungshoheit der betroffenen Gemeinden verbunden.

3.3 Lärmschutzbereich

Eine Beeinträchtigung der kommunalen Planungshoheit kann sich auch aus bei der Bauleitplanung zu berücksichtigenden Baubeschränkungen und Bauverboten ergeben, die mit der Festsetzung von Lärmschutzbereichen nach dem Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm einhergehen, vgl. §§ 5,



6 FluLärmG. Ferner kann durch § 5 Abs. 1 Satz 1 und Satz 2 FluLärmG die Möglichkeit der Errichtung von Gebäuden für öffentliche Einrichtungen beschränkt werden.

Die Notwendigkeit einer Neufestsetzung des Lärmschutzbereichs beurteilt sich nach § 4 FluLärmG. Soweit danach ein Lärmschutzbereich neu festzusetzen ist und dieser über die Zonenpunkte des bisherigen Lärmschutzbereichs hinausgeht, müssen die Folgen der Neufestsetzung für die kommunale Planungshoheit auch in die Abwägung einbezogen werden. Für den Militärflugplatz Wittmundhafen ist ein Lärmschutzbereich nach Maßgabe der Niedersächsischen Verordnung über die Festsetzung des Lärmschutzbereichs für den militärischen Flugplatz Wittmundhafen vom 04.08.2015 (Nds. GVBl. Nr. 15/2015) – auf der Grundlage des § 4 Abs. 1 Nr. 3 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm (FluLärmG) – am 16. 10.2015 veröffentlicht worden. Gemäß § 4 Abs. 5 Satz 1 FluLärmG ist der Lärmschutzbereich für einen wesentlich baulich erweiterten Flugplatz dann neu festzusetzen, wenn eine Änderung in der Anlage oder im Betrieb des Flugplatzes zu einer wesentlichen Veränderung der Lärmbelastung in der Umgebung des Flugplatzes führen wird. Eine solche Veränderung liegt u.a. dann vor, wenn sich die Höhe des äquivalenten Dauerschallpegels LAeq Tag an der Grenze der Nacht-Schutzzone um mindestens 2 dB(A) ändert, vgl. § 4 Abs. 5 Satz 2 FluLärmG. Dies ist vorliegend der Fall. Denn die Pegelwerte des „Prognoseszenarios 2030“ nehmen an den meisten Zonenpunkten der mit o.g. Verordnung vom 04.08.2015 ausgewiesenen Nacht-Schutzzone um deutlich mehr als 2 dB(A) zu.

Auf die Zunahme an den Zonenpunkten der Nacht-Schutzzone kommt es nach Auffassung der Genehmigungsbehörde auch dann an, wenn die Fläche der bisherigen Nacht-Schutzzone nicht zum Lärmschutzbereich gehörte, weil sie vollständig auf dem Flugplatzgelände lag, vgl. § 2 Abs. 1 FluLärmG i.V.m. § 1 Abs. 4 der Niedersächsischen Verordnung über die Festsetzung des Lärmschutzbereichs für den militärischen Flugplatz Wittmundhafen vom 04.08.2015 (Nds. GVBl. Nr. 15/2015). Dies ergibt sich vorliegend bereits aufgrund des Schutzzwecks des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm, nach dem der Schutz der Allgemeinheit und Nachbarschaft vor Gefahren, erheblichen Nachteilen und erheblichen Belästigungen durch Fluglärm sichergestellt werden soll. Vor diesem Hintergrund muss die Regelung des § 2 Abs. 4 Satz 2 FluLärmG zumindest dann Anwendung finden, wenn sich die Nacht-Schutzzone mit der vorhabenbedingten Erhöhung des Fluglärms erstmals über die Grenzen des Flugplatzgeländes hinaus verlagert. Das verlangt die gesetzlich vorgesehene Erhöhung des Schallschutzes für die Anwohner, die mit der Anwendung der Neubauwerte nach § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 3 FluLärmG einhergeht.

Aufgrund der notwendig werdenden Neufestsetzung des Lärmschutzbereichs waren die Folgen für die kommunale Planungshoheit in den Blick zu nehmen:



Die Folgen für die kommunale Planungshoheit sind nach Auffassung der Genehmigungsbehörde verhältnismäßig. Zusätzliche Baubeschränkungen und Bauverbote nach §§ 5, 6 FluLärmG ergeben sich für die Städte Wittmund und Aurich dort, wo die neu festzusetzenden Lärmschutzbereiche über die bereits festgesetzten Schutzzonen des Lärmschutzbereichs 2020 hinausgehen. Die gemäß § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 3 FluLärmG prognostizierten Lärmschutzzonen reichen über die Konturen der bisherigen Lärmschutzzonen bereits durch Anwendung der Neubauwerte hinaus (vgl. Fluglärmgutachten der AVIA Consult GmbH vom 04.01.2018, Plan-Nr. 10). Die von der Neufestsetzung betroffenen und über die Grenzen der Liegenschaft hinausgehenden Flächen sind überwiegend landwirtschaftlich genutzt. Innerhalb der neufestzusetzenden Tagschutzzone 1 befinden sich ca. 400 Wohnhäuser, die nur zu einem geringen Teil in beplanten Gebieten liegen. Innerhalb der neu festzusetzenden Nachtschutzzone befinden sich ca. 10 Wohnhäuser. Diese Bestandsobjekte werden von den Bauverboten jedoch nicht berührt, § 5 Abs. 4 LuftVG.

Der Verhältnismäßigkeit der Einschränkung der Planungshoheit steht auch nicht entgegen, dass sich im Gebiet der Städte derzeit zwei Bebauungspläne in Aufstellung befinden, die teilweise bzw. vollständig in der neufestzusetzenden Tagschutzzone 1 liegen. In diesen sind jedoch nur sehr wenige Wohnnutzungen vorgesehen. Mithin stellt sich die Betroffenheit konkreter Planungen als vergleichsweise gering dar, während die mit der Anwendung der Neubauwerte verbundene Neufestsetzung der Lärmschutzbereiche zum einen dem Schallschutz der Anwohner dient, indem der Kreis der Anspruchsberechtigten im Zuge des passiven Schallschutzes ausgedehnt wird. Und zum anderen dient das Vorhaben Zielen der Landesverteidigung und der Einhaltung von Bündnisverpflichtungen. Zudem sind beide Städte im Rahmen der Behörden- und der Öffentlichkeitsbeteiligung beteiligt worden und haben auch nach ergänzendem Hinweis auf die Betroffenheit ihrer Planungshoheit und die oben benannten möglichen Konflikte keine Bedenken geltend gemacht. Aufgrund dessen stellt sich die Beeinträchtigung der Planungshoheit nach Auffassung der Genehmigungsbehörde nicht als unangemessen dar.

3.4 Zusammenfassende Bewertung

Zusammenfassend bleibt festzuhalten, dass das Vorhaben nicht nachhaltig – d.h. mit unmittelbaren Auswirkungen gewichtiger Art – eine hinreichend bestimmte Planung der Gemeinde stört oder wegen seiner Großräumigkeit wesentliche Teile des Gemeindegebiets unverhältnismäßig einer durchsetzbaren gemeindlichen Planung entzieht, und dass die Erfordernisse des Städtebaus angemessen berücksichtigt werden. Eine Änderung des Bauschutzbereichs ist mit den beantragten Änderungen nicht verbunden.



Die dem Militärflugplatz Wittmundhafen zuzurechnende Fluglärmbelastung beeinflusst die Planungshoheit der betroffenen Städte Aurich und Wittmund, indem zusätzliche Flächen Baubeschränkungen und Bauverböten unterworfen und in Anspruch genommen werden. Dies stellt sich im Ergebnis auch im Hinblick auf die Verbesserung des Schallschutzes für die Wohnbevölkerung jedoch als verhältnismäßig dar.

4. Schutz vor Fluglärm

Nach § 6 Abs. 2 Satz 1 LuftVG ist vor Erteilung der Genehmigung besonders zu prüfen, ob der Schutz vor Fluglärm angemessen berücksichtigt ist.

4.1 Ermittlung der Lärmbelastung

Grundlage der Ermittlung der Fluglärmbelastung in der Flugplatzumgebung des Militärflugplatzes Wittmundhafen ist das prognostizierte Verkehrsgeschehen, welches auf der Grundlage des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm und unter Berücksichtigung von Art und Umfang des voraussehbaren Flugbetriebs ermittelt und durch die Antragstellerin in Form des Berichts zur Erstellung der Datenerfassungssysteme (Anlage 2 der Antragsunterlagen) vorgelegt wurde. Zur Beurteilung des daraus errechneten Fluglärms hat die Antragstellerin das Fluglärmgutachten der AVIA Consult GmbH vom 04.01.2018 als Anlage 3, das Bodenlärmgutachten der KSZ Ingenieurbüro GmbH vom 18.09.2018 als Anlage 4 und die Gesamtlärmbetrachtung der AVIA Consult GmbH vom 24.01.2018 als Anlage 5 der Antragsunterlagen im Rahmen des Genehmigungsverfahrens vorgelegt. Ergänzend hat die Antragstellerin ein Baulärmgutachten der KSZ Ingenieurbüro GmbH vom 26.09.2019 vorgelegt.

4.1.1 Ermittlung der zugrunde gelegten Flugbewegungszahlen

Die Antragstellerin hat durch das Zentrum Luftoperationen für die Szenarien „Vergleichsszenario 2005 – 2011“, „Lärmschutzbereich 2020“ und „Prognoseszenario 2030“ Datenerfassungssysteme nach den Vorgaben der „Anleitung zur Datenerfassung über den Flugbetrieb“ (AzD) erstellen lassen, aus denen sich Art und Umfang des voraussehbaren Flugbetriebes ergeben. Die Genehmigungsbehörde hält die erstellten Datenerfassungssysteme für plausibel und nachvollziehbar. Zur Erstellung der Datenerfassungssysteme sind nach Ansicht der Genehmigungsbehörde die richtigen Eingangsdaten verwendet worden. So sind den Datenerfassungssystemen die tatsächlichen Flugbewegungszahlen der Jahre 2005 bis 2011 zugrunde gelegt worden, weil diese den ortsüblichen Flugbetrieb darstellen. Die Antragstellerin hat die Wahl dieses Vergleichsszenarios nachvollziehbar mit der ab 2012 durchgeführten Umstellung des Luftfahrzeugs F-4 Phantom auf das Luftfahrzeug Eurofighter begründet. Ergänzend hat sie



durch das Szenario „Lärmschutzbereich 2020“ den aktuellen planerischen Ist-Zustand dargestellt. Diesem liegt die Stationierung von 20 Eurofightern zugrunde. Die dargestellten drei Szenarien ermöglichen eine umfassende Ermittlung und Bewertung der vorhabenbedingten Auswirkungen auf die Umwelt.

Die Datenerfassungssysteme für die Szenarien „Prognoseszenario 2030“ und „Lärmschutzbereich 2020“ unterscheiden sich lediglich hinsichtlich der Anzahl des Typs S-MIL 6, dem der Eurofighter zuzuordnen ist. Durch die Stationierung von zusätzlichen 15 Eurofightern ergeben sich in den sechs verkehrsreichsten Monaten 1.953 zusätzliche Flugbewegungen. Davon entfallen 21 zusätzliche Flugbewegungen auf den Nachtzeitraum. Diese beiden Szenarien bleiben hinsichtlich der Gesamtflugbewegungen in den sechs verkehrsreichsten Monaten mit 6.798 Flugbewegungen im Szenario „Lärmschutzbereich 2020“ und 8.751 Flugbewegungen im „Prognoseszenario 2030“ hinter dem Vergleichsszenario zurück. Das „Vergleichsszenario 2005-2011“ weist in den sechs verkehrsreichsten Monaten 11.457 Gesamtflugbewegungen aus.

Flugbewegungszahlen in den sechs verkehrsreichsten Monaten

Luftfahrzeuggruppe	Luftfahrzeugmuster (Beispiele)	Vergleichsszenario 2005-2011		Lärmschutzbereich 2020		Prognoseszenario 2030	
		Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht
P 1.1	SF 25 C Motorsegler	0	0	50	0	50	0
P 1.3	PA-18, YAK50, FA200, C-172	21	0	297	0	297	0
P 1.4	PC-7	132	0	8	0	8	0
S 5.1	Global5000, CL601, LJ, C525	94	0	78	0	78	0
P-MIL 1	Do228	6	0	4	0	4	0
P-MIL 2	C-160, P3C, C-130	188	0	175	0	175	0
S-MIL 1	E3A AWACS	3	0	8	0	8	0
S-MIL 2	F-4 Phantom, Mirage2000	9.274	10	14	0	14	0
S-MIL 3	Tornado	792	0	325	0	325	0
S-MIL 4	A4, F-16, F-18	655	0	633	0	633	0
S-MIL 6	Eurofighter	116	0	5.067	14	6.999	35
H 1.1	MD Explorer, EC135, BO105	20	0	23	0	23	0
H 1.2	BK117	23	0	12	0	12	0
H 2.1	SEA King, Lynx, Bell 202/212	103	0	82	0	82	0
H 2.2	NH-90	20	0	8	0	8	0
Gesamt		11.447	10	6.784	14	8.716	35



4.1.2 Fluglärmprognose

Die darauf basierende Berechnung des vorhabenbedingten Fluglärms ist für die Genehmigungsbehörde nachvollziehbar und entspricht den gesetzlichen Vorgaben. In dem vorgelegten Fluglärmgutachten ist die Fluglärmbelastung für die Szenarien „Vergleichsszenario 2005 – 2011“, „Lärmschutzbereich 2020“ und „Prognoseszenario 2030“ durch die Ausweisung verschiedener Fluglärmkonturen gemäß dem nach der Ersten Verordnung zur Durchführung des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm (1. FlugLSV) maßgeblichen Verfahren berechnet worden. Zusätzlich sind 86 Immissionsorte ausgewählt und untersucht worden. Die Immissionsorte sind in Abstimmung mit den umliegenden Kommunen in den am häufigsten durch Überflüge belasteten Gebieten mit Wohnbebauung verortet worden. Für jeden Immissionsort sind die äquivalenten Dauerschallpegel (L_{Aeq}), die A-bewerteten Maximalschalldruckpegel (L_{ASmax}) und die statistische Verteilung der A-bewerteten Maximalschalldruckpegel von Fluglärmereignissen ausgewiesen und zwischen den drei Szenarien verglichen worden.

Der Vergleich des „Prognoseszenarios 2030“ mit dem „Vergleichsszenario 2005-2011“ ergibt eine vorhabenbedingte Verringerung des äquivalenten Dauerschallpegels im Tageszeitraumes für das Prognoseszenario 2030 an allen Immissionsorten. Die Verringerung beträgt zwischen -2,9 und -16,2 dB(A). Der Vergleich des äquivalenten Dauerschallpegels im Tagzeitraum des „Prognoseszenarios 2030“ mit dem des Szenarios „Lärmschutzbereich 2020“ zeigt auf, dass die Realisierung des neuen Nutzungskonzeptes zu einer Erhöhung der Fluglärmbelastung von durchschnittlich 0,4 dB(A) führen wird. Die Zunahme liegt zwischen 0,1 und 0,8 dB(A).

Äquivalente Dauerschallpegel 06.00 Uhr bis 22.00 Uhr

Nr.	Bezeichnung des Immissionsortes	L_{Aeq} in dB(A)		
		Lärmschutzbereich 2020	Prognoseszenario 2030	Differenz
Wittmund				
1	Bauernhof, Webershausener Str. 20	71,6	72,4	0,8
2	Rohde-Mobile, Webershausener Str. 16	71,6	72,4	0,8
3	Webershausener Str. 8	70,5	71,2	0,7
4	Gaststätte „Müller Ardorf“, Heglitzer Str. 20	64,1	64,9	0,8
5	Grundschule Ardorf, Bei der Kirche 3	57,1	57,7	0,6
6	Nord-Ost-Ecke Bauplangebiet Ardorf	59,1	59,8	0,7
7	Grundschule Leerhufe, Klosterstraße 4	43,9	44,4	0,5
8	Kindergarten Leerhufe, Brinkerstraße 2A	43,4	43,9	0,5
9	Horster Straße 43	54,1	54,3	0,2
10	Wohnpark Harlingerland, Agnes-von-Rietberg Str.	51,5	51,8	0,3
11	Krankenhaus, Dohuser Weg 10	51,3	51,7	0,4
12	Kindergarten Robert-Koch, Robert-Koch-Straße 12	48,7	49,1	0,4
13	Kindergarten, Goethestr. 11	47,4	47,9	0,5
14	Johanneshaus Wittmund, Am Schützenplatz 41	51,2	51,6	0,4



15	A.-von-Humboldt-Schule, Brandenburger Str. 4	45,9	46,5	0,6
16	Kita St. Nicolai, Blumenweg 4	47,7	48,3	0,6
17	Alter Postweg 30	52,6	52,9	0,3
18	Alter Postweg 59	58,9	59,1	0,2
19	Alter Postweg 82	64,4	64,5	0,1
20	Grundschule Willen, Brink 52	54,5	55,1	0,6
21	Kindergarten Burhufe, Upsteder Str. 7	48,9	49,5	0,6
22	Kindergarten Bliersum, Notiser Weg 11A	44,0	44,7	0,7
23	Kindergarten Carolinensiel, Wittmunder Str. 22	36,6	36,9	0,3
24	Johanneshaus Carolinum, Bahnhofstr. 12	36,2	36,5	0,3
Aurich				
25	Tannenhausen Badeseesee, Strand	49,4	49,7	0,3
26	Grundschule Tannenhausen, Dornumer Straße 54	46,4	46,8	0,4
27	Kindergarten Immenkörv, Nee Streek 1	45,4	45,9	0,5
28	Finkenburgschule, Breslauer Str. 13	39,3	39,7	0,4
29	Gesamtschule Aurich, Am Schulzentrum 14	35,2	35,6	0,4
30	Realschule Aurich, Reilstr. 14	36,6	37,0	0,4
31	Gymnasium Ulricianum, Von-Jhering-Str. 15	38,8	39,1	0,3
32	Lambertischule, Lambertistr. 6	40,0	40,3	0,3
33	Seniorenheim „Am Rosentor“, Fockenbollwerkstr. 29	40,2	40,5	0,3
34	KH Ubbo-Emmius-Klinik, Wallinghausener Str. 8	41,8	42,1	0,3
35	Altenwohnanlage AWO, Popenster Str. 136	41,2	41,4	0,2
36	Lummerland Kindergarten, Husteder Weg 37	44,2	44,4	0,2
37	Grundschule Wiesens, Am Lindenbaum 19	49,2	49,8	0,6
38	IGS Waldschule Egels, An der Waldschule 44	44,9	45,2	0,3
39	KiGa „Lindenbaum“, Wallinghausener Str. 115	45,2	45,5	0,3
40	Realschule Aurich, Esenser Str. 36	41,5	41,8	0,3
41	Kindergarten „Am Wasserturm“, Esenser Str. 90	42,5	42,9	0,4
42	Städtische Kindergarten, Esenser Str. 148	46,4	46,6	0,2
43	Grundschule Sandhorst, Eheweg 15	47,0	47,3	0,3
Aurich				
44	Kindergarten Lilliput e.V., Speendorfer Kirchweg 2	54,0	54,6	0,6
45	Kirche Middels, Alter Heerweg 24	63,5	63,9	0,4
46	Restaurant „Marie-Badberg“ Middels-Osterloog	72,1	72,8	0,7
47	Grundschule Middels, Ogenbarger Kirchstraße 6	67,3	67,6	0,3
48	Landgasthof „Alte Post“, Esenser Str. 299	64,9	65,4	0,5
Jever				
49	Grundschule und KiGa Cleverns, Am Friesenwall 6	41,6	42,1	0,5
50	Kindertagesstätte, Schützenhofstraße 88	44,6	44,9	0,3
51	Berufsbildende Schulen Jever, Schütznehofstr. 23	47,5	47,7	0,2
52	Kindergarten, Hammerschmidtstraße 41	51,0	51,2	0,2
53	Paul-Sillus-Schule, Schulstraße 9	50,6	50,8	0,2
54	Elisa-Kauffeld-Oberschule, Schulstraße 7	50,3	50,5	0,2
55	Friedrich-Schlosser Schule, Schulstraße 5	50,2	50,5	0,3
56	Friedhof Jever, Wittmunder Straße	50,4	50,6	0,2
57	AWO Betreutes Wohnen, St.-Annen-Str. 17	50,1	50,3	0,2
58	Evangelische Kirche, Am Kirchplatz 13	49,7	50,0	0,3
59	Katholische Kirche, Kleine Burgstraße 14	49,5	49,7	0,2
60	Seniorenbetreuung im Sophienstift, Sophienstr. 1	49,0	49,3	0,3
61	Kindergarten und Hort Jever, Lindenallee 12	49,0	49,2	0,2
62	Seniorenhaus MOCA, Schlosserstr. 38	48,6	48,9	0,3
63	Neuapostolische Kirche, Sophienstraße 35	48,1	48,3	0,2
64	Evangelischer Kindergarten, Ammerländer Weg 3	47,4	47,6	0,2
65	Grundschule Harlinger Weg, Harlinger Weg 6	47,2	47,4	0,2



66	Marianne-Sternberg-Haus, Anton-Günther-Str. 26	47,5	47,8	0,3
67	Mariengymnasium, Terrasse 3	48,3	48,5	0,2
68	Friedel-Orth-Hospiz Jever, Mühlenstraße 63 A	47,0	47,2	0,2
69	Kindergarten/KiTa, Joachim-Kayser-Straße 8	47,2	47,4	0,2
70	Pflegebutler, Mühlenstraße 68	43,9	44,1	0,2
71	Kindergarten Moorwarfen, Moorwarfer Gastweg 58	37,8	38,1	0,3
Vogelschutzgebiete				
72	Naturschutzgebiet Ewiges Meer, Südosten	47,2	47,6	0,4
73	Kleines Eversmeer	45,2	45,7	0,5
74	Südenburger Buschhaus	31,7	32,1	0,4
75	Dorumer Nacken, Südosten	24,5	25,0	0,5
76	Gründeich, Süden	36,4	36,7	0,3
77	Damsumer Sand, Nordosten	34,1	34,4	0,3
78	Osquard, Norden	47,5	47,6	0,1
79	Klein Holum	41,6	41,9	0,3
80	Sophiengroden	42,4	42,7	0,3
81	Friederiken-Vorwerk	39,3	39,6	0,3
82	Hoheberg, Norden	65,1	65,8	0,7
FFH-Gebiete				
83	Algershausen, Nordosten	37,5	38,0	0,5
84	Wildkamp	41,4	41,6	0,2
85	Wieseder Tief	31,9	32,3	0,4
86	Friedeburger Tief	37,2	37,4	0,2

Eine ähnliche Entwicklung ergibt sich für den Nachzeitraum. Bei einem Vergleich des „Prognoseszenarios 2030“ mit dem „Vergleichsszenario 2005-2011“ ergibt sich insgesamt ebenfalls eine vorhabenbedingte deutliche Verringerung der Belastung durch Fluglärm von durchschnittlich 4,8 dB(A) im „Prognoseszenario 2030“. Das Fluglärmgutachten weist insoweit allerdings eine recht hohe Streuung der Werte an den Immissionsorten auf, die auf die neue Belegung der Strecken 08_IFR_ARR_RADAR_NORTH_STANDARD und 26_IFR_PAT_NORTH_STANDARD zurückzuführen ist. Auf diesen Strecken haben im „Vergleichsszenario 2005 – 2011“ keine Nachtflugbewegungen stattgefunden. Die neue Belegung dieser beiden Strecken führt insbesondere am nahegelegenen Immissionsort 80 zu einer erheblichen Erhöhung des äquivalenten Dauerschallpegels in der Nacht. Aus dem Vergleich des „Prognoseszenarios 2030“ mit dem Szenario „Lärmschutzbereich 2020“ folgt eine deutliche Erhöhung der Fluglärmbelastung in der Nacht. Die Zunahme beträgt zwischen 0,2 und 16,8 dB(A) und liegt im Durchschnitt bei ca. 8,0 dB(A).



Äquivalente Dauerschallpegel 22.00 Uhr bis 6.00 Uhr

Nr.	Bezeichnung des Immissionsortes	L _{Aeq} in dB(A)		
		Lärmschutzbereich 2020	Prognoseszenario 2030	Differenz
Wittmund				
1	Bauernhof, Webershausener Str. 20	42,2	50,3	8,1
2	Rohde-Mobile, Webershausener Str. 16	42,2	50,4	8,2
3	Webershausener Str. 8	38,8	48,5	9,7
4	Gaststätte „Müller Ardorf“, Heglitzer Str. 20	33,1	42,7	9,6
5	Grundschule Ardorf, Bei der Kirche 3	25,2	34,4	9,2
6	Nord-Ost-Ecke Bauplangebiet Ardorf	28,5	37,6	9,1
7	Grundschule Leerhufe, Klosterstraße 4	9,4	21,9	12,5
8	Kindergarten Leerhufe, Brinkerstraße 2A	8,5	21,4	12,9
9	Horster Straße 43	25,0	29,5	4,5
10	Wohnpark Harlingerland, Agnes-von-Rietberg Str.	21,6	28,4	6,8
11	Krankenhaus, Dohuser Weg 10	21,3	28,3	7,0
12	Kindergarten Robert-Koch, Robert-Koch-Straße 12	16,7	26,5	9,8
13	Kindergarten, Goethestr. 11	14,1	25,8	11,7
14	Johanneshaus Wittmund, Am Schützenplatz 41	18,4	28,2	9,8
15	A.-von-Humboldt-Schule, Brandenburger Str. 4	12,0	25,1	13,1
16	Kita St. Nicolai, Blumenweg 4	13,5	26,7	13,2
17	Alter Postweg 30	19,3	29,2	9,9
18	Alter Postweg 59	25,4	33,2	7,8
19	Alter Postweg 82	30,0	36,4	6,4
20	Grundschule Willen, Brink 52	18,8	32,8	14,0
21	Kindergarten Burhufe, Upsteder Str. 7	12,2	26,5	14,3
22	Kindergarten Blersum, Notiser Weg 11A	10,9	22,9	12,0
23	Kindergarten Carolinensiel, Wittmunder Str. 22	7,4	17,3	9,9
24	Johanneshaus Carolinum, Bahnhofstr. 12	7,0	16,8	9,8
Aurich				
25	Tannenhausen Badeseesee, Strand	23,1	26,7	3,6
26	Grundschule Tannenhausen, Dornumer Straße 54	17,4	23,1	5,7
27	Kindergarten Immenkörv, Nee Streek 1	16,8	22,5	5,7
28	Finkenburgschule, Breslauer Str. 13	6,3	15,1	8,8
29	Gesamtschule Aurich, Am Schulzentrum 14	1,8	11,0	9,2
30	Realschule Aurich, Reilstr.14	2,2	12,0	9,8
31	Gymnasium Ulricianum, Von-Jhering-Str. 15	4,4	14,0	9,6
32	Lambertschule, Lambertistr. 6	4,1	14,5	10,4
33	Seniorenheim „Am Rosentor“, Fockenbollwerkstr. 29	3,8	14,5	10,7
34	KH Ubbo-Emmius-Klinik, Wallinghausener Str. 8	4,4	15,4	11,0
35	Altenwohnanlage AWO, Popenser Str. 136	1,8	14,3	12,5
36	Lummerland Kindergarten, Husteder Weg 37	4,8	16,2	11,4
37	Grundschule Wiesens, Am Lindenbaum 19	0,0	13,0	13,0
38	IGS Waldschule Egels, An der Waldschule 44	5,9	16,4	10,5
39	KiGa „Lindenbaum“, Wallinghausener Str. 115	7,3	17,3	10,0
40	Realschule Aurich, Esenser Str. 36	6,3	16,0	9,7
41	Kindergarten „Am Wasserturm“, Esenser Str. 90	7,3	16,8	9,5
42	Städtische Kindergarten, Esenser Str. 148	10,7	19,3	8,6
43	Grundschule Sandhorst, Eheweg 15	11,4	19,7	8,3
Aurich				
44	Kindergarten Lilliput e.V., Spekendorfer Kirchweg 2	24,1	32,5	8,4
45	Kirche Middels, Alter Heerweg 24	31,2	40,7	9,5



46	Restaurant "Marie-Badberg" Middels-Osterloog	39,5	49,8	10,3
47	Grundschule Middels, Ogenbarger Kirchstraße 6	32,8	42,8	10,0
48	Landgasthof "Alte Post", Esenser Str. 299	31,3	41,1	9,8
Jever				
49	Grundschule und KiGa Cleverns, Am Friesenwall 6	9,2	19,7	10,5
50	Kindertagesstätte, Schützenhofstraße 88	16,2	22,0	5,8
51	Berufsbildende Schulen Jever, Schütznehofstr. 23	20,0	24,8	4,8
52	Kindergarten, Hammerschmidtstraße 41	24,0	28,5	4,5
53	Paul-Sillus-Schule, Schulstraße 9	23,6	28,2	4,6
54	Elisa-Kauffeld-Oberschule, Schulstraße 7	23,2	27,9	4,7
55	Friedrich-Schlosser Schule, Schulstraße 5	23,2	27,8	4,6
56	Friedhof Jever, Wittmunder Straße	23,3	28,0	4,7
57	AWO Betreutes Wohnen, St.-Annen-Str. 17	23,0	27,7	4,7
58	Evangelische Kirche, Am Kirchplatz 13	22,5	27,3	4,8
59	Katholische Kirche, Kleine Burgstraße 14	22,3	27,1	4,8
60	Seniorenbetreuung im Sophienstift, Sophienstr. 1	21,8	26,6	4,8
61	Kindergarten und Hort Jever, Lindenallee 12	21,8	26,6	4,8
62	Seniorenhaus MOCA, Schlosserstr. 38	21,4	26,1	4,7
63	Neuapostolische Kirche, Sophienstraße 35	20,7	25,5	4,8
64	Evangelischer Kindergarten, Ammerländer Weg 3	19,9	24,8	4,9
65	Grundschule Harlinger Weg, Harlinger Weg 6	19,7	24,5	4,8
66	Marianne-Sternberg-Haus, Anton-Günther-Str. 26	20,1	25,0	4,9
67	Mariengymnasium, Terrasse 3	21,0	25,8	4,8
68	Friedel-Orth-Hospiz Jever, Mühlenstraße 63 A	19,5	24,4	4,9
69	Kindergarten/KiTa, Joachim-Kayser-Straße 8	19,8	24,7	4,9
70	Pflegebutler, Mühlenstraße 68	15,8	21,1	5,3
71	Kindergarten Moorwarfen, Moorwarfer Gastweg 58	7,4	15,0	7,6
Vogelschutzgebiete				
72	Naturschutzgebiet Ewiges Meer, Südosten	19,9	22,5	2,6
73	Kleines Eversmeer	17,7	22,5	4,8
74	Südenburger Buschhaus	7,4	11,0	3,6
75	Dorumer Nacken, Südosten	1,2	4,4	3,2
76	Gründeich, Süden	10,4	14,5	4,1
77	Damsumer Sand, Nordosten	8,0	10,9	2,9
78	Osquard, Norden	17,9	18,1	0,2
79	Klein Holum	2,9	9,6	6,7
80	Sophiengroden	14,2	24,0	9,8
81	Friederiken-Vorwerk	10,7	20,2	9,5
82	Hoheberg, Norden	35,6	43,6	8,0
FFH-Gebiete				
83	Algershausen, Nordosten	6,1	14,6	8,5
84	Wildkamp	0,0	16,8	16,8
85	Wieseder Tief	0,0	5,3	5,3
86	Friedeburger Tief	0,0	12,9	12,9

Zur umfassenden Beurteilung der Auswirkungen des Vorhabens und zur Ermittlung der Notwendigkeit einer Neufestsetzung des Lärmschutzbereichs erfolgte sodann ein Vergleich der für das „Prognosejahr 2030“ ermittelten Fluglärmkonturen mit dem Referenzszenario „Lärmschutzbereich 2020“ sowie dem „Vergleichsszenario 2005-2011“.



Für die Fluglärmkontur 68 dB(A), die die derzeitige Tag-Schutzzone 1 darstellt, ergibt sich vorhabenbedingt vorrangig nördlich und südlich des Flugplatzes eine erhebliche Verkleinerung der Fläche gegenüber dem „Vergleichsszenario 2005-2011“. Gegenüber der Kontur des Szenarios „Lärmschutzbereich 2020“ vergrößert sich die Fläche, und die Kontur verlagert sich um jeweils 50 m nach Norden und Süden, sowie um ca. 10 m nach Osten und um ca. 65 m nach Westen. Die Fluglärmkontur 68 dB(A) erfasst in diesem Fall zusätzliche Bebauung im Bereich der Ortslagen von Heglitz und Middels-Osterloog sowie entlang der B210.

Die Fläche der Fluglärmkontur 63 dB(A), die die derzeitige Tag-Schutzzone 2 darstellt, verkleinert sich im Vergleich zum „Vergleichsszenario 2005-2011“ erheblich. Gegenüber dem festgesetzten „Lärmschutzbereich 2020“ verlagert sich die Fluglärmkontur 63 dB(A) des „Prognoseszenarios 2030“ jeweils um ca. 65 m nach Norden und Süden. Dadurch wird geringfügig zusätzliche Bebauung im Bereich der Ortslagen Middels-Westerloog sowie Middels-Osterloog erfasst. Ähnlich verhält es sich mit der Fläche der Fluglärmkontur 58 dB(A). Auch diese nimmt in Relation zum „Vergleichsszenario 2005-2011“ deutlich ab, gegenüber dem festgesetzten Lärmschutzbereich 2020 nimmt sie hingegen wieder um 1,504 km² zu.

Hinsichtlich der derzeitigen Nacht-Schutzzone, Fluglärmkontur 55 dB(A), ergibt sich in Relation zum „Vergleichsszenario 2005-2011“ eine Verkleinerung der Fläche. Die Kontur verlagert sich zwar nord- und südöstlich des Flugplatzes um durchschnittlich 130 m nach außen. In der Längsausdehnung verringert sie sich allerdings unterhalb der Anfluggrundlinie östlich des Flugplatzes um ca. 400 m und westlich des Flugplatzes um ca. 200 m. Im Vergleich zum Szenario „Lärmschutzbereich 2020“ vergrößert sich die Fläche der Kontur hingegen deutlich, reicht aber dennoch nur marginal über die östliche und westliche Flugplatzgrenze hinaus.

Flächenvergleich der Lärmkonturen

Bezeichnung des Szenarios	Fläche in km ²				
	L _{AeqTag} ≥ 68 dB(A)	L _{Aeq Tag} < 68 dB(A) u. ≥ 63 dB(A)	L _{Aeq Tag} < 63 dB(A) u. ≥ 58 dB(A)	L _{AeqNacht} ≥ 55 dB(A)	L _{AeqNacht} ≥ 50 dB(A)
Vergleichsszenario 2005-2011	52,599	76,677	186,570	2,509	6,549
Lärmschutzbereich 2020	10,364	12,660	27,211	0,436	1,001
Prognoseszenario 2030	11,095	13,864	28,715	2,099	4,213



Die Vergrößerung der Fluglärmkontur 55 dB(A) im „Prognoseszenario 2030“ führt zwar zu keiner zusätzlichen Betroffenheit von Wohnbebauung, dennoch bedarf es aufgrund der Zunahme um deutlich mehr als 2 dB(A) an den meisten Zonenpunkten der Fluglärmkontur 55 dB(A) in der Nacht einer Neufestsetzung der Lärmschutzbereiche, vgl. § 4 Abs. 5 Satz 2 und 3 FluLärmG. Bei der Neufestsetzung sind die Werte des § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 3 FluLärmG anzuwenden, da es sich bei dem beantragten Vorhaben um eine wesentliche bauliche Erweiterung im Sinne des § 2 Abs. 2 Satz 4 FluLärmG handelt, vgl. § 2 Abs. 2 Satz 3 FluLärmG. Die danach auszuweisende Nacht-Schutzzone, Fluglärmkontur 50 dB(A), erfasst sodann auch Wohnbebauung. Diese dehnt sich im Vergleich zum festgesetzten „Lärmschutzbereich 2020“ um 3,212 km² aus.

4.1.3 Bodenlärmprognose

Dem Fluglärm im Sinne von § 6 Abs. 2 Satz 1 LuftVG ist auch der von am Boden befindlichen Flugzeugen und Hilfseinrichtungen ausgehende Lärm zuzurechnen (BVerwG, Beschluss vom 07.12.1998 – 11 B 46.98 – ZLW 1999, 533, 534 f.; OVG Lüneburg, Urteil vom 18.2.2016 – 7 LC 99/14 UA S. 35). Zur Beurteilung des Fluglärms hat die Antragstellerin das Bodenlärmgutachten der KSZ Ingenieurbüro GmbH vom 18.09.2018 als Anlage 4 ihres Antrags vorgelegt.

Das Bodenlärmgutachten hat die durch den Flugplatz verursachten Geräuschbelastungen in der Flugplatzumgebung des Militärflugplatzes Wittmundhafen ermittelt, die nicht bereits in der Fluglärmprognose nach dem FluLärmG erfasst sind. So werden etwa die Triebwerksprobeläufe nach dem FluLärmG und dessen untergesetzlichem Regelwerk nicht erfasst. Berechnet worden sind auf der Grundlage der von dem Zentrum Luftoperationen vorgelegten Datenerfassungssysteme die Bodengeräuschimmissionen für das „Prognoseszenario 2030“ und für das „Vergleichsszenario 2005 – 2011“. Die Berechnungen erfolgten für die 13 nächstgelegenen Immissionsorte, deren Wohnbebauung am stärksten mit Bodenlärm belastet ist. Für die übrigen Immissionsorte wird die Annahme getroffen, dass die Bodenlärmbelastungen entweder gleich groß oder geringer als an den berechneten Nachweisorten sind.

Da weder standardisierte Untersuchungsmethoden noch Immissionsgrenz-, Richt- oder Orientierungswerte existieren, sind aufgrund der Quellenbezogenheit des Lärmschutzrechts für die Triebwerksprobeläufe angelehnt an das FluLärmG die sechs verkehrsreichsten Monate berücksichtigt worden. Um alle Lärmwirkungen zu erfassen, sind zudem einzelne kurzzeitige Geräuschspitzen gemäß TA Lärm betrachtet worden.



Im Rahmen des Bodenlärmgutachtens sind die Triebwerksprobeläufe auf der Außenbremsplatte konservativ mit 6 Triebwerksprobeläufen pro Jahr angenommen worden. Dies ist angesichts der Anzahl der in den Jahren 2005 – 2011 durchgeführten Triebwerksprobeläufe auf der Außenbremsplatte nachvollziehbar. Die weiteren Triebwerksprobeläufe werden in der Lärmschutzhalle durchgeführt. Da für die Bodenläufe keine standardisierten Daten zur Verfügung standen, sind den Berechnungen die entsprechenden Datenblätter der AzB für den Startvorgang zugrunde gelegt worden.

Das Bodenlärmgutachten kommt zu dem Ergebnis, dass die Lärmbelastung bei Triebwerksprobeläufen im „Prognoseszenario 2030“ durch den Typ Eurofighter um 3-4 dB geringer ausfällt als im „Vergleichsszenario 2005-2011“ durch den Typ Phantom, da der Typ Phantom bereits nach den AzD Datenblättern lauter ist als der Eurofighter. Überschreitungen der Werte der neufestzusetzenden Tag-Schutzzone 1 mit einem äquivalenten Dauerschallpegel von 63 dB(A) treten nicht auf.

Bodenlärm Prognoseszenario 2030

IO-Nr.	Immissionsort	LrT	LTmax
		in dB(A)	
1	Bauernhof, Webershausener Str. 20	14	46
2	Rohde-Mobile, Webershausener Str. 16	15	47
3	Webershausener Str. 8	27	59
4	Gaststätte Müller Ardorf, Heglitzer Str.	17	49
5	Grundschule Ardorf, Bei der Kirche 3	19	51
46	Restaurant Marie-Badberg, Middels-Osterl	7	38
87	Molkereiweg, Heglitz	30	61
88	Alter Postweg 116	47	78
89	Webershausener Str. 1	59	90
92	Zum Hasenholt, Middels-Osterloog	15	47
93	Wehler Weg, Heglitz	48	79
94	Jackstede 22	45	77
95	Poggenkrug 1	45	77

Hinsichtlich der Lärmbelastungen der Triebwerksprobeläufe in der Lärmschutzhalle ergeben sich keine relevanten Veränderungen zwischen dem „Vergleichsszenario 2005-2011“ und dem „Prognoseszenario 2030“. Diese ergeben lediglich einen äquivalenten Dauerschallpegel von 44 dB(A). Deshalb ist die Lärmschutzhalle in der Berechnung der Bodenlärmbelastungen nicht weiter berücksichtigt worden. Bezüglich der Geräuschimmissionen des Parkplatzes und Kfz-Verkehrs auf dem Flugplatzgelände liegen nach dem Ergebnis des Gutachtens selbst diese überschätzten Beurteilungspegel weit unterhalb des Straßenverkehrslärms der B 210, sodass diese nicht detaillierter geschätzt wurden.



4.1.4 Gesamtlärmbetrachtung

Die Antragstellerin hat mit der Anlage 5 ihres Antrags eine Gesamtlärmbetrachtung der AVIA Consult GmbH vorgelegt. Die Vorlage einer Gesamtlärmbetrachtung war vorliegend notwendig, da die Fluglärmbelastung im Bereich der Stadt Wittmund, Ortschaft Webershausen den durch gerichtliche Entscheidungen als gesundheitsschädigend eingestuftem Wert des äquivalenten Dauerschallpegels von 70 dB(A) überschreitet. Mit dem Gesamtlärmgutachten war daher zu untersuchen, ob andere Lärmquellen, insbesondere der auf der B 210 vorhandene bzw. prognostizierte Straßenverkehr signifikant zur Erhöhung dieser Fluglärmbelastung im „Prognoseszenario 2030“ beitragen.

Zu diesem Zweck wurde die Gesamtlärmbelastung an den Immissionsorten 1, 2, 3 und 89 untersucht, indem die Lärmbelastungen aus den unterschiedlichen Quellen summiert worden sind. Die Summierung ist dabei auf der Grundlage schallquellenspezifisch gebildeter energieäquivalenter Dauerschallpegel für das zu betrachtende Zeitintervall Tag der einzelnen am Immissionsort einwirkenden Geräuschquellen und unter Beachtung der physikalischen Gesetzmäßigkeiten in logarithmischer Form erfolgt.

Die Gesamtlärmbetrachtung kommt zu dem Ergebnis, dass die Zunahme des Summenpegels an den Immissionsorten 1 bis 3 durch den Straßenverkehr auf der B 210 für das Prognosejahr 2030 maximal 0,8 dB(A) und am Immissionsort 89 0,5 dB(A) beträgt.

Gesamtlärmbelastung Prognoseszenario 2030

Nr.	Bezeichnung des Immissionsortes	L _{Aeq} bzw. L _{rT} in dB(A)			Summenpegel
		Fluglärm	Straßenlärm	Bodenlärm	
1	Bauernhof, Webershausener Str. 20	72,4	64,0	14,0	73,0
2	Rohde-Mobile, Webershausener Str. 16	72,4	62,0	15,0	72,8
3	Webershausener Str. 8	71,2	64,0	27,0	72,0
89	Webershausener Str. 1	68,6	54,0	58,0	69,1

Unter der Prämisse, dass Geräuschquellen, deren Lärmbeitrag um 6 dB(A) niedriger als die Vorbelastung liegen, keinen relevanten Lärmbeitrag zur Gesamtlärmbelastung liefern, da sie aufgrund der logarithmischen Addition weniger als 1 dB(A) zur Erhöhung der Gesamtbelastung beitragen, kommt das Gutachten zu dem Ergebnis, dass die Schwelle der Gesundheitsgefährdung an der Webershausener Straße ausschließlich durch den Fluglärm bestimmt wird. Dieser Prämisse liegt die Annahme zugrunde, dass bei einer hohen Vorbelastung Pegelerhöhungen von 1 bis 2 dB(A) für das menschliche Gehör nicht wahrnehmbar sind.



Vergleich Gesamtlärmbelastung Lärmschutzbereich 2020 und Prognoseszenario 2030

Nr.	Bezeichnung des Immissionsortes	Summenpegel Lärmschutzbereich 2020	Prognoseszenario	Differenz
1	Bauernhof, Webershausener Str. 20	72,3	73,0	0,7
2	Rohde-Mobile, Webershausener Str. 16	72,1	72,8	0,7
3	Webershausener Str. 8	71,4	72,0	0,6
89	Webershausener Str. 1	68,2	69,1	0,9

4.1.5 Baulärbetrachtung

Die Genehmigungsbehörde hatte zudem auch solche nachteiligen Wirkungen, die durch Lärm, Erschütterungen und Staub auf Grund der Bauarbeiten für das genehmigte Vorhaben entstehen, in den Blick zu nehmen und der Antragstellerin Vorkehrungen aufzuerlegen, die zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich waren. Zur Bewertung der mit den Baumaßnahmen einhergehenden Lärmauswirkungen hat die Antragstellerin ein Baulärmgutachten der KSZ Ingenieurbüro GmbH vom 26.09.2019 und eine Stellungnahme vom 30.09.2019 vorgelegt.

Ob relevante nachteilige Wirkungen vorliegen, beurteilt sich für Baulärm nach § 22 Abs. 1, 3 Abs. 1 BImSchG i.V.m. der nach § 66 Abs. 2 BImSchG maßgeblichen Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – AVV Baulärm – vom 19. 8. 1970 (Beil. zum BAnz Nr. 160 v. 1. 9. 1970). Auf die TA Lärm kann hingegen selbst bei mehrjähriger Dauer einer Baustelle nicht zurückgegriffen werden, da Baustellen gemäß Nr.1 lit.f TA Lärm vom Anwendungsbereich der TA Lärm ausdrücklich ausgeschlossen sind. Die AVV Baulärm konkretisiert für Geräuschimmissionen von Baustellen den unbestimmten Rechtsbegriff der schädlichen Umwelteinwirkungen. Das vom Normgeber für erforderlich gehaltene Schutzniveau wird in Nr. 3 der AVV Baulärm differenzierend nach dem Gebietscharakter und nach Tages- und Nachtzeiten durch Festlegung bestimmter Immissionsrichtwerte bestimmt.

Vorhabenbedingt sind lärmintensive Baumaßnahmen zwischen Dezember 2020 und April 2029 durch den Einsatz einer Brecheranlage und Abbrucharbeiten der Lärmschutzhalle, der Flugzeugschutzbauten, der Start- und Landebahn, der Shelterschleifen und verschiedener Gebäude zu erwarten. Sämtliche Bauarbeiten werden in der regulären täglichen Arbeitszeit durchgeführt. Wochenendarbeit findet nur in Ausnahmefällen statt. In der Zeit von 20.00 bis 7.00 Uhr werden mit Ausnahme von Notfällen keine Arbeiten durchgeführt. Parallel zu den



Baumaßnahmen findet voraussichtlich in der Zeit von Februar 2022 bis Oktober 2024 kein Flugbetrieb statt. In diesem Zeitraum soll voraussichtlich auch der Abbruch der Shelterschleifen durchgeführt werden. Die Shelterschleife West soll in der Zeit von März 2022 bis Oktober 2022 abgerissen werden, die Shelterschleife Ost in der Zeit von Dezember 2023 bis Juli 2024. Während des laufenden Flugbetriebes wird voraussichtlich in der Zeit von Mai 2015 bis September 2015, August 2027 bis November 2027 und August 2028 bis November 2028 ein Teil der Gebäude parallel zur Bundesstraße abgerissen. Zudem wird in dieser Zeit sporadisch die Brecheranlage zum Einsatz kommen.

Für die Ermittlung der Lärmauswirkungen sind die nächstgelegenen Wohnnutzungen als Immissionsorte ausgewiesen worden. Die Nummerierung der Immissionsorte entspricht dabei der des Fluglärmgutachtens. Die ergänzten Immissionsorte wurden fortlaufend nummeriert. Als relevante Immissionsorte sind die Immissionsorte 1 – 5, 46, 87 – 89 und 92 – 98 betrachtet worden. Davon liegen lediglich die Immissionsorte 4 (Gaststätte Müller Ardorf, Heglitzer Str.), 5 (Grundschule Ardorf), 93 (Wehler Weg, Heglitz), 94 (Jackstede 22) und 95 (Poggenkrug 1) nicht innerhalb der Tag-Schutzzone 1 des Lärmschutzbereichs für den militärischen Flugplatz Wittmundhafen vom 04.08.2015 (Nds. GVBl. Nr. 15/2015). Die Anwohner der übrigen Immissionsorte haben bereits heute einen Anspruch auf passiven Schallschutz. Die Immissionsorte 4 und 93 befinden sich jedoch in der neu festzusetzenden Tag-Schutzzone 1 und erhalten damit nach Neufestsetzung Ansprüche auf passiven Schallschutzmaßnahmen.

Die nächstgelegenen Wohnnutzungen befinden sich in dörflicher Umgebung. In dem zu betrachtenden Gebiet sind weder vorwiegend gewerbliche Anlagen noch vorwiegend Wohnungen vorhanden, sodass der Baulärbetrachtung der Immissionsrichtwert von 60 dB(A) am Tage und 45 dB(A) nach Ziff. 3.1.1 lit c) AVV Baulärm zugrunde zu legen war.

Ausweislich des Baulärmgutachtens der KSZ Ingenieurbüros GmbH vom 26.09.2019 ist während der Abbrucharbeiten der Gebäude und beim Betrieb der Brecheranlage nicht mit Überschreitungen der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm zu rechnen. Durch den Abbruch des Oberflächenbelages der Shelterschleifen im nördlichen Bereich kann es jedoch zu wesentlichen Überschreitungen zwischen 2 und 8 dB des Tagesrichtwertes von 60 dB(A) an den Immissionsorten 01, 02, 03, 96, 97, 98 kommen. Diese Überschreitungen werden durch die Auflage 20, mit der die Einwirkdauer dieser Schallimmissionen auf höchstens 8 Stunden am Tag begrenzt wird, auf 1 bis 3 dB an den Immissionsorten 1, 97 und 98 reduziert, an den übrigen Immissionsorten ist durch diese Maßnahme nicht mit Überschreitungen des Tagesrichtwertes zu rechnen. Diese Überschreitungen sind aufgrund der Lage und der besonderen Konstruktion der abzubrechenden Anlagen leider unvermeidlich. Die Überschreitungen treten nur in den Bauzeiten auf, in der die Baumaschinen den geringsten Abstand zum Immissionsort aufweisen, sodass die



Überschreitungen der AVV Baulärm auf einen kurzen Zeitraum begrenzt sein werden. Die zusätzlich angestellte worst-case-Betrachtung, die von einem parallelen Einsatz sämtlicher lärmintensiver Baumaßnahmen ausgeht, führt zu keiner weiteren Erhöhung der ermittelten Lärmauswirkungen.

4.1.6 Geeignetheit der Entscheidungsgrundlage

Nach Überzeugung der Genehmigungsbehörde stellen die Berechnungen der vorgelegten Gutachten zur Ermittlung der Lärmbelastungen eine methodisch einwandfreie Entscheidungsgrundlage dar.

Die Berechnungen des vorgelegten Fluglärmgutachtens basieren auf den nach den Maßstäben der AzD erstellten Datenerfassungssystemen. In dem „Bericht zur Erstellung der Datenerfassungssysteme“ (Anlage 2) legt die Antragstellerin die prognostizierten Flugbewegungszahlen plausibel dar. Für die Abschätzung der zu erwartenden Bewegungszahlen existiert – anders als im Bereich der Zivilluftfahrt – keine spezifische wissenschaftlich anerkannte Methode (vgl. OVG Koblenz, Urteil vom 21.05.2008 – 8 A 10910/07 – juris Rn. 141). Vielmehr wird der zukünftige Flugbetrieb auf einem militärischen Flugplatz ausschließlich durch militärische Planungen und Stationierungsentscheidungen bestimmt.

Die aufgezeigten Szenarien hält die Genehmigungsbehörde für nachvollziehbar und zweckmäßig, um die Lärmauswirkungen des Vorhabens umfassend bewerten zu können. Das vorgelegte „Vergleichsszenario 2005-2011“ stellt den Flugbetrieb dar, wie er vor der Umstellung des Luftfahrzeugs F-4 Phantom auf das Luftfahrzeug Eurofighter in den Jahren 2005 bis 2011 ortsüblich war. Für dieses Szenario sind detaillierte Statistiken der Vertreter des heutigen Taktischen Luftwaffengeschwaders 71 „Richthofen“ genutzt worden, so dass mit dem „Vergleichsszenario 2005-2011“ ein repräsentatives Bild des Flugbetriebs mit dem Waffensystem F-4 Phantom entstanden ist. Der Anteil der Flugbewegungen der F-4 Phantom am Gesamtflugbetrieb lag demnach zwischen 2005 und 2011 bei durchschnittlich 81,5 Prozent. Dies entspricht nahezu identisch dem Anteil der Eurofighter-Flugbewegungen im Prognoseszenario 2030. Das Szenario „Lärmschutzbereich 2020“ beschreibt den Flugbetrieb, wie er als Grundlage für die im Jahr 2015 erfolgte Festsetzung des Lärmschutzbereichs für den Militärflugplatz Wittmundhafen prognostiziert wurde. Das entsprechende Datenerfassungssystem wurde im Juli 2012 an die Niedersächsische Landesregierung übergeben und basiert auf der zum Zeitpunkt der Erstellung geplanten Stationierung einer Taktischen Luftwaffengruppe „Richthofen“ mit 20 Eurofightern bis zum Jahr 2020. Es bildet die Grundlage für die mit Verordnung vom 04.08.2015 erfolgte Festsetzung des Lärmschutzbereiches durch die Niedersächsische Landesregierung. Dementsprechend stellt dieses Szenario den aktuellen planerischen Ist-Zustand dar.



Bezüglich des Fluglärmgutachtens werden die wesentlichen Parameter für die Berechnung des zu erwartenden Fluglärms durch das Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm festgelegt, insbesondere durch die Anlage zu § 3 FluLärmG. Weitere Einzelheiten werden durch die Verordnung über die Datenerfassung und das Berechnungsverfahren für die Festsetzung von Lärmschutzbereichen (1. FlugLSV), die für die Berechnung der Lärmindizes die Anleitung zur Berechnung von Lärmschutzbereichen (AzB) in Bezug nimmt, und ferner durch die Anleitung zur Datenerfassung über den Flugbetrieb (AzD) festgelegt. Nach diesen Vorgaben werden in dem Fluglärmgutachten sowohl die Schutzzonen für bestehende militärische Flugplätze als auch die Schutzzonen für wesentlich baulich erweiterte militärische Flugplätze zutreffend nach den Vorgaben des § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 3 und 4 FluLärmG berechnet. Neben den Berechnungen der Fluglärmkonturen wurde zusätzlich eine detaillierte Untersuchung der Lärmbelastung an ausgewählten 86 Immissionsorten vorgenommen und der äquivalente Dauerschallpegel (L_{Aeq}), der A-bewertete Maximalschalldruckpegel (L_{Amax}) und die statistische Verteilung der A-bewerteten Maximalschalldruckpegel von Fluglärmereignissen beginnend ab einem Pegel von 60 dB (A) in Intervallen von 3 dB (A) aufwärts berechnet. Die betrachteten Immissionsorte stellen eine ausreichende Beurteilungsgrundlage für die Genehmigungsentscheidung dar. Maßgeblich für die Beurteilung des Fluglärms sind die errechneten Dauerschallpegel. Das gilt auch für die Nachtzeit, weil das Pegelhäufigkeitskriterium von durchschnittlich sechs Flugbewegungen je Nacht in den sechs verkehrsreichsten Monaten nach der Flugbewegungszahlprognose nicht erreicht wird. Die in dem Fluglärmgutachten ausführlich dargestellte Maximalpegelverteilung an den berechneten Immissionsorten bildet nach Überzeugung der Genehmigungsbehörde die zu erwartende Fluglärmbelastung nachvollziehbar ab.

Die durch das FluLärmG und die 1. FlugLSV verbindlich festgelegte Methode zur Berechnung des zu erwartenden Fluglärms lässt hingegen keinen Raum für die in einzelnen Einwendungen geforderten alternativen Mess- und Berechnungsmethoden.

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

Auch für die Ermittlung der Gesamtlärmbelastung ist nach Auffassung der Genehmigungsbehörde eine vertretbare Methode gewählt worden. Eine Berechnung der Schallpegel aufgrund einer hiervon abweichenden Methode, wie nach der VDI-Richtlinie 3722-2, ist auch nach Auffassung der Genehmigungsbehörde nicht zielführend, da bereits die Berechnungsmethode dieser Richtlinie,



wonach aus einer Gesamtlärbetrachtung ein sog. effektbezogener Substitutionspegel ermittelt wird, mit dem naturwissenschaftlichen Verfahren zur Ermittlung eines energieäquivalenten Dauerschallpegels unvereinbar ist. Der effektbezogene Substitutionspegel lässt sich nicht mit den in der Rechtsprechung anerkannten Schwellenwerten eines energieäquivalenten Dauerschallpegels vergleichen. Der effektbezogene Substitutionspegel richtet sich maßgeblich nach einer Umrechnung des Schallpegels auf ein Lärmempfinden für den Straßenverkehr, während der Anleitung zur Berechnung von Fluglärmschutzbereichen (AzB) ein lärmphysikalischen Gesetzen folgendes naturwissenschaftliches Verfahren zugrunde liegt. Der nach der VDI-Richtlinie ermittelte Ersatzpegel ist zudem nicht geeignet, eine Aussage darüber zuzulassen, ob die verfassungsrechtliche Zumutbarkeitsgrenze überschritten wird (vgl. OVG Berlin-Brandenburg, Urteil vom 06.07.2017 – OVG 6 A 2/16 – juris Rn 32 ff.).

4.2 Angemessene Berücksichtigung des Schutzes vor Fluglärm

Die Genehmigungsbehörde hat zum Schutz der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Fluglärm nach § 8 Abs. 1 Satz 9, Satz 3 LuftVG die jeweils anwendbaren Werte des § 2 Abs. 2 FluLärmG zu beachten. Das FluLärmG manifestiert nach der ständigen Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts mit seinen Regelungen die Abwägungsgrenzen in Bezug auf Fluglärm und konkretisiert in § 2 Abs. 2 FluLärmG eine fachplanerische Zumutbarkeitsschwelle, die für die planerische Abwägung nach dem LuftVG verbindlich ist (vgl. BVerwG, Urteil vom 04.04.2012 – 4 C 8/09 u.a. – BVerwGE 142, 234 Rn. 180; BVerwG, Beschluss vom 01.04.2009 – 4 B 61/08 – NVwZ 2009, 910 Rn. 33).

4.2.1 Einzustellende Lärmbelastung

In die Abwägungsentscheidung der Genehmigungsbehörde sind sämtliche Lärmbelastungen einzustellen, die nicht lediglich geringfügig sind (vgl. Fellenberg, in: Grabherr/Reidt/Wysk, Luftverkehrsgesetz, Stand Januar 2018, § 6 Rn. 304). Die Geringfügigkeitsschwelle ist gesetzlich nicht festgelegt, sondern einzelfallbezogen festzulegen. Die Genehmigungsbehörde sieht jedenfalls Lärmbelastungen unterhalb eines Dauerschallpegels von 50 dB(A) am Tage (vgl. VGH München, Urteil vom 20.05.2003 – 20 A 02.40015, juris Rn. 71; VGH München, Urteil vom 26.02.2002 – 20 A 00.40039, juris Rn. 21; OVG Berlin-Brandenburg, Beschluss vom 03.07.2009 – 12 S 154/08, juris Rn. 30) und 40 dB(A) in der Nacht (vgl. OVG Koblenz, Urteil vom 08.07.2009 – 8 C 10399/08, juris Rn. 122) als geringfügig an. Zusätzlich ist eine abwägungserhebliche Lärmbelastung anzunehmen, wenn das relative Ausmaß der vorhabenbedingten Lärmerhöhung 1,5 dB(A) übersteigt (vgl. VGH München, Urteil vom 20.05.2003 – 20 A 02.40036, juris, Rn. 74).



Im Gebiet der Stadt Wittmund sind 15 Immissionsorte, im Gebiet der Stadt Aurich sind 5 Immissionsorte und im Gebiet der Stadt Jever sind 7 Immissionsorte im „Prognoseszenario 2030“ Lärmbelastungen oberhalb der festgelegten Geringfügigkeitsschwelle ausgesetzt. In Relation zu dem „Vergleichsszenario 2005 – 2011“ wird an deutlich weniger Immissionsorten die Schwelle der Abwägungserheblichkeit erreicht. In Relation zu dem Szenario „Lärmschutzbereich 2020“ wird erneut an 8 Immissionsorten die Geringfügigkeitsschwelle überschritten.

Die vorhabenbedingte Lärmerhöhung erreicht bezogen auf die Nachtzeit an 14 Immissionsorten eine Erhöhung um mehr als 1,5 dB(A). Am Immissionsort 80 beträgt diese 14,4 dB(A). Dies ist wie bereits oben aufgezeigt auf die nächtliche Belegung der Strecken 08_IFR_ARR_RADAR_NORTH_STANDARD und 26_IFR_PAT_NORTH_STANDARD zurückzuführen. Aufgrund der Nähe des Immissionsortes 80 zu den beiden Strecken wirken sich diese Nachtflugbewegungen in besonderem Maße aus. Dabei gilt es jedoch zu beachten, dass sich der äquivalente Dauerschallpegel von 9,6 dB(A) auf 24,0 dB(A) vergrößert hat und somit nach wie vor weit unter den Werten liegt, bei denen es überhaupt zu einer Beeinträchtigung durch Fluglärm kommt. Am Tage liegt die vorhabenbedingte Lärmerhöhung vollständig unterhalb von 1,5 dB(A).

An den am stärksten lärmbelasteten Immissionsorten 1–3 und 89 ergibt sich am Tage für das „Prognoseszenario 2030“ ausweislich des Fluglärmgutachtens eine Fluglärmbelastung zwischen 68,6 und 72,4 dB(A) und ausweislich der Gesamtlärbetrachtung (Anlage 5 der Antragsunterlagen) eine Gesamtlärmbelastung von 69,1 dB(A) bis 73 dB(A).

4.2.2 Schallschutzmaßnahmen

Der Gesetzgeber hat mit den Grenzwerten des § 2 Abs. 2 FluLärmG die fachplanerische Zumutbarkeitsschwelle festgelegt. Diese definiert die äußerste, mit der planerischen Abwägung nicht mehr überwindbare Grenze. Jenseits dieser Schwelle sind die Fluglärmbelastungen infolge des Baus oder der Erweiterung eines Flugplatzes den Betroffenen billigerweise ohne entsprechende Schutzvorkehrungen bzw. Entschädigungen nicht mehr zuzumuten. Die entsprechenden passiven Schallschutzmaßnahmen regelt § 9 FluLärmG.

Durch die Neufestsetzung der Lärmschutzbereiche wird sich der Kreis der Anspruchsberechtigten nach dem Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm erweitern. Dies resultiert hauptsächlich aus der Verwendung der niedrigeren Werte für wesentlich baulich erweiterte militärische Flugplätze. Denn die mit der Verordnung über die Festsetzung des Lärmschutzbereichs für den militärischen Flugplatz Wittmundhafen vom 04.08.2015 (Nds. GVBl. Nr. 15/2015) ausgewiesenen Lärmschutzbereiche umfassen für die Tag-Schutzzone 1 die Fluglärmkontur $L_{Aeq4} = 68$ dB(A), für



die Tag-Schutzzone 2 die Fluglärmkontur $L_{Aeq4} = 63$ dB(A) und für die Nacht-Schutzzone die Fluglärmkontur $L_{Aeq4} = 55$ dB(A). Deutlich unter diesen Werten liegen die nun anzusetzenden Werte nach Maßgabe des § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 3 FluLärmG. Die Anwendung der Werte für wesentlich baulich erweiterte Flugplätze führt damit dazu, dass sich die Lärmschutzzonen flächenmäßig vergrößern werden.

Die gesetzlich definierte Zumutbarkeitsschwelle wird in der Umgebung des Flugplatzes überschritten. Anspruchsberechtigt nach dem Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm sind die Anwohner, deren Wohnbebauung in der Tag-Schutzzone 1 oder der Nacht-Schutzzone angesiedelt ist. Diese Zonen erstrecken sich vorwiegend auf landwirtschaftlich genutzte Flächen. Zusätzlich sind einzelne Wohnhäuser und kleinere Siedlungen betroffen. Für die Nachtzeit ist insgesamt festzustellen, dass an der Mehrzahl der Nachweisorte die Werte des äquivalenten Dauerschallpegels deutlich unter dem Wert von 50 dB(A) liegen. Von einem Pegelwert des nächtlichen Dauerschallpegels von über 50 dB(A) sind nur die Immissionsorte 1 sowie 2 betroffen. Der äquivalente Dauerschallpegel im Prognoseszenario 2030 beträgt am IO 1 50,3 dB(A) und am IO 2 50,4 dB(A). Insgesamt sind in der neu festzusetzenden Nacht-Schutzzone in etwa 10 Wohnbebauungen betroffen.

Für diese Bereiche ist die Erstattung von Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen einschließlich der zugrundeliegenden Schallschutzanforderungen nach § 9 Abs. 1 bis 4 FluLärmG geregelt. Diese Regelung ist gemäß § 13 Abs. 1 Satz 1 FluLärmG abschließend, sodass eine behördliche Anordnung passiver Schallschutzmaßnahmen ausscheidet. Die Ansprüche auf passive Schallschutzmaßnahmen entstehen erst, wenn die Lärmschutzbereiche neu festgesetzt worden sind (vgl. Reidt/Schiller, in: Landmann/Rohmer, Umweltrecht, 87. EL Juli 2018, § 13 FluLärmG Rn. 11).

4.2.3 Überschreitung der Schwelle der Gesundheitsgefährdung

An den Immissionsorten 1 - 3 wird der durch gerichtliche Entscheidungen als gesundheitsgefährdend eingestufte Wert des äquivalenten Dauerschallpegels von 70 dB(A) am Tage überschritten. Die maßgebliche Lärmbelastung ergibt sich an diesen Immissionsorten aus dem, dem Militärflugplatz Wittmundhafen zugerechneten, Fluglärm. Die Gesamtlärmbelastung an diesen Immissionsorten liegt im Szenario „Lärmschutzbereich 2020“ zwischen 71,4 und 72,3 dB(A) und steigt in dem Prognoseszenario 2030 um 0,6 – 0,7 dB(A) an. Im „Vergleichsszenario 2005-2011“ lagen die Werte an diesen Immissionsorten zwischen 81,6 dB(A) und 82,8 dB(A). Der erhebliche Rückgang der Gesamtlärmbelastung ist dem Rückgang der Fluglärmbelastung durch die Umstellung von dem Flugzeugtyp „Phantom“ auf den Flugzeugtyp „Eurofighter“ zuzuschreiben.



Alle drei Immissionsorte liegen folglich in der Tag-Schutzzone 1 und erhalten daher wie oben aufgezeigt Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen nach dem Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm. Im Rahmen der Bewertung der Lärmbelastungen an diesen Immissionsorten ist zudem zu berücksichtigen, dass die Fluglärmbelastungen auf die Betriebszeiten des Militärflugplatzes beschränkt sind. Eine Überschreitung der Werte von 70 dB(A) findet an den Immissionsorten 1–3 daher regelmäßig nur montags bis donnerstags zwischen 8.00 und 17.00 Uhr und freitags zwischen 8.00 und 13.00 Uhr statt. Neben den Wochenenden verbleiben daher zwischen 7 und 11 Stunden innerhalb der Tagzeit, in denen in der Regel keine Fluglärmbelastungen zu erwarten sind.

Die Schwelle der Gesundheitsgefährdung für die Nacht von 60 dB(A) wird an keinem Immissionsort überschritten. Die Immissionsorte 1–3 sind in der Nacht mit deutlich geringeren Dauerschallpegeln belastet. Lediglich an den Immissionsorten 1 und 2 wird die Schwelle der neu festzusetzenden Nacht-Schutzzone durch die Anwendung der Neubauwerte mit 50,3 und 50,4 dB(A) knapp überschritten.

4.2.4 Einwendungen

4.2.4.1 Einwendungen zum Fluglärmgutachten

Zunächst ist eingewendet worden, dass anstatt der durchgeführten Berechnungen im Fluglärmgutachten Messungen der tatsächlichen Fluglärmbelastung hätten durchgeführt werden müssen. Diese Einwendung verkennt, dass die Genehmigungsbehörde an die gesetzlich vorgeschriebene Methodik der Ermittlung der Lärmbelastung nach § 3 Abs. 1 FluLärmG gebunden ist. Darüber hinausgehende Messungen sind im Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm nicht vorgesehen und wären nach Auffassung der Genehmigungsbehörde auch nicht zielführend, da die Lärmbelastungen für die Zukunft prognostiziert werden müssen. Messungen der aktuellen Fluglärmbelastung sind daher nicht geeignet, die Fluglärmbelastung im „Prognoseszenario 2030“ zu ermitteln.

Die zugrunde gelegten Szenarien hält die Genehmigungsbehörde – entgegen der Einwendungen – für sachgerecht. Diese ermöglichen einen umfassenden Vergleich mit der derzeitigen und der in der Vergangenheit liegenden Fluglärmbelastung. Gegen die Verwendung des „Vergleichsszenarios 2005-2011“ bestehen nach Ansicht der Genehmigungsbehörde keine Bedenken. Die militärische Nutzung durch die Luftwaffe hat über die letzten Jahrzehnte durchgängig stattgefunden. Das Vergleichsszenario verdeutlicht die jahrzehntelange Fluglärmbelastung der Flugplatzumgebung und die durch den Wechsel der Luftfahrzeuge erreichte Lärminderung. Die Genehmigungsbehörde hat für die Abwägung und zur Beurteilung des Erfordernisses von Schallschutzmaßnahmen im Übrigen nicht das Vergleichsszenario, sondern



das – den derzeitigen Betriebszustand darstellende – Referenzszenario Lärmschutzbereich 2020 herangezogen. Die hierzu ermittelten Lärmerhöhungen im Prognoseszenario 2030 führen zur Einschätzung der Genehmigungsbehörde, dass die genehmigungsgegenständlichen Maßnahmen eine sonstige wesentliche bauliche Erweiterung i.S.d. § 2 Abs. 2 Satz 3, 4 FluLärmG darstellen mit der Folge, dass für die Einrichtung von Lärmschutzbereichen die (Neubau-) Werte des § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 3 FluLärmG zugrunde zu legen sein werden.

Soweit kritisiert worden ist, dass kein zusätzlicher Immissionsort an der Webershausener Straße 16a ausgewiesen worden ist, erkennt die Genehmigungsbehörde darin kein Ermittlungsdefizit. Unmittelbar an dieses Grundstück angrenzend liegt das Grundstück mit der Adresse Webershausener Straße 16, an dem der Immissionsort 2 ausgewiesen und betrachtet worden ist. Zur Ermittlung der Umweltauswirkungen, insbesondere der Lärmbelastungen für die Anwohner der Webershausener Straße 16 und 16a ist nach Auffassung der Genehmigungsbehörde die Ausweisung des Immissionsortes 2 ausreichend. Die Betrachtung von unmittelbar nebeneinanderliegenden Immissionsorten verspricht keinen zusätzlichen Erkenntnisgewinn.

4.2.4.2 Einwendungen zur Gesamtlärbetrachtung

Hinsichtlich der Berücksichtigung der Triebwerksprobeläufe in dem Gesamtlärmgutachten hat die Antragstellerin klargestellt, dass dieser Begriff nicht mit der Begrifflichkeit „seltener Ereignisse“ gemäß der TA Lärm gleichzusetzen ist. Zudem ist nach Auffassung der Genehmigungsbehörde der Lärm der Triebwerksprobeläufe in der Gesamtlärbetrachtung nachvollziehbar betrachtet und aufgrund der fehlenden Relevanz für eine wahrnehmbare Lärmerhöhung ausgeschlossen worden. Dabei ist der Umfang der Triebwerksprobeläufe auf der Außenbremsplatte konservativ geschätzt und so mit einem Triebwerksprobelauf pro Monat angesetzt worden. Dies hält die Genehmigungsbehörde in Anbetracht der Tatsache, dass auch für den Eurofighter eine Lärmschutzhalle gebaut werden soll, für plausibel.

Hinsichtlich der Einbeziehung der von den Einwendern genannten drei Schießständen hat die Antragstellerin glaubhaft dargelegt, dass für das hier nur relevante Prognosejahr 2030 lediglich einer der drei Schießstände weiterhin in Betrieb sein wird. Zudem beschränken sich die Betriebszeiten auf Zeiten, in denen ein Flugbetrieb am Militärflugplatz Wittmundhafen nicht stattfindet. Mithin erkennt die Genehmigungsbehörde auch insoweit kein Ermittlungsdefizit. Eine Kumulation ist überwiegend ausgeschlossen.

Der Straßenverkehrslärm auf der B 210 ist in ausreichendem Umfang prognostiziert und dem Gesamtlärmgutachten zugrunde gelegt worden. Da die B 210 bei der Erneuerungsmaßnahme



nicht ausgebaut, sondern lediglich erneuert worden ist, sieht die Genehmigungsbehörde keinen Anlass, das prognostizierte Verkehrsaufkommen zu hinterfragen.

Anders als in den Einwendungen behauptet ist der Baulärm des Vorhabens berücksichtigt worden. Während der überwiegenden Zeit der Baumaßnahmen findet kein Flugbetrieb statt. Dieser wird vielmehr während der Sanierung der Start- und Landebahn – voraussichtlich in der Zeit von Februar 2022 bis Oktober 2024 – auf andere Militärflugplätze verlegt. Davon umfasst sind insbesondere die lärmintensiven Zeiten, in denen der Oberflächenbelag der Shelterschleifen abgebrochen wird und es dadurch bedingt zu geringen Überschreitungen des Immissionsrichtwertes der AVV Baulärm um 1 – 3 dB kommt. Damit wird während dieser Zeit trotz des Baulärms der Gesamtlärm wegen der Einstellung des Flugbetriebs erheblich reduziert. Im Übrigen, insbesondere während des parallelen Flugbetriebes wird der Immissionsrichtwert der AVV Baulärm von 60 dB(A) nicht überschritten. Damit liegen die maximalen Baulärmwerte 12,4 dB(A) und damit um deutlich mehr als 6 dB(A) niedriger als die Vorbelastung durch den Fluglärm. Denn diese wird für das Prognoseszenario 2030 am stärksten belasteten Immissionsort (IO 1 u. 2) mit 72,4 dB(A) prognostiziert. Insoweit ist in der Gesamtlärbetrachtung festgestellt worden, dass ein gegenüber der Vorbelastung durch eine Geräuschquelle um 6 dB(A) niedrigerer Lärmbeitrag einer anderen Schallquelle bei der Bewertung der Gesamtlärmsituation in Anlehnung an die Irrelevanzklausel nach Nummer 3.2.1 Absatz 1 der TA Lärm als unbedeutend angesehen werden kann, weil er auf Grund der logarithmischen Addition weniger als 1 dB(A) zur Erhöhung der Gesamtbelastung beiträgt. Grundlage für das Signifikanzkriterium von 1 dB(A) ist die wissenschaftlich belegte Tatsache, dass bei einer hohen Vorbelastung durch eine Schallquelle eine Pegelerhöhung von 1 bis 2 dB(A) für das menschliche Gehör nicht wahrnehmbar ist. Wenn also die Belastungen durch andere Lärmquellen um mehr als 6 dB(A) unter den für die Fluglärmbelastung ermittelten Pegelwerten von über 70 dB(A) liegen, kann deshalb von einem irrelevanten Lärmbeitrag dieser Quellen zur Gesamtlärmbelastung in Bezug auf die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung ausgegangen werden. Mithin erweisen sich die Baulärmauswirkungen nicht als relevante Lärmbeiträge, die die Gesamtlärmsituation wesentlich verschärfen können.

Weiter eingewendet worden ist, dass in der Gesamtlärbetrachtung passive Schallschutzmaßnahmen berücksichtigt worden seien, die es nie gegeben habe und daher unter Berücksichtigung der tatsächlich vorherrschenden schlechten Dämmwerte an den Immissionsorten eine Neubewertung der Gesamtlärbetrachtung vorzunehmen sei. Dieser Einwand wird zurückgewiesen. Die Betrachtung der Gesamtlärmsituation erfolgte auf der Grundlage korrekter Annahmen. Die Realisierung von passiven Schallschutzmaßnahmen ist lediglich im Rahmen der abschließenden Würdigung der errechneten Werte vermutet worden. Im Rahmen der Berechnung der im „Prognoseszenario 2030“ zu erwartenden Lärmsituation wurde dieser Umstand jedoch nicht berücksichtigt. Die Genehmigungsbehörde sieht daher keine Notwendigkeit einer Neubewertung



der Gesamtlärbetrachtung. Im Rahmen der Würdigung der Gesamtlärmbelastung hat hingegen eine Berücksichtigung des passiven Schallschutzes stattzufinden. Das Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm gewährt passive Schallschutzmaßnahmen innerhalb der Tag-Schutzzone 1 und der Nacht-Schutzzone. Dies dient einer erheblichen Verminderung der Lärmbelastung insbesondere in der Nacht durch die Erhöhung der baulichen Schalldämmwerte in den betroffenen Wohngebäuden. Einer solchen Berücksichtigung steht nicht entgegen, dass die anspruchsberechtigten Anwohner von diesen Maßnahmen keinen Gebrauch gemacht haben. Gerade den am stärksten lärmbeeinträchtigten Anwohnern an den Immissionsorten 1 bis 3 sind bereits vor Inkrafttreten des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm Entschädigungszahlungen zur Einrichtung passiver Schallschutzmaßnahmen angeboten worden. Diese sind nur durch einen Eigentümer angenommen und von den Übrigen abgelehnt worden. Auch nach dem derzeitigen Lärmschutzbereich und dem neu festzusetzenden Lärmschutzbereich sind die Eigentümer dieser Wohngrundstücke berechtigt, passiven Schallschutz geltend zu machen. Ob sie davon Gebrauch machen, ist ihre Entscheidung.

4.2.4.3 Einwendungen zur angemessenen Berücksichtigung der Lärmauswirkungen

Nach Auffassung der Genehmigungsbehörde war auch kein lärmmedizinisches Gutachten vorzulegen. Nach § 41 Abs. 2 LuftVZO liegt es im Ermessen der Genehmigungsbehörde, welche Unterlagen durch den Vorhabenträger mit seinem Antrag einzureichen sind. Dieses Ermessens hat die Genehmigungsbehörde – angelehnt an die Vorgaben des § 40 LuftVZO für die Neuerteilung einer Genehmigung – dahingehend ausgeübt, dass ein solches Gutachten nicht vorzulegen war. Bereits § 40 (Abs. 1 Nr. 10) LuftVZO sieht gerade keine Vorlage eines medizinischen Sachverständigengutachtens mehr vor. Dies ergibt sich daraus, dass das Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm mit der darin erfolgten Festlegung der fachplanerischen Zumutbarkeitsschwellen und den abschließend geregelten passiven Schallschutzmaßnahmen die Gesundheit entsprechend Art. 2 Abs. 2 GG ausreichend schützt. Der Gesetzgeber ist damit seiner verfassungsrechtlichen Schutzpflicht in Bezug auf den Gesundheitsschutz ausreichend nachgekommen (vgl. zuletzt BVerfG, Beschluss v. 2.7.2018 – 1 BvR 612/12 – NVwZ 2018, 1555; erster Bericht der Bundesregierung zur Evaluierung des FluLärmG vom 18.1.2019, BT-Drs. 19/7220).

Es wird weiter gefordert, die Lärmschutzbereiche nach dem Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm neu festzusetzen. Dafür seien die Werte des § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 3 FluLärmG für neue oder wesentlich erweiterte Flugplätze zugrunde zu legen. Die Genehmigungsbehörde teilt diese Auffassung aufgrund der bereits oben ausgeführten Ausdehnung der Fluglärmkontur 55 dB(A) um



mehr als 2 dB(A). Die entsprechenden Fluglärmkonturen nach den Neubauwerten sind in dem zugrunde gelegten Fluglärmgutachten auch zutreffend berechnet worden.

Die von der Gemeinde Wangerland befürchtete Beeinträchtigung der Erholungsfunktion im Gemeindegebiet durch zusätzliche Lärmbelastungen ist nach Auffassung der Genehmigungsbehörde nicht gegeben. Für die Gemeinde Wangerland sind die Immissionsorte 23, 24, 80 und 81 ausgewiesen und berechnet worden. An allen vier Immissionsorten nimmt die Lärmbelastung am Tage um 0,3 dB(A) zu. Die Lärmbelastung erreicht an diesen Immissionsorten zwischen 36,5 und 42,7 dB(A). Damit liegt die Lärmbelastung in der Gemeinde Wangerland am Tage deutlich unter der durch die Genehmigungsbehörde bestimmten Geringfügigkeitsschwelle von 50 dB(A). Auch die vorhabenbedingte Lärmerhöhung stellt sich als gering und damit kaum wahrnehmbar dar. In der Nachtzeit beträgt die vorhabenbedingte Lärmerhöhung zwischen 9,5 und 9,8 dB(A). Insgesamt werden jedoch nur Werte von 16,8 bis 24,0 dB(A) erreicht. Diese Werte liegen erheblich unter der durch die Genehmigungsbehörde festgelegten Geringfügigkeitsschwelle für die Nachtzeit von 40 dB(A) und sind nicht geeignet, die Erholungsfunktion im Gemeindegebiet einzuschränken. Im Übrigen ist die Anzahl der nächtlichen Flugbewegungen in diesem Bereich so gering, dass sie als nicht relevante seltene Ereignisse angesehen werden können.

Im Hinblick auf die hohe Fluglärmbelastung im Nahbereich des Flugplatzes war ein Übernahmeanspruch für die in unmittelbarer Flugplatzumgebung befindlichen Wohnhäuser an den Immissionsorten 1, 2, 3 und 89 nicht anzuordnen. Ein solcher ist nach den Grundsätzen der Enteignungsentschädigung nur bei besonders schweren Beeinträchtigungen, bei denen die Fortsetzung der Nutzung nicht mehr zumutbar ist, anzuerkennen. Das aufgegebene Grundstück ist dann zum Verkehrswert zu entschädigen. Dies setzt zunächst unverhältnismäßige Eigentümerbelastungen voraus. Eine Entschädigungspflicht können Geräuschimmissionen erst auslösen, wenn sie die sog. enteignungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle überschreiten, die deutlich über der fachplanungsrechtlichen Erheblichkeitsschwelle liegt (BGH, Urteil vom 25.03.1993 - III ZR 60/91, NJW 1993, 1700), passive oder aktive Schallschutzmaßnahmen untunlich oder mit dem Vorhaben unvereinbar sind und dadurch eine weitere Wohnnutzung des Grundstücks unzumutbar wird. Für Verkehrslärmimmissionen in Wohngebieten sieht der BGH die verfassungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle bei Werten von 70–75 dB(A) tags und von 60–65 dB(A) nachts erreicht, wobei sich eine schematische Bewertung unabhängig vom Einzelfall verbietet (BGH, Urteil vom 25.03.1993 - III ZR 60/91, NJW 1993, 1700). Eine Entschädigung in Geld kann nur erfolgen, wenn der zu erduldenende Lärm die Grenze zur verfassungsmäßigen Unzumutbarkeit überschreitet (BVerwG, Beschluss vom 7.05.2008 - 4 A 1009/07, NVwZ 2008, 1007, Rn. 22). Für die in unmittelbarer Flugplatzumgebung liegenden Wohngrundstücke war daher im Einzelfall zu betrachten, ob vorhabenbedingt die Grenze der verfassungsmäßigen Unzumutbarkeit überschritten wird. Nach Auffassung der Genehmigungsbehörde wird diese



Grenze an keinem der insoweit zu betrachtenden Wohngebäude erreicht. Zwar sind ausweislich der angestellten Gesamtlärbetrachtung an den Immissionsorten 1, 2, 3 und 89 im „Prognoseszenario 2030“ Lärmwerte von 69,1 bis 73,0 dB(A) am Tage zu erwarten. Die nächtlichen Dauerschallpegel liegen auch an den am stärksten betroffenen Wohngebäuden mit maximal 50,4 dB(A) deutlich unterhalb der verfassungsrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle. Im Vergleich zum derzeitigen Bestand erhöht sich die Gesamtlärbelastung am Tage an diesen Immissionsorten somit um bis zu 1,1 dB(A). Zu berücksichtigen ist jedoch auch, dass sich die Gesamtlärbelastung im Vergleich mit dem „Vergleichsszenario 2005-2011“ an diesen Immissionsorten um mindestens 9,6 dB(A) verringert. Im „Vergleichsszenario 2005-2011“ lag die Gesamtlärbelastung noch zwischen 79,0 und 82,8 dB(A). Den Anwohnern steht nach dem Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm ein Anspruch auf Erstattung von passiven Schallschutzmaßnahmen zu. Zudem findet der Flugbetrieb am Militärflugplatz hauptsächlich innerhalb der Betriebszeiten (Montag bis Donnerstag von 8.00 bis 17.00 Uhr und Freitag von 8.00 bis 13.00 Uhr) statt. Somit verbleiben auch innerhalb der Tagzeit von 6.00 bis 22.00 Uhr – anders als etwa bei großen zivilen Verkehrsflughäfen – sowie an den Wochenenden ausreichend Stunden, in denen die Anwohner keinen Fluglärmbelastungen ausgesetzt sind. Eine Nutzung der Außenwohnbereiche ist damit auch zur Tagzeit in relevantem Umfang möglich. Vor dem Hintergrund des Vorstehenden erweist sich die Lärmbelastung der Anwohner an den Immissionsorten 1,2, 3 und 89 zwar als hoch, führt aber nicht zur Unbewohnbarkeit dieser Grundstücke.

Der Landkreis Wittmund hat in seiner Stellungnahme vom 12.08.2019 ergänzend darauf hingewiesen, dass im Bereich des Wittmunder Waldes durch die Niedersächsische Landesforsten verschiedene Wiedervernässungsmaßnahmen durchgeführt worden seien. Dort hätten sich verschiedene sehr seltene Vogelarten angesiedelt. Zudem befinde sich das Naturschutzgebiet „Graureiherkolonie Hohehahn“ im Wittmunder Wald. Um Bruterfolge nicht zu gefährden, solle unbedingt versucht werden, den Bereich möglichst nicht zu überfliegen. Dieser Anregung wird weitestgehend bereits dadurch Rechnung getragen, dass der Bereich des Wittmunder Waldes nur von wenig genutzten Abflugverfahren in Richtung Norden überlagert wird. So werden für das Jahr 2030 lediglich 456 Flugbewegungen (453 am Tage und 3 in der Nacht) prognostiziert, die die Flugrouten nutzen, die über den angrenzenden Wittmunder Wald verlaufen. Dies stellt einen sehr geringen Anteil der gesamten Flugbewegungen am Militärflugplatz Wittmundhafen dar. Im Übrigen besteht die Graureiherkolonie im Wittmunder Wald zudem seit mindestens 1978, sodass eine Gewöhnung an den bestehenden Flugverkehr im Bereich der festgelegten und beizubehaltenden Flugrouten bzw. an die Starts, Landungen und Platzrunden anzunehmen ist.



4.2.5 Abwägung

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

Faktisch ist die Umgebung des militärischen Flugplatzes Wittmundhafen seit mehr als 50 Jahren einer erheblichen Fluglärmbelastung ausgesetzt. Diese sinkt im Vergleich zum „Vergleichsszenario 2005-2011“ um 3,6 dB(A) bis 16,2 dB(A) am Tage. Der Vergleich des äquivalenten Dauerschallpegels im Tagzeitraum des „Prognoseszenarios 2030“ mit dem des Szenarios „Lärmschutzbereich 2020“ zeigt auf, dass die Realisierung des neuen Nutzungskonzeptes zu einer Erhöhung der Fluglärmbelastung von durchschnittlich 0,4 dB(A) führen wird. Die Zunahme liegt zwischen 0,1 und 0,8 dB(A). Eine ähnliche Entwicklung ergibt sich für den Nachtzeitraum. Bei einem Vergleich des „Prognoseszenarios 2030“ mit dem „Vergleichsszenario 2005-2011“ ergibt sich insgesamt allerdings eine hohe Streuung der Werte an den Immissionsorten, die auf die neue Belegung von zwei Flugrouten zurückzuführen ist. Auf diesen Strecken haben im „Vergleichsszenario 2005 – 2011“ keine Nachtflugbewegungen stattgefunden. Die neue Belegung dieser beiden Strecken führt an einigen Immissionsorten zu einer erheblichen Erhöhung des äquivalenten Dauerschallpegels in der Nacht. Aus dem Vergleich des „Prognoseszenarios 2030“ mit dem Szenario „Lärmschutzbereich 2020“ folgt eine deutliche Erhöhung der Fluglärmbelastung in der Nacht. Die Zunahme beträgt zwischen 0,2 und 16,8 dB(A) und liegt im Durchschnitt bei ca. 8,0 dB(A). Soweit der Fluglärm die gesetzliche Zumutbarkeitsschwelle überschreitet, wird nach der Neufestsetzung des Lärmschutzbereichs passiver Schallschutz gewährt werden. Ferner ist zu berücksichtigen, dass nachts mit relativ wenigen Flugbewegungen zu rechnen ist. So wird das Häufigkeitskriterium von durchschnittlich sechs Flugbewegungen je Nacht bei weitem nicht erreicht. Lediglich in durchschnittlich etwa jeder fünften Nacht findet nach der Prognose eine Flugbewegung statt.

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



Der auch unter Berücksichtigung der passiven Schallschutzmaßnahmen nach Maßgabe des FluLärmG verbleibende Fluglärm stellt eine abwägungserhebliche Belastung der betroffenen Wohnbevölkerung dar (BVerfG, Beschluss vom 20.02.2008 – 1 BvR 2722/06 – NVwZ 2008, 780 Rn. 80). Den danach abwägungserheblichen, also nicht geringfügigen insgesamt von dem Betrieb des Militärflugplatzes Wittmundhafen ausgehenden Fluglärm hält die Genehmigungsbehörde im Hinblick auf den mit dem Vorhaben verfolgten Zweck der Sicherung der Landesverteidigung für zumutbar. Die Zumutbarkeit der Lärmauswirkungen stützt die Genehmigungsbehörde auch auf den Umstand, dass auch unterhalb der gesetzlich festgelegten Zumutbarkeitsschwelle und oberhalb der hier vertretenen Geringfügigkeitsschwelle nur vergleichsweise wenige Anwohner betroffen sind. So werden tagsüber nur kleinere Siedlungen und einzelne Wohnbebauungen mit einem äquivalenten Dauerschallpegel von 58 dB(A) belastet. Bei dem abwägungserheblich betroffenen Gebiet von 50 dB(A) tags handelt es sich überwiegend um unbewohntes landwirtschaftlich geprägtes Gebiet, das von Ortschaften der Städte Wittmund, Jever, Esens und Aurich durchzogen wird. Nachts werden ca. 55 Wohnbebauungen mit einem äquivalenten Dauerschallpegel von 45 dB(A) belastet. In das abwägungserheblich betroffene Gebiet von 40 dB(A) nachts fallen zusätzlich ca. 150 Wohnbebauungen.

Ferner ist zu berücksichtigen, dass der Betrieb auf dem Militärflugplatz Wittmundhafen in der Regel auf die allgemeinen Öffnungszeiten montags bis donnerstags von 8.00 bis 17.00 Uhr und freitags von 8.00 bis 13.00 Uhr beschränkt ist. Nachtflugbewegungen finden nur statt, wenn spezielle Öffnungszeiten angeordnet sind, soweit dies aus Gründen der Ausbildung oder militärischen Einsatzerfordernisse notwendig ist. Ausbildungsflüge in der Dunkelheit können zumeist in den Abendstunden außerhalb der Nachtzeit zwischen 22.00 Uhr und 6.00 Uhr stattfinden. Nur in den Sommermonaten muss gelegentlich auf die Nachtrandstunden zurückgegriffen werden. Werden aus Einsatzgründen spezielle Öffnungszeiten erforderlich, werden diese durch die zuständigen Dienststellen der Luftwaffe gesondert angeordnet, wenn dies zur Erfüllung der besonderen Aufgaben der Bundeswehr nach § 30 Abs. 1 Satz 1 LuftVG erforderlich ist. Durch die beschränkten Betriebszeiten stehen der lärmbeeinträchtigten Bevölkerung daher auch am Tage lärmreduzierte Stunden zur Verfügung. Die Nachtflugbewegungen beschränken sich auf 35 in den sechs verkehrsreichsten Monaten. Die unbelastete Nachtzeit überwiegt daher deutlich.

Nach Auffassung der Genehmigungsbehörde sind diese einzelnen erheblichen Zunahmen des Fluglärms zumutbar, da die Anzahl der Betroffenen begrenzt ist und die Dauerschallpegel zu großen Teilen deutlich unterhalb der jeweiligen Zumutbarkeitsschwellen liegen. Soweit an einzelnen Immissionsorten die Zumutbarkeitsschwellen unter Anwendung der Neubauwerte erstmals überschritten werden, erhalten die Betroffenen einen Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen.



Der Militärflugplatz Wittmundhafen ist für die Einsatzfähigkeit der Bundeswehr und die Einhaltung von Bündnisverpflichtungen unverzichtbar. Der Zweck der Landesverteidigung hat nach Art. 87a Abs. 1 Satz 1 GG Verfassungsrang. Dieser Verteidigungsauftrag umfasst nicht nur die Einsatzflüge der militärischen Luftfahrzeuge, sondern auch die Ausbildung der Soldaten und die Wartung und Instandhaltung des Geräts. Der Standort Wittmundhafen ermöglicht aufgrund des Zugangs zu geeigneten Lufträumen eine besonders effiziente Ausbildung. Die Einhaltung der Bündnisverpflichtungen Deutschlands gegenüber der NATO im Rahmen des NATO Defence Planning Process und des Standing Defence Plans ist zu einem wesentlichen Teil von der Verfügbarkeit von insgesamt 138 Luftfahrzeugen des Typs Eurofighter in der Luftwaffe abhängig. Der Standing Defence Plan der NATO sieht explizit die Nutzung des Militärflugplatzes Wittmundhafen aufgrund der geographischen Lage mit schnellem Zugang zu den Lufträumen über Nord- und Ostsee vor. Die Erhöhung der stationierten Eurofighter wird notwendig, um sowohl den Bündnisverpflichtungen gegenüber der NATO im Rahmen der NATO Response Force und Very High Joint Readiness Task Force nachkommen zu können und gleichzeitig die zugewiesenen Aufgaben im Bereich der Quick Reaction Alert (Interceptor)/Sicherheit im Luftraum erfüllen zu können.

Insgesamt ist der dem Militärflugplatz Wittmundhafen zuzurechnende Fluglärm im Hinblick auf dessen militärische Aufgabenstellung unter Berücksichtigung der Ansprüche auf Erstattung von Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen, ggf. Ansprüchen auf Entschädigung nach § 9 Abs. 5 FluLärmG und der begrenzten Betriebszeit mit erheblichen verbleibenden Lärmpausen daher zumutbar.

Auch die Lärmauswirkungen der Baumaßnahmen erachtet die Genehmigungsbehörde als zumutbar.

Die in der AVV Baulärm in Nr. 3.1.1 festgelegten Immissionsrichtwerte entfalten nur für den Regelfall Bindungswirkung. Die Bindungswirkung einer normkonkretisierenden Verwaltungsvorschrift wird durch ihren Anwendungsbereich bzw. ihren Aussagegehalt bestimmt. Dabei wird die Auslegung solcher Verwaltungsvorschriften in besonderer Weise durch die Entstehungsgeschichte beeinflusst (BVerwGE 110, 216 [219] = Buchholz 406.25 § 48 BImSchG Nr. 7, S. 2 [4 f.] = NVwZ 2000, 440). Der Begriff „Immissionsrichtwert“ ist danach im Anwendungsbereich der AVV Baulärm weiter zu verstehen als etwa im Anwendungsbereich der TA Lärm, die diesen Begriff in Nr. 6 ebenfalls verwendet, Überschreitungen aber nur in ausdrücklich geregelten Fällen zulässt und ansonsten von einer strikten Pflicht zur Einhaltung der Richtwerte ausgeht, die für eine einzelfallbezogene Beurteilung der Schädlichkeitsgrenze auf Grund tatrichterlicher Würdigung keinen Raum lässt (BVerwGE 129, 209 = Buchholz 406.25 § 48 BImSchG Nr. 9 = NVwZ 2008, 76 Rdnr. 12; BVerwG, Buchholz 406.25 § 3 BImSchG Nr. 10, S. 2



[3] = NVwZ 1995, 993 = NJW 1995, 3201 L). In der Ermächtigungsgrundlage in § 3 Abs. 2 des Gesetzes zum Schutz gegen Baulärm war dagegen – weniger strikt – von „Richtwerte(n) für die von Baustellen ausgehenden Geräuschimmissionen, bei deren Überschreiten Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen der Allgemeinheit zu besorgen sind“, die Rede. Der Normzweck der AVV Baulärm, eine gleichmäßige Rechtsanwendung sicherzustellen und damit Rechtssicherheit zu schaffen, wird auch dann nicht in Frage gestellt, wenn die Immissionsrichtwerte nur für den Regelfall als bindend betrachtet werden. Der verbleibende Spielraum für Ausnahmen von der Bindungswirkung ist eng, namentlich ist Nr. 3.1 nicht dahingehend zu verstehen, dass der gemäß Gebietszuordnung maßgebliche Immissionsrichtwert nur als Orientierungswert betrachtet und ergänzend eine Einzelfallbetrachtung angestellt wird (BVerwG, Urteil vom 10.07.2012 – 7 A 11/11, NVwZ 2012, 1393, Rn. 30 f.).

Da die AVV Baulärm als Maßstab für die Zumutbarkeit von Baustellenlärm auf die abstrakt bestimmte Schutzwürdigkeit von Gebieten abhebt, kommen Abweichungen vom Immissionsrichtwert nach oben vielmehr nur dann in Frage, wenn die Schutzwürdigkeit des Einwirkungsbereichs der Baustelle im konkreten Fall ausnahmsweise geringer zu bemessen ist als in den gebietsbezogen festgelegten Immissionsrichtwerten. Dies entspricht auch dem Anliegen des Gesetzgebers, die besonderen Verhältnisse berücksichtigen zu können, unter denen Baumaschinen zum Einsatz kommen (vgl. BT-Drs. IV/3584, S. 2). Eine Abweichung von den Immissionsrichtwerten kann danach etwa dann in Betracht kommen, wenn im Einwirkungsbereich der Baustelle eine tatsächliche Lärmvorbelastung vorhanden ist, die über dem maßgeblichen Richtwert der AVV Baulärm liegt. Dabei ist der Begriff Vorbelastung hier nicht einschränkend in dem Sinne zu verstehen, dass nur Vorbelastungen durch andere Baustellen erfasst werden (vgl. etwa die einschränkende Definition in Nr. 2.4 Abs. 1 S. 1 TA Lärm). Maßgeblich ist vielmehr die Vorbelastung im natürlichen Wortsinn. Nachteilige Wirkungen gehen daher nur von solchen baustellenbedingten Geräuschimmissionen aus, die dem Einwirkungsbereich mit Rücksicht auf dessen durch die Gebietsart und die konkreten tatsächlichen Verhältnisse bestimmte Schutzwürdigkeit und Schutzbedürftigkeit nicht mehr zugemutet werden können. Für die Gebietsart ist dabei von der bebauungsrechtlich geprägten Situation der betroffenen Grundstücke auszugehen. Für die tatsächlichen Verhältnisse spielen insbesondere Geräuschvorbelastungen eine wesentliche Rolle (vgl. BVerwGE 56, 110 [131] = Buchholz 442.40 § 8 LuftVG Nr. 2, S. 1 [22] = NJW 1978, 64). Die Überschreitungen des Immissionsrichtwertes um bis zu 3 dB betreffen die Immissionsorte 1, 97 und 98. Diese drei Immissionsorte sind ausweislich des Fluglärmgutachtens in allen drei betrachteten Szenarien mit einem äquivalenten Dauerschallpegel von mehr als 68 dB(A) (vor-)belastet (vgl. Schalltechnisches Fluglärmgutachten – Vergleich der Fluglärmkonturen Tag Prognoseszenario 2030 mit Vergleichsszenario 2005 – 2011, Plan Nr. 08 und Schalltechnisches Fluglärmgutachten – Fluglärmkonturen Tag Lärmschutzbereich 2020, Plan Nr.



04). Dadurch besteht an den betroffenen Immissionsorten ein Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen, die auch vor den Baulärmauswirkungen schützen.

Die AVV Baulärm zielt auf den Schutz der Nachbarschaft. Der Schutz der Nachbarschaft erfasst auch die zum Wohnen im Freien geeigneten und bestimmten unbebauten Flächen eines Wohngrundstücks. Der Schutzgegenstand des „Wohnens“ kennzeichnet einen einheitlichen Lebensvorgang, der die Nutzung des Grundstücks insgesamt umfasst (BVerwGE 87, 332 [387] = NVwZ-RR 1991, 602 = NVwZ 1992, 167 L). Auch diesem Umstand wird während der Baumaßnahmen Rechnung getragen. Durch die tageszeitliche Beschränkung der lärmintensiven Bauarbeiten auf 8 Stunden und die Regelbetriebszeit des Flugplatzes verbleiben hinreichend flug- und baulärmfreie Zeiten, die eine störungsfreie Nutzung von Außenwohnbereichen möglich machen. In den Zeiten, in denen die Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm überschritten werden können, wird der Flugbetrieb eingestellt sein, so dass die Gesamtlärmbelastung trotz erheblichen Baulärms abnimmt.

Insgesamt ist der Baulärm während der Bautätigkeiten bei Einhaltung der Vorgaben der AVV Baulärm daher nach Auffassung der Genehmigungsbehörde zumutbar und stellt keine erhebliche Beeinträchtigung dar.

5. Schutz vor Luftverunreinigungen

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

Das Bundes-Immissionsschutzgesetz gilt jedoch – mit Ausnahme des sechsten Teils – nicht für Flugplätze, § 2 Abs. 2 S. 1 BImSchG. Die Ausschlusswirkung des § 2 Abs. 2 S. 1 BImSchG für Flugplätze erfasst grundsätzlich auch das untergesetzliche Regelwerk. Davon ausgenommen sind allerdings Rechtsverordnungen, die zur Erfüllung von bindenden Beschlüssen der Europäischen



Gemeinschaften erlassen wurden, wie etwa die 39. BImSchV (BVerwG, Urteil v. 16.3.2006 – 4 A 1075.04 – BVerwGE 125, 116 Rn. 425).

Die 39. BImSchV enthält allerdings keine vorhabenbezogenen Immissionsgrenzwerte. Die Einhaltung der dort festgelegten Immissionsgrenzwerte für Luftschadstoffe ist deshalb keine Rechtmäßigkeitsvoraussetzung für fachplanerische Entscheidungen (BVerwG, Urteil v. 11.10.2017 – 9 A 14.16 – NVwZ-Beil. 2018, 41 Rn 120 = BVerwGE 160, 78; BVerwG, Urteil v. 26.5.2004 – 9 A 6.03 – BVerwGE 121, 57 LS 1 = NVwZ 2004, 1237). Vielmehr kann die Überschreitung von Grenzwerten Pflichten zum Erlass von Luftreinhalteplänen, § 47 BImSchG, auslösen. Unabhängig davon sind vorhabenbezogene Luftverunreinigungen planerisch zu bewältigen. Das Gebot der Konfliktbewältigung könnte dann verletzt sein, wenn – etwa wegen hoher Vorbelastung – es bei Vorhabenrealisierung ausgeschlossen erschiene, die Einhaltung der europarechtlich vorgegebenen Grenzwerte durch Luftreinhalteplanung zu sichern (BVerwG NVwZ-Beil. 2018, 41 Rn 120 = BVerwGE 160, 78). Daher werden zur lufthygienischen Bewertung des Vorhabens am Flugplatz Wittmundhafen als allgemeine Grenzwerte für Luftschadstoffbelastungen die Immissionswerte der 39. BImSchV und ergänzend der TA Luft herangezogen. Die Bewertung der Geruchsimmissionen erfolgt auf der Grundlage der Geruchsimmissions-Richtlinie (GIRL) des Länderausschusses für Immissionsschutz.

Zur Beurteilung der zu erwartenden Luftschadstoffemissionen und -immissionen hat die Antragstellerin als Anlage 6 des Antrags das Luftschadstoffgutachten des Ingenieurbüros Dr. Dröscher aus November 2017 vorgelegt. Grundlage für die Immissionsprognose sind die durch das Zentrum Luftoperationen erstellten Datenerfassungssysteme. Das Gutachten hat die flug- und flughafeninduzierten Emissionen für das „Prognoseszenario 2030“ und das „Vergleichsszenario 2005 bis 2011“ auf der Grundlage der erstellten Datenerfassungssysteme, einer konservativen Abschätzung zum flugplatzbedingten KfZ-Verkehrsaufkommens und weiteren Angaben zu anderen Betriebsvorgängen auf dem Flugplatzgelände ermittelt. Die Angaben der Datenerfassungssysteme wurden auf das Gesamtjahr erweitert. Für das „Prognoseszenario 2030“ sind abweichende Abstellposition und abweichende Roll- und Hoverstrecken berücksichtigt worden. Auf dieser Grundlage sind die Schadstoffimmissionen an den aus Sicht der Luftreinhaltung erwartungsgemäß höchstbeaufschlagten schutzbedürftigen Nutzungen berechnet worden. Neben den bereits im Fluglärmgutachten verwendeten Immissionsorten 1 und 46 sind die Immissionsorte 87 bis 93 und N1 bis N3 ausgewiesen und betrachtet worden. Für diese Immissionsorte wurden sowohl Kenngrößen der Langzeitbelastung (Jahresmittelwerte) als auch der Kurzzeitbelastung ermittelt. Zudem ist die Gesamtbelastung unter Einbeziehung der Vorbelastung betrachtet worden. Schließlich wurden die ermittelten Schadstoffimmissionen lufthygienisch bewertet. Die weiter entfernten Immissionsorte 2, 4–45 und 47–86 wurden nicht einzeln berechnet; die



Immissionsverhältnisse an diesen Orten sind aus den flächenhaften Darstellungen des Gutachtens zu entnehmen.

Das Luftschadstoffgutachten kommt zu dem Ergebnis, dass durch den Flug- und Flugplatzbetrieb des Militärflugplatzes Wittmundhafen für sämtliche Szenarien insgesamt keine erheblich nachteiligen Auswirkungen auf die Luftschadstoffsituation zu erwarten sind. Dies gilt insbesondere auch für die naturschutzfachlich schutzbedürftigen Bereiche an den Immissionsorten N1 bis N3. Auch die Gesamtbelastung durch Luftschadstoffe im Umfeld des Flugplatzes unterschreitet für die Schadstoffe Stickstoffdioxid, Feinstaub PM10 und Benzol an allen betrachteten Immissionsorten in sämtlichen Szenarien die Beurteilungswerte für die Langzeitbelastung der 39. BImSchV deutlich.

Durch den Flug- und Flugplatzbetrieb insgesamt sind sowohl im „Vergleichsszenario 2005 – 2011“, als auch im „Prognoseszenario 2030“ für alle relevanten Luftschadstoffe Stickstoffdioxid, Feinstaub PM10 und Benzol die Immissionsbeiträge selbst an den höchstbeaufschlagten Wohnnutzungen in unmittelbarer Flugplatznähe insgesamt als gering bis irrelevant, also $\leq 3,0\%$, in jeden Fall $\leq 15\%$ des jeweiligen Beurteilungswertes, zu beurteilen. Gleiches gilt für das Szenario „Lärmschutzbereich 2020“, da in diesem von mindestens 15-20 % geringeren Immissionsbeiträgen auszugehen ist als im „Prognoseszenario 2030“.

Für die Kurzzeitbelastung ergeben sich für den Feinstaub im Tagesmittel im „Prognoseszenario 2030“ nur sehr geringe Immissionsbeiträge durch den Flug- und Flugplatzverkehr. Diese können nicht zu einer Überschreitung der einschlägigen Beurteilungswerte führen. Auch im Hinblick auf die Kurzzeitbelastung mit dem Luftschadstoff Stickstoffdioxid ist die Einhaltung des Immissionsstundenwerts für NO_2 sichergestellt. Denn die Kenngröße der Vorbelastung im Jahresmittel $\leq 90\%$ des Immissionsjahreswertes wird deutlich unterschritten. Für die beiden zur Ermittlung der Immissionsvorbelastung berücksichtigten Stationen Jadebusen und Ostfriesland sind auch keine Überschreitungen des Immissionsstundenwertes von $200\ \mu\text{g}/\text{m}^3$ ausgewiesen. Ferner unterschreitet die Kurzzeitbelastung für NO_2 mit $160\ \mu\text{g}/\text{m}^2$ höchstbeaufschlagten Immissionsort den Beurteilungswert von $200\ \mu\text{g}/\text{m}^3$ im Stundenmittel.

Die Immissionsbeiträge in den naturschutzfachlich schutzbedürftigen Nutzungen liegen unterhalb der Irrelevanzschwellen von $2\ \mu\text{g}/\text{m}^3$ für Schwefeldioxid und von $3\ \mu\text{g}/\text{m}^3$ für Stickstoffoxide in Bezug auf die Beurteilungswerte zum Schutz der Vegetation und von Ökosystemen.

Die Gesamtbelastung, die neben den Immissionsbeiträgen des Flugverkehrs auch die vorherrschende Hintergrundbelastung umfasst, unterschreitet in allen Szenarien deutlich die Beurteilungswerte für die Langzeitbelastung für die Schadstoffe Stickstoffdioxid, Feinstaub PM10 Schwefeldioxid, Kohlenmonoxid, Benzol und Benzo(a)pyren an allen betrachteten



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

Das Luftschadstoffgutachten kommt ferner zu dem Ergebnis, dass die Geruchswahrnehmungshäufigkeit an allen betrachteten Immissionsorten maximal 2 % der Jahresstunden für das Szenario „Prognose 2030“ beträgt und die Irrelevanzschwelle damit nicht überschritten wird.

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

6. Entwässerung

Nach Ansicht der Genehmigungsbehörde ist die Entwässerung ausreichend sichergestellt.

Die Abwasserentsorgung des Militärflugplatzes Wittmundhafen erfolgt über das vorhandene Trennsystem, das sich aus den folgenden Entwässerungsnetzen Regenwasserkanalnetz, Schmutzwasserkanalnetz, Sonderkanalnetz und Schlitzrinnen für die Entwässerung der Flugbetriebsflächen zusammensetzt.

Im Rahmen des Ausbau- und Nutzungskonzeptes sind neben den geplanten Sanierungsmaßnahmen bauliche Veränderungen und Anpassungen an den bestehenden Abwassernetzen erforderlich. Das auf der Liegenschaft anfallende Schmutzwasser soll zukünftig mittels einer etwa 3,4 km langen Abwasserdruckleitung an die Kläranlage des Ortsteils Ardorf der Stadt Wittmund übergeben werden. Das im Winterbetrieb separierte Enteisungswasser wird dann gesammelt und zukünftig über eine weitere Druckleitung mit 8,3 km Länge zur städtischen Kläranlage nach Wittmund gefördert und dort gereinigt. Zur Separierung des Enteisungswassers von den unbelasteten Regenabflüssen ist die zusätzliche Errichtung von Retentionsspeichern notwendig. Diese werden im Westen und im Osten der Liegenschaft vor den Vorflutern „Burgschloot“ und „Poggenkruger Leide“ hergestellt. Das westliche Regenrückhaltebecken „Burgschloot“ wird durch einen Ersatzbau als kombiniertes Betonbecken überplant. Das im Osten bestehende Betonbecken „Poggenkruger Leide“ kann ohne Vergrößerung des Rückhaltevolumens für den Sommer- und Winterbetrieb mit den Entwässerungsflächen der Start- und Landebahn



sowie der Zuwegung und des QRA-Bereichs weitergenutzt werden. Im östlichen Liegenschaftsbereich ist zusätzlich die Errichtung zweier separater Betonbecken vorzusehen, die das Niederschlagswasser aus den zusätzlich befestigten Bereichen im Zentrum sowie im Osten der Liegenschaft aufnehmen werden. Zur Übergabe der Ab- und Enteisungswässer sind neue Pumpwerke und Abwasserdruckleitungen notwendig.

Die Stadt Wittmund hat mit Schreiben vom 02.03.2018 eine Absichtserklärung (Anlage 12 der Antragsunterlagen) dahingehend abgegeben, die Wässer in den Kläranlagen Ardorf und Wittmund aufzunehmen, wenn der Bund die tatsächlichen Kosten für Bau und Betrieb übernimmt. Mit Schreiben vom 29.05.2019 teilte die Stadt Wittmund mit, der Verwaltungsausschuss der Stadt habe am 13.12.2017 durch Beschluss der Schmutzwässerübernahme des Flugplatzes Wittmund zugestimmt. Dem Konzept zur Erneuerung der Abwasseranlagen stimmte die Stadt mit Schreiben vom 05.06.2019 zu. Aufgrund dieser Erklärungen der Stadt Wittmund bestehen keine Bedenken gegen die ausreichende Sicherstellung der Entwässerung. Die notwendige Vereinbarung zwischen den Städten Wittmund und Aurich befindet sich in Vorbereitung.

Da das luftrechtliche Genehmigungsverfahren keine Konzentrationswirkung entfaltet, sind die im Rahmen der Neuordnung der Abwasserführung notwendigen Anpassungen der wasserrechtlichen Erlaubnisse bei dem Landkreis Wittmund als Untere Wasserbehörde zu beantragen.

7. Erfordernisse des Naturschutzes und der Landschaftspflege

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



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

Entsprechend § 17 Abs. 4 BNatSchG wurden die für die Beurteilung der Eingriffe erforderlichen Angaben zu Ort, Art und Umfang der Eingriffe durch Vorlage der Fachbeiträge Eingriffsregelung der IBL Umweltplanung GmbH (Anlage 7 der Antragsunterlagen) erstellt und zusammen mit dem Antrag vorgelegt. Für die Errichtung der Straße auf dem Gebiet der beantragten Westerweiterung ist ein gesonderter Fachbeitrag Eingriffsregelung zu erstellen, der im Rahmen des gesondert durchzuführenden Kenntnissgabeverfahrens vorzulegen ist.

Mit der Anlage 7 wurde zur Beurteilung der Eingriffe in Natur und Landschaft ein Fachbeitrag zu den Baumaßnahmen „Sanierung Start-/Landebahn, Ersatzneubau Lärmschutzhalle, Neubau Luftfahrzeuginstandsetzungshalle, Neubau Tower, Sanierung Shelter Ost, Ersatzneubau QRA-Bereich, Neubau GFK/CFK-Waschhalle, Neubau TenPack Ost für verbandsfremde Lfz-Jet“ vorgelegt. Das erforderliche Benehmen wurde durch den Landkreis Wittmund mit Schreiben vom 12.08.2019 und durch den Landkreis Aurich mit Schreiben vom 04.07.2019 hergestellt. Gleichzeitig wurde die erforderliche Ausnahmegenehmigung für den Eingriff gemäß § 30 Abs. 3 BNatSchG in gesetzlich geschützte Biotope erteilt.

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

7.1 Derzeitiger Bestand

Der derzeitige Bestand der hier relevanten Schutzgüter von Natur und Landschaftspflege wird zusammenfassend im Folgenden dargestellt. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf die Anlage 7 der Antragsunterlagen verwiesen.

7.1.1 Boden

Seltene oder kultur-/naturhistorisch wertvolle Böden sind im Bereich der Baumaßnahmen nicht vorhanden. Der westliche Teil des Flugplatzgeländes ist durch den Bodentyp Podsol, der östliche Teil durch den grundwasserbeeinflussten Bodentyp Gley-Podsole geprägt. Als weitere grundwasserbeeinflusste Böden sind die Bodentypen Pseudo-Gley, Erd-Niedermoor und Gley betroffen. Die Filter- und Pufferfunktion des Bodens ist aufgrund der vorwiegenden Bodenart Fein- und Mittelsande gering. Aufgrund der Vorbelastungen kommt den Böden maximal allgemeine



Bedeutung für das Schutzgut Boden zu; ein besonderer Schutzbedarf wurde nicht festgestellt. Durch die langjährige militärische Nutzung und die damit verbundenen baulichen Veränderungen, Verdichtungen und Bodenumlagerungen sind die Böden auf dem Flugplatzgelände überprägt.

7.1.2 Pflanzen

Für die vom Vorhaben beanspruchten Biotoptypen in den UG der jeweiligen Baumaßnahmen konnte kein besonderer Schutzbedarf festgestellt werden. Nach § 24 NAGBNatSchG und § 30 BNatSchG geschützte Biotope sind auf dem Flugplatzgelände nicht vorhanden.

Angrenzend an die geplanten Baumaßnahmen zur Sanierung der Start/- Landebahn sowie deren Rollbahnen befinden sich die Biotoptypen „Artenreicher Scherrasen“ (GRR) sowie „Sonstiges naturnahes Sukzessionsgebüsch“ (BRS). Am Standort des geplanten Ersatzneubaus der Lärmschutzhalle kommen Flächen der Biotoptypen „Artenreicher Scherrasen“ (GRR), „Waldfunktionsfläche in Nutzung“ (WFFL in Nutzung), „Gebüsch aus Später Traubenkirsche“ (BRK) und „Artenarme Brennesselflur“ (UHB) vor. Großflächige „Extensivrasen-Einsaat“ (GRE) kennzeichnet den Standort der Baumaßnahme Neubau Luftfahrzeuginstandsetzungshalle. Daneben ist der Biotyp „Artenreicher Scherrasen“ (GRR) vorhanden. Am Standort der Baumaßnahme „Neubau Tower“ kommen verbrachtes „Sonstiges mesophiles Grünland“ (Halbruderale Gras- und Staudenflur mittlerer Standorte) sowie „Ginstergebüsch“, welches durchsetzt ist mit „Sonstigem naturnahen Sukzessionsgebüsch und verbrachtem, mesophilen Grünland“ (BSG (BRS,GMSb)), vor. An den Standort des geplanten Ersatzneubau QRA-Bereich grenzen Flächen mit den Biotoptypen „Artenreicher Scherrasen“ (GRR), teils mit „Halbruderale Gras- und Staudenflur mittlerer Standorte“ (GRR (UHM)). Nach Nordwesten schließt eine „Halbruderale Gras- und Staudenflur mittlerer Standorte“ an, welche durchsetzt ist mit einzelnen Rosengebüschen (UHM (BMR)) und naturnahem Feldgehölz (UHM (HN)). Zudem kommen verbrachtes „Sonstiges mesophiles Grünland“ (GMSb), „Sonstiges mesophiles Grünland (Weg)“ (GMS (OVW)), „Artenarme Brennesselflur“ (UHB) und Gehölzbestände (BMR, BRU (BRR), HPS, WZK) vor. Angrenzend an den geplanten Standort des Neubau GFK/CFK-Waschhalle kommen Artenreicher Scherrasen (GRR) sowie Baumbestände „Einzelbaum/Baumgruppe des Siedlungsbereiches“ (GRR (HEB)) vor. Der größte Flächenanteil im Bereich der Baumaßnahme Neubau TenPack Ost für verbandsfremde Lfz-Jet wird von dem Biotyp „Artenreicher Scherrasen“ (GRR), zum Teil mit Nebencode „Sandiger Offenbodenbereich“ (GRR (DOS)) und Waldfunktionsfläche in Nutzung (WFFL in Nutzung) eingenommen. Daneben kommen „Halbruderale Gras- und Staudenflur mittlerer Standorte“, auch mit Nebencode „Sonstiges naturnahes Sukzessionsgebüsch“ (UHM, UHM (BRS)) sowie „Extensivrasen-Einsaat“ (GRE) und „Sandiger Offenbodenbereich“ (DOS) vor.



7.1.3 Landschaft

Das Landschaftsbild wird im Wesentlichen durch die Anlage und den Betrieb des Militärflugplatzes beeinflusst. Der Bereich des Militärflugplatzes Wittmundhafen gehört zu ehemaligen Heidegebieten innerhalb der Wittmund-Leerhafer Geest. Ein im Bereich des Flugplatzes ehemals gelegener „Heidegürtel“, der sich vom Flugplatz bis in die östliche Kreisgrenze streckte, war einst von einer gehölzlosen, weiten Landschaft geprägt. Durch Aufforstungen und Besiedlung hat er seinen ursprünglichen Charakter verloren. Das Areal des Militärflugplatzes Wittmundhafen weist daher keine bedeutsamen Bereiche für das Landschaftsbild auf.

7.1.4 Wasser

Der Militärflugplatz Wittmundhafen liegt im Bereich der hydrologischen Landschaft „Friesische Geest“ (LBEG 2017) und innerhalb des Grundwasserkörpers Norderland / Harlinger Land (DE_GB_DENI_39_08), der einen guten chemischen und mengenmäßigen Zustand aufweist. Der westliche Bereich des Militärflugplatzes ist als Vorranggebiet für Trinkwassergewinnung ausgewiesen. Ein kleinerer nordöstlicher Teilbereich liegt innerhalb der Grenzen eines Vorsorgegebietes für Trinkwassergewinnung. Der Militärflugplatz befindet sich außerhalb von Trinkwasserschutzgebieten. Das nächstgelegene Trinkwasserschutzgebiet „Harlingerland“ befindet sich nördlich des Flugplatzes in mehr als 4 km Entfernung. Grundwasserentnahmen finden auf dem Gelände nicht statt. Die Grundwasserneubildungsrate liegt vorwiegend zwischen 301 und 350 mm/a. Aufgrund der vorherrschenden Bodenarten ist das Schutzpotenzial der Grundwasserüberdeckung im Bereich des Militärflugplatzes gering. Auf dem Gelände des Militärflugplatzes liegt der Anteil versiegelter Fläche an der Gesamtgröße des Untersuchungsgebietes bei rd. 25 %. Auf diesen Flächen ist die Durchlässigkeit und Filterfunktion des Bodens verhindert, eine Grundwasserneubildung findet nicht statt. Daher wird von einer allgemeinen Bedeutung der Vorhabenstandorte für das Schutzgut Grundwasser ausgegangen.

Auf dem Gelände des Militärflugplatzes Wittmundhafen befinden sich mehrere anthropogen überprägte Stillgewässer und temporär trockenfallende Entwässerungsgräben. Diese sind von den geplanten Baumaßnahmen jedoch nicht betroffen. Fließgewässer sind nicht vorhanden.

7.1.5 Tiere

Im engeren Untersuchungsgebiet wurden 30 Brutvogelarten festgestellt, wovon vier nach der Roten Liste Niedersachsen und Bremen als gefährdet eingestuft werden. Weitere vier Arten stehen auf der Vorwarnliste. Fünf Arten sind nach der Roten Liste Deutschland als gefährdet eingestuft, zwei Arten stehen auf deren Vorwarnliste. Alle Arten sind nach Bundesnaturschutzgesetz besonders geschützt. Zu nennen sind die gefährdeten Arten Baumpieper, Feldlerche, Bluthänfling,



Rauchschalbe und Star bzw. Goldammer sowie Gelbspötter und Haussperling als Arten der Vorwarnliste. Des Weiteren wurden vereinzelte Brutvorkommen der gebäudebrütenden Arten Bachstelze, Hausrotschwanz, Haussperling, Rauchschalbe und Star erfasst. Nur zwei Arten wurden ausschließlich im Offenland angetroffen. Aufgrund der jeweils nicht in gutem Bestandszustand vorkommenden Vogelarten wird dem Schutzgut Tiere in Bezug auf die Brutvögel eine geringe Bedeutung beigemessen.

Im Untersuchungsgebiet wurden 26 Arten von bewertbaren Gastvogelarten der Wat- und Wasservögel sowie Großvögel (Reiher und Kraniche) festgestellt, von denen sieben Arten über den besonderen Schutz aller Europäischen Vogelarten hinausgehend nach dem Bundesnaturschutzgesetz streng geschützt sind. Als bevorzugte Rasthabitate der festgestellten Arten überwiegen bei 64 % der insgesamt beobachteten Wat- und Wasservögel und 12 % der beobachteten Möwen Wasserflächen neben Grünland oder abgeernteten Ackerflächen. Im Untersuchungsgebiet wurden zudem neun Greifvogel- und Eulenarten, die ohne Ausnahme strengen Schutz nach dem Bundesnaturschutzgesetz genießen, sowie sechs Arten von Sing- und Rabenvögeln. Dem Schutzgut Tiere - Gastvögel wird aufgrund der Anzahl erfasster Individuen eine allgemeine Bedeutung beigemessen.

Im Rahmen der Erfassungen wurden auch Fledermausarten nachgewiesen, deren Quartiere bzw. Wochenstuben in der Regel ganzjährig vorzugsweise in Gebäuden oder Baumhöhlen liegen. Vorherrschend ist die Breitflügelfledermaus auf dem Flugplatzgelände vorhanden. Im Bereich der Maßnahme „Neubau Ten-Pack Ost“ konnten in einer Birke Höhlungen nachgewiesen werden, die als Fledermausquartier dienen könnten. Alle anderen Arten (Großer Abendsegler, Zwerg- und Rauhauffledermaus) wurden nur selten und in geringer Anzahl festgestellt. Von Fledermäusen genutzte Hausquartiere wurden nicht nachgewiesen. Aufgrund des anzunehmenden regelmäßigen Vorkommens jagender Fledermäuse stark gefährdeter Arten bzw. Arten der Roten Liste Deutschlands bzw. Niedersachsens/ Bremens wie der Breitflügelfledermaus und dem Großen Abendsegler wird dem Schutzgut Tiere - Fledermäuse eine allgemeine Bedeutung zugeordnet.

7.1.6 Klima und Luft

Der Militärflugplatz Wittmundhafen ist geprägt durch Gebäude und versiegelte Flächen, die durch Freiflächen und teilweise größere Gehölzbestände strukturiert sind. Die Freiflächen des Militärflugplatzes sind gem. LK Wittmund (2007) dem Klimatotyp „Freilandklima schwach gegliederter Räume“ zuzuordnen. Dieser Typ ist definiert als Gebiet mit höheren Temperaturen und geringer Luftfeuchtigkeit, höheren Windgeschwindigkeiten und hohem Anteil an kalte-luftproduzierenden Flächen. Mit Gebäuden und Straßen bebaute Bereiche sind dem Klimatotyp „Siedlungsklima“ zuzuordnen. Bebaute bzw. versiegelte Flächen weisen ungünstige



klimatische Eigenschaften auf. Die Niederschlagsmenge beträgt im Jahresmittel ca. 800 mm, die Temperatur im Jahresmittel 9°C und die Verdunstung im Jahresmittel ca. 540 mm. Aufgrund der Lage im küstennahen, allgemein gut durchlüfteten ländlichen Raum ist von einer geringen Belastung der Luftqualität und guten Austauschbedingungen auszugehen. Die Luftschadstoffemissionen durch den bestehenden Flugbetrieb stellen sich als Vorbelastung dar. Eine besondere Bedeutung bzw. Empfindlichkeit der in Anspruch genommenen Flächen für die Schutzgüter Klima und Luft ist nicht gegeben.

7.1.7 Schutzgebiete und -objekte sowie schutzwürdige Bereiche

Der Militärflugplatz Wittmundhafen befindet sich weder innerhalb eines Natura 2000-Gebietes nach § 7 Abs. 1 Nr. 8 BNatSchG, eines Naturschutzgebietes nach § 23 BNatSchG, eines Nationalparks nach § 24 BNatSchG, eines Biosphärenreservats nach § 25 BNatSchG oder eines Landschaftsschutzgebiets nach § 26 BNatSchG noch grenzt er an eines dieser Gebiete an. Die nächstgelegenen Natura 2000-Gebiete weisen einige hundert Meter bis Kilometer Entfernung zum Vorhabenstandort auf. Die einzelnen Gebiete im Umkreis von 25 km um den Vorhabenstandort sind in der Natura 2000-Voruntersuchung ausgewiesen (Anlage 9 der Antragsunterlagen).

7.2 Ausmaß des Vorhabens

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

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

Anlagenbedingt sind dem geplanten Vorhaben dauerhafte Flächeninanspruchnahme durch Überbauung und Versiegelung sowie durch den Rückbau von Flächen und Entsiegelung und visuelle Veränderungen des Erscheinungsbildes zuzurechnen.

Betriebsbedingt werden durch das Vorhaben visuelle Wirkfaktoren, Geruchsemissionen, Luftschallimmissionen und Luftschadstoffimmissionen hervorgerufen.



7.3 Eingriffe in Schutzgüter

Die geplanten Baumaßnahmen stellen einen Eingriff in die Natur i.S.v. § 14 Abs. 1 BNatSchG dar. 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 dem Fachbeitrag Eingriffsregelung bezeichnet und ausführlich dargestellt.

7.3.1 Eingriff in das Schutzgut Boden

Die geplanten Baumaßnahmen haben umfangreiche Veränderungen der Böden zur Folge. Die bauzeitliche Flächeninanspruchnahme beansprucht das Schutzgut Boden temporär. Durch die Einhaltung der Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen für die Bauzeit stehen insoweit keine erheblichen Beeinträchtigungen zu befürchten.

Anlagebedingt kommt es zu einer unvermeidbaren Beanspruchung von Boden durch Überbauung und Versiegelung. Insgesamt werden durch die geplanten Baumaßnahmen ca. 7 ha neu versiegelt. Die Versiegelung hat einen vollständigen Wert- und Funktionsverlust des betroffenen Bodens zur Folge. Die dauerhafte Überbauung stellt für das Schutzgut Boden eine erhebliche Beeinträchtigung und damit einen Eingriff im Sinne des § 14 BNatSchG dar.

Betriebsbedingt ergeben sich keine erheblichen Beeinträchtigungen des Bodens. Eine Beeinträchtigung der natürlichen Bodenfunktionen durch eine langfristige Schadstoffanreicherung ist auf Basis der geringen Zusatzbelastungen nicht zu erwarten (vgl. Kapitel C. III. 5).

7.3.2 Eingriff in das Schutzgut Tiere

Die baubedingten Auswirkungen des Vorhabens durch bauzeitliche Schallimmissionen und eine visuelle Wahrnehmbarkeit führen unter Berücksichtigung der Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen bei keiner der im Untersuchungsgebiet festgestellten Arten (Brutvögel, Gastvögel, Fledermäuse) zu erheblichen Beeinträchtigungen. Die Veränderungen erweisen sich insoweit als punktuell und vorübergehend bis langfristig. Die Vorbelastung auf dem Flugplatzgelände lässt eine Gewöhnung der Tiere an den Betrieb und die Anwesenheit von Menschen annehmen. Durch die bauzeitliche Inanspruchnahme von Flächen und Lebensräumen hingegen können in Bezug auf die Brutvögel durch die Zerstörung des Koloniestandortes der Dohle und in Bezug auf die Fledermäuse durch die Fällung der Birke erhebliche Beeinträchtigungen, die einen Eingriff im Sinne des § 14 BNatSchG darstellen, nicht ausgeschlossen werden. Die Zerstörung des Koloniestandortes der Dohle ist eine Folge des Rückbaus von Gebäuden am



Vorhabenstandort der Baumaßnahme „Neubau Ten-Pack Ost“, die mehrjährig als Brutstandorte genutzt worden sind. Auch die Fällung der Birke wird durch die Baumaßnahme „Neubau Ten-Pack Ost“ bedingt.

Anlagebedingt ist durch die dauerhafte Inanspruchnahme von Flächen und Lebensräumen durch Überbauung und Versiegelung mit erheblichen Beeinträchtigungen im Sinne eines Eingriffs nach § 14 BNatSchG in das Schutzgut Tiere zu rechnen. Hinsichtlich der Brutvögel werden vorhabendbedingt Bruthabitate in gehölzgeprägten Biotoptypen und Waldfunktionsflächen durch Überbauung und Neuversiegelung dauerhaft und lokal begrenzt in Anspruch genommen. Dem Bereich der Entsiegelungs- und Rückbaumaßnahmen kommt als Bruthabitat hingegen nur eine geringe Bedeutung zu. Hinsichtlich der Fledermäuse kann sich die Beseitigung der festgestellten Gebäudenischen und -spalten und der Birke im Vorhabenbereich der Baumaßnahme „Neubau Ten-Pack Ost“ als erheblicher Eingriff erweisen. Für die Gastvögel hingegen sind anlagebedingt keine erheblichen Beeinträchtigungen zu erwarten, da die durch das Vorhaben betroffenen Bereiche nur eine geringe Bedeutung als Gastvogellebensraum aufweisen.

Betriebsbedingt stellen sich weder die erhöhten Schallimmissionen noch die verstärkte visuelle Wahrnehmung als erhebliche Beeinträchtigungen für das Schutzgut dar. Zudem ist nicht von einer Erhöhung der Kollisionsgefahr auszugehen. Hintergrund ist insbesondere die aufgrund der Vorbelastung anzunehmende Gewöhnung an den bestehenden Flugverkehr und die Meidung des Gefahrenbereichs.

7.3.3 Eingriff in das Schutzgut Pflanzen

Erhebliche Beeinträchtigungen des Schutzguts aufgrund der baubedingten Auswirkungen durch die bauzeitliche Inanspruchnahme von Flächen und Lebensräumen können durch die angeregten Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen ausgeschlossen werden.

Die anlagebedingten Auswirkungen des Vorhabens stellen durch die dauerhafte Beanspruchung nicht versiegelter Flächen eine erhebliche Beeinträchtigung und damit einen Eingriff im Sinne des § 14 BNatSchG dar. Durch die geplanten Baumaßnahmen werden anlagebedingt Biotope auf einer Fläche von ca. 7 ha dauerhaft überbaut bzw. versiegelt und damit erheblich in Anspruch genommen. Hiervon betroffen sind die Biotoptypen mesophiles Rosengebüsch (BMR), Ginstergebüsch (BSH (BRS, GmSb)), sonstiges mesophiles Grünland, Brache, halbruderale Gras- und Staudenflur mittlerer Standorte (GMSb (UHM)), Ruderalgebüsch (Rubus-/ Lianengestrüpp BRU(BRR)), sonstiger standortgerechter Gehölzbestand (HPS), Kiefernforst (WZK), sandiger Offenbodenbereich (DOS), artenarme Brennesselflur (UHB), Waldfunktionsfläche in Nutzung (WFFL), Extensivrasen-Einsaat (GRE), halbruderale Gras- und Staudenflur mittlerer Standorte



(UHM), Gebüsch aus später Traubenkrische (BRK), sonstiges naturnahes Sukzessionsgebüsch (BRS) und artenreicher Scherrasen (GRR).

Betriebsbedingte Auswirkungen können hingegen ausgeschlossen werden. Auswirkungen auf die Vegetationsbestände und Pflanzen durch zusätzliche Schadstoffeinträge sind aufgrund der geringen Zusatzbelastungen nicht zu erwarten (vgl. Kapitel C. III. 5).

7.3.4 Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser

Vorhabenbedingte direkte oder indirekte Auswirkungen auf Oberflächengewässer können ausgeschlossen werden.

Weder bau- noch anlagebedingt ergeben sich unter Berücksichtigung der großflächig vorhandenen Freiflächen durch die Bodenversiegelungen relevante Veränderungen der Grundwasserneubildungsrate. Die dauerhafte Überbauung von Flächen beeinflusst zwar die Durchlässigkeit und damit die Grundwasserneubildung, da Niederschlagswasser auf den befestigten Flächen nicht mehr versickern kann. Diese Veränderungen sind jedoch auf das unmittelbare Umfeld der Baumaßnahmen beschränkt und daher mit Bezug auf die ausgedehnten Freiflächen des Flugplatzes lokal begrenzt. Auch betriebsbedingt sind keine erheblichen Beeinträchtigungen des Grundwassers erkennbar. Auswirkungen durch zusätzliche Schadstoffeinträge sind aufgrund der geringen Zusatzbelastungen nicht zu erwarten (vgl. Kapitel C. III. 5).

Die Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser sind daher insgesamt als unerheblich zu bewerten.

7.3.5 Auswirkungen auf das Schutzgut Klima/Luft

Die baubedingten Auswirkungen durch bauzeitliche Luftschadstoffimmissionen und die bauzeitliche Flächeninanspruchnahme erweisen sich nicht als erheblich, da sie temporär begrenzt und von geringer Intensität sind.

Anlagebedingte Auswirkungen der Überbauung von Grünflächen auf das lokale Klima sind auf das unmittelbare Umfeld der Baumaßnahmen beschränkt und mit Bezug auf die Fläche des gesamten Flugplatzgeländes somit lokal begrenzt. Bedeutsame Bereiche für das Schutzgut Klima bleiben bestehen. Eine erhebliche Beeinträchtigung besteht nicht.

Die betriebsbedingten Luftschadstoffemissionen stellen aufgrund der geringen Zusatzbelastungen ebenfalls keine erhebliche Beeinträchtigung dar (vgl. Kapitel C. III. 5).



Erhebliche Beeinträchtigungen im Sinne eines Eingriffs nach § 14 BNatSchG in das Schutzgut Klima und Luft sind daher nicht zu erwarten.

7.3.6 Auswirkungen auf das Schutzgut Landschaft/Erholung

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

Betriebsbedingte Auswirkungen durch Geruchs- oder Luftschallimmissionen führen insbesondere vor dem Hintergrund der Vorbelastung nicht zu einer erheblichen Beeinträchtigung.

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

Durch das Vorhaben werden keine Flächen dauerhaft überbaut, die nach § 30 BNatSchG gesetzlich geschützte Biotope umfassen.

7.3.8 Auswirkungen auf FFH- und EU-Vogel-Schutzgebiete

Die Genehmigungsbehörde ist im Rahmen der Vorprüfung auf der Grundlage der mit den Antragsunterlagen vorgelegten Natura 2000-Voruntersuchung (Anlage 9) zu dem Ergebnis gekommen, dass durch das Vorhaben keine direkten und keine erheblichen indirekten Auswirkungen auf die in räumlicher Nähe zum Flugplatzgelände liegenden Natura 2000-Gebiete und Vogelschutzgebiete zu erwarten sind. Eine erhebliche Beeinträchtigung dieser Gebiete kann in ihren für die Erhaltungsziele oder für den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen offensichtlich ausgeschlossen werden.

Das Vorhaben wird ausschließlich auf den Flächen des bestehenden Flugplatzgeländes durchgeführt, so dass baubedingt keine Flächen von Natura 2000-Gebieten für das Vorhaben in Anspruch genommen werden. Indirekte Auswirkungen des Vorhabens auf benachbarte FFH-Gebiete und Vogelschutzgebiete durch eine vorhabenbedingte Erhöhung der flugplatzinduzierten Immissionen, der visuellen Wahrnehmbarkeit oder eines erhöhten Kollisionsrisikos sind nach Ansicht der Genehmigungsbehörde nicht geeignet, diese Gebiete erheblich zu beeinträchtigen. Denn eine erhebliche Beeinträchtigung kann ausgeschlossen werden, wenn das Vorhaben sich



zwar auf ein entsprechendes Gebiet auswirkt, die für dieses Gebiet festgelegten Erhaltungsziele jedoch nicht zu beeinträchtigen droht (EuGH, Urteil vom 07. 09. 2004 - C-127/02, BeckRS 2004, 75716, Rn. 47). Dies ist nach Auffassung der Genehmigungsbehörde vorliegend der Fall.

Untersucht worden sind die indirekten Auswirkungen des Vorhabens auf Natura 2000-Gebiete in einem Umkreis von 25 km um das Flugplatzgelände, bei denen Auswirkungen auf die maßgeblichen Bestandteile vorab nicht auszuschließen waren und/oder im Rahmen der Fluglärmuntersuchung eine wesentliche Erhöhung der Schallimmissionen prognostiziert worden ist. Im Ergebnis ergab sich einzig für das FFH-Gebiet DE 2408-331 „Teichfledermaus-Gewässer im Raum Aurich“ eine Untersuchungsrelevanz aufgrund der prognostizierten Schallemissionen. In diesem Gebiet ist hinsichtlich der Erhöhung der Maximalschallpegel festzuhalten, dass an den Immissionsorten 26 und 39 in der Nähe des FFH-Gebietes „Teichfledermaus-Gewässer im Raum Aurich“ die maximalen Schallpegel im Ist-Zustand am Tag teilweise bei >90 dB(A) (maximal 95,5 dB(A)) liegen. Diese maximalen Werte werden vorhabenbedingt nicht weiter erhöht. Im Nachtzeitraum verbleiben die Maximalschallpegel unter 90 dB(A) (maximal 74,4 dB(A)). Zur Höhe der Schallbelastung, bei der eine Schädigung der Hörorgane auftritt, liegen für die nachgewiesenen Fledermausarten keine Angaben vor. Die Natura 2000-Untersuchung geht mit der Studie Herrmann (2001) davon aus, dass Hörschäden bei Säugern zwischen 90 dB(A) und 140 dB(A) auftreten, wobei es aber auch auf die Länge der Schallbelastung ankommt. Da sich die Maximalpegel vorhabenbedingt nicht erhöhen, können vorhabenbedingte Organschädigungen ausgeschlossen werden.

Die Genehmigungsbehörde ist – gemessen am Maßstab praktischer Vernunft (BVerwGE 131, 274 Rn 57) – der Überzeugung, dass die vorhabenbedingten Veränderungen nicht geeignet sind, die für die nächstgelegenen Natura 2000-Gebiete festgelegten Erhaltungsziele zu beeinträchtigen. In der überwiegenden Anzahl der untersuchten Gebiete sind lediglich unwesentliche Erhöhungen der Dauerschallpegel am Tag zu verzeichnen. Die Dauerschallpegel in der Nacht sind weiterhin sehr gering. Nur teilweise tritt überhaupt eine Erhöhung der Maximalschallpegel in der Nacht auf. In den Gebieten, in denen es zu einer Erhöhung des Maximalpegels in Nacht kommt, liegt dieser weiterhin unter dem bereits bestehenden Maximalpegel am Tag. Angesichts dessen ist nicht erkennbar, dass Brut- oder Gastvögel oder Fledermäuse vorhabenbedingt in einer für den Zustand der Population relevanten Weise gestört werden oder es zu einer Abnahme des Verbreitungsgebietes kommen wird.

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



7.4 Unvermeidbarkeit der Eingriffe

Gemäß § 15 Abs. 1 Satz 1 BNatSchG ist der Verursacher eines Eingriffs verpflichtet, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen. Eine Vermeidung des gesamten Eingriffs in Natur und Landschaft, der durch die beantragten Änderungen verursacht wird, ist nicht möglich. Die Maßnahmen zur Anpassung der Infrastruktur sind notwendig, um den Anpassungsbedarf für die Stationierung von 15 zusätzlichen Luftfahrzeugen des Typs Eurofighter umzusetzen.

Die Überprüfung der Antragsunterlagen hat ergeben, dass den gesetzlichen Anforderungen des Vermeidungs- und Verminderungsgebots gemäß § 15 Abs. 1 Satz 1 BNatSchG hinreichend Rechnung getragen wird. So werden bei der Durchführung des Vorhabens von der Vorhabenträgerin die allgemeinen technischen und/oder landschaftspflegerischen Grundsätze beachtet und die Möglichkeiten zum Erhalt und zur Herstellung von Vegetationsflächen entsprechend den Hinweisen in Abschnitt 7 des Fachbeitrages 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 dem Abschnitt 7 des Fachbeitrages Eingriffsregelung Bezug genommen.

7.5 Ausgleich der Eingriffe

Nach § 15 Abs. 2 Satz 1 BNatSchG ist der Verursacher verpflichtet, unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder zu ersetzen (Ersatzmaßnahmen).

Ausgeglichen ist eine Beeinträchtigung nach Satz 2, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in gleichartiger Weise wiederhergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neugestaltet ist. Als Ausgleich sind daher nur solche Maßnahmen anzuerkennen, die eine Kompensation gerade der eingriffsbetroffenen ökologischen Funktionen des Naturhaushalts bewirken. Diese funktionale Identität ist nur gewährleistet, wenn ein gleichartiger Zustand hergestellt wird, während ein bloß



gleichwertiger Zustand nicht genügt. Wenn es gerade die durch den Eingriff beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts wiederherzustellen gilt, muss der Ausgleich zwar nicht unmittelbar am Ort des Eingriffs vorgenommen werden, wohl aber bedarf es eines räumlichen Zusammenhangs, der Gewähr dafür bietet, dass die eingriffsbedingt gestörten funktionalen Verflechtungen wiederhergestellt werden. Dies schränkt den räumlichen Bereich für Ausgleichsmaßnahmen insofern ein, als sie jedenfalls auf den Ort des Eingriffs zurückwirken müssen. Ersetzt ist eine Beeinträchtigung, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in dem betroffenen Naturraum in gleichwertiger Weise hergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht neu gestaltet ist.

Als Ausgleichsmaßnahmen können auch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen (CEF-Maßnahmen) im Sinne des § 44 Abs. 5 Satz 3 BNatSchG anerkannt werden, § 15 Abs. 2 Satz 4 BNatSchG.

Die Kompensation der erheblichen Beeinträchtigungen des Schutzgutes Boden durch die dauerhafte Überbauung von Boden auf einer Fläche von ca. 7 ha, des Schutzgutes Tiere durch den dauerhaften Verlust von Bruthabitaten und des Schutzguts Pflanzen durch den dauerhaften Verlust von Biotoptypen auf einer Fläche von ca. 7 ha erfolgt durch Rückbau- und Aufwertungsmaßnahmen. Ein Teil der Kompensation der erheblichen Beeinträchtigungen des Schutzgutes Tiere erfolgt als vorgezogene Ausgleichsmaßnahme durch die Schaffung von Nistmöglichkeiten (Nistkästen) für insgesamt 5 Kleinvogelarten und 60 Dohlenpaare. Zudem ist vor der Fällung der Birke der tatsächliche Besatz mit Fledermäusen durch eine ökologische Baubegleitung auszuschließen. Als kurzfristiger Ersatz für den Verlust des potentiellen Quartiers sind ebenfalls als vorgezogene Ausgleichsmaßnahme fünf Kunstquartiere aufzuhängen. Die Antragstellerin hat die Verortung und den zeitlichen Ablauf der Maßnahmenumsetzung mit der Unteren Naturschutzbehörde abzustimmen.

Die hier vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen entsprechend des Fachbeitrags Eingriffsregelung sind nach Auffassung der Genehmigungsbehörde geeignet und erforderlich, um die unvermeidlichen Beeinträchtigungen der Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts auszugleichen. Der Ausgleich erfolgt eingriffsnah und stellt die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts im Umfang der Ausgleichsmaßnahmen gleichartig wieder her. Die Durchführung der vorgesehenen Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen, sowie der Kompensationsmaßnahmen war anzuordnen.



7.6 Ergebnis

Die beantragten Änderungen des Militärflugplatzes Wittmundhafen und die nachrichtlich dargestellten Baumaßnahmen verursachen unvermeidbare Eingriffe in die Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts i.S.v. § 14 Abs. 1 BNatSchG, die aber durch die angeordneten, in dem Fachbeitrag Eingriffsregelung im Einzelnen aufgeführten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vollständig kompensiert werden können. Mit den angeordneten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ist das Vorhaben mit den Belangen des Naturschutzes und der Landschaftspflege vereinbar und wird gem. § 17 Abs. 1 BNatSchG von der Genehmigungsbehörde im Benehmen mit der nach §§ 31 Abs. 1, 32 Abs. 1 Satz 1 NAGBNatSchG zuständigen Unteren Naturschutzbehörde für zulässig erklärt.

8. Artenschutz

Zur Prüfung und Beurteilung möglicher Konflikte im Hinblick auf streng und besonders geschützte Arten hat die Antragstellerin eine Untersuchung zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (Anlage 8) vorgelegt. Diese Untersuchung ist Bestandteil dieser Genehmigung. Die Genehmigungsbehörde macht sich die nachvollziehbaren und überzeugenden Ausführungen der Untersuchung zu eigen. Die Durchführung der darin vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen und vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen (CEF-Maßnahmen) war anzuordnen.

Das Vorhaben ist danach unter Beachtung der Auflagen mit den Belangen des Artenschutzes vereinbar. Bei Berücksichtigung der Vermeidungs- und vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen kann ausgeschlossen werden, dass ein Verbotstatbestand des § 44 BNatSchG vorhabenbedingt erfüllt wird.

8.1 Beeinträchtigung von geschützten Arten

Als artenschutzrechtlich relevante Tiere im Sinne des § 44 BNatSchG sind diverse im untersuchten Gebiet angetroffene Brut- und Gastvogelarten und die Breitflügelfledermaus einzustufen. Relevante Pflanzenarten im Sinne des § 44 BNatSchG wurden aufgrund ihrer Verbreitungsgebiete sowie der vorhandenen Biotoptypen im Untersuchungsgebiet im Vorhabensbereich ausgeschlossen.

Die bau-, anlage- und betriebsbedingten Auswirkungen des Vorhabens sind daraufhin untersucht worden, ob von ihnen eine Gefahr ausgeht, dass Individuen der vorhandenen geschützten Arten im Sinne des § 44 Abs. 1 BNatSchG getötet oder verletzt bzw. deren Fortpflanzungs- und Ruhestätten beseitigt werden.



8.1.1 Brutvögel

Eine Verletzung des Tötungsverbots nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG kann baubedingt durch den Rück- und Neubau von Gebäuden sowie durch die Rodung von Gehölzen herbeigeführt werden. Wenn diese Maßnahmen zur Zerstörung von Gelegen innerhalb der Brutzeit oder zur Aufgabe von Bruten führen, können Jungvögel sterben. Erhebliche Störungen im Sinne des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG können durch baubedingte Schallimmissionen und/oder visuelle Störungen beim Rückbau von Gebäuden auftreten. Die betriebsbedingten Auswirkungen des Vorhabens lassen aufgrund ihrer geringen Auswirkungsintensität hingegen keinen Verstoß gegen das Störungsverbot erwarten. Zur Vermeidung der Erfüllung der Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 Nr. 1 und 2 BNatSchG dürfen im Rahmen der Bauausführungen in der Zeit vom 1. März bis zum 30. September Gebüsche und andere Gehölze nicht abgeschnitten oder auf den Stock gesetzt werden. Die Rodung von Gehölzen hat außerhalb der Brut- und Setzzeit zu erfolgen, um Gelegeverluste und Störungen des Brutgeschehens zu vermeiden. Unvermeidbare Gehölzrodungen außerhalb der Zeit zwischen Anfang Oktober bis Ende Februar sowie der Rückbau und die Anpassung von Gebäuden mit vorhandenen Niststätten sind ausschließlich außerhalb der Brutzeit durchzuführen bzw. bedürfen einer vorherigen Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde sowie einer ökologischen Baubegleitung. Unter Beachtung dieser Vermeidungsmaßnahmen ist ein Verstoß gegen die Verbote des § 44 Abs. 1 Nr. 1 und 2 BNatSchG nicht zu erwarten.

Eine Entfernung bzw. Zerstörung von dauerhaft benutzten Neststandorten im Sinne des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG ist hauptsächlich in Bezug auf den Koloniestandort der Dohle in der Lärmschutzhalle / LfZ-Bremshalle zu erwarten.

8.1.2 Gastvögel

Hinsichtlich der Gastvögel waren nur die betriebsbedingten Auswirkungen des Vorhabens durch Schallimmissionen und visuelle Störwirkungen im Sinne des § 44 Abs. 1 BNatSchG zu betrachten. Aufgrund der geringen Auswirkungsintensität ist ein Verstoß gegen § 44 Abs. 1 BNatSchG nicht zu erwarten.

8.1.3 Fledermäuse

Das Vorkommen von Fledermausquartieren konnte im Untersuchungsgebiet nicht nachgewiesen werden. Ein Verstoß gegen das Tötungsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG kann jedoch mit der beabsichtigten Fällung einer Birke einhergehen, in der Höhlungen nachgewiesen worden sind, die als Fledermausquartier dienen können. Zur Vermeidung der Erfüllung von Verbotstatbeständen bei der Rodung dieser Birke mit möglichen Fledermausquartieren ist dieser Baum vor Beginn der



Bautätigkeiten durch eine ökologische Baubegleitung auf einen tatsächlichen Besatz mit Fledermäusen zu kontrollieren. Wenn ein Besatz mit Fledermäusen ausgeschlossen werden kann, werden die Höhlungen verschlossen. Wird ein Besatz festgestellt oder nicht sicher ausgeschlossen, bedarf es vor der Rodung einer Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde zum weiteren Vorgehen.

Die Fällung der Birke kann zudem zu einem dauerhaften Verlust von Fledermaus-Quartieren einzelner Fledermäuse führen. Der Verlust würde bei einem tatsächlichen Vorkommen den Verbotstatbestand nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG erfüllen.

8.2 Vermeidbarkeit der Beeinträchtigungen

Durch die in der Untersuchung zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung benannten Vermeidungsmaßnahmen können baubedingte Tötungen oder Verletzungen sowie der Verlust von Bruthabitaten und Fledermausquartieren weitestgehend vermieden werden.

Zur vollständigen Vermeidung der Erfüllung der Verbotstatbestände des § 44 BNatSchG werden vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen im Sinne des § 44 Abs. 5 Satz 3 BNatSchG für Brutvögel und Fledermäuse erforderlich. Hinsichtlich der Brutvögel sind als Ersatz für vorhandene Nistgelegenheiten in den rückzubauenden Gebäuden Nistmöglichkeiten (Nistkästen) für insgesamt 5 Kleinvogelarten und 60 Dohlenpaare zu schaffen. Als kurzfristiger Ersatz für den Verlust eines potenziellen Fledermaus-Quartieres sind fünf Kunstquartiere aufzuhängen. Die Verortung und der zeitliche Ablauf der Maßnahmenumsetzung haben in Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde zu erfolgen.

8.3 Ergebnis

Die Genehmigungsbehörde ist der Auffassung, dass die Verbotstatbestände des Tötens oder Verletzens sowie der Beschädigung oder Zerstörung von Fortpflanzungs- oder Ruhestätten unter Beachtung der aufgeführten Vermeidungs- und vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen insgesamt nicht erfüllt werden. Nach Auffassung der Genehmigungsbehörde bleibt daher bei Durchführung des Vorhabens der günstige Erhaltungszustand der lokalen Population sichergestellt.

9. Umweltverträglichkeitsprüfung

Für die beantragten Änderungen des Militärflugplatzes Wittmundhafen war entsprechend § 9 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen. Das Verfahren zur Prüfung der



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

9.1 UVP-Vorprüfung

Die Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung ergibt sich aus Folgendem:

Gemäß § 2 Abs. 4 Nr. 2 UVPG i.V.m. Nr. 14.12.1 der Anlage 1 zum UVPG stellt sich das Vorhaben als Änderung der Beschaffenheit eines Flugplatzes dar. Diese Änderung besteht in der Erweiterung der Flugbetriebsflächen und ist entsprechend § 9 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 UVPG einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen. Eine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nach § 9 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 UVPG besteht, wenn der in Anlage 1 enthaltene Prüfwert für die Vorprüfung erstmals oder erneut erreicht oder überschritten wird und eine Vorprüfung ergibt, dass die Änderung erheblich nachteilige Umweltauswirkungen hervorrufen kann. Für den Militärflugplatz Wittmundhafen ist in der Vergangenheit keine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt worden. Der Flugplatz verfügt aber über eine bereits vorhandene Startbahn mit einer Länge von mehr als 1.500 m, sodass § 9 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 UVPG nicht unmittelbar anwendbar ist. Für eine Anwendbarkeit des § 9 Abs. 3 Satz 1 Nr. 1 UVPG fehlt es nach der Nr. 14.12 an einer Anknüpfung der UVP-Pflicht an Größenwerte. Die Annahme einer UVP-Vorprüfungspflicht nach § 9 Abs. 3 Satz 1 Nr. 2 UVPG scheitert daran, dass dieser nur für Flugplätze mit einer Start- und Landebahnlänge von weniger als 1.500 m anwendbar ist. Aus der Gesetzesbegründung ist allerdings für § 9 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 eine Auslegungsregel zu entnehmen, wonach Fälle eines erneuten Erreichens oder Überschreitens auch bei Altanlagen denkbar sind, die die Größenwerte nach § 6 UVPG überschreiten; danach liegt ein „erneutes Überschreiten“ in diesen Fällen auch dann vor, wenn die geplante Änderung keine Auswirkungen auf die Größe und Leistung des Vorhabens hat (vgl. BR-Drs. 164/17, S. 91). Diese Gesetzeslücke für militärische Flugplätze mit einer vorhandenen Startbahnlänge von mehr als 1.500 m ist daher durch die analoge Anwendung des § 9 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 UVPG zu füllen.

Vor diesem Hintergrund war daher eine Vorprüfung im Sinne des § 9 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 UVPG durchzuführen. Die erforderliche überschlägige Vorprüfung des Vorhabens anhand der Kriterien der Anlage 3 zum UVPG – gemäß § 5 Abs. 1 Satz 1 UVPG – ergab, dass durch das Vorhaben nachteilige Folgen für die Umwelt, insbesondere aufgrund der durch das Vorhaben verursachten Eingriffe in die Schutzgüter Menschen, Pflanzen, Tiere sowie den Boden möglich sind. Die durch das Bauvorhaben verursachten Eingriffe sind mit der Überbauung von Biotopen und einer



dauerhaften Flächeninanspruchnahme durch Neuversiegelung verbunden. Betriebsbedingt ist eine Zunahme des Fluglärms zu erwarten.

9.2 Einreichung der Unterlagen; Öffentlichkeitsbeteiligung

Die Antragstellerin hat die entscheidungserheblichen und auslegungsreifen Unterlagen über die Umweltauswirkungen i.S.d. § 16 Abs. 1 Satz 1 UVPG, nämlich einen UVP-Bericht der IBL Umweltplanung GmbH (Anlage 10 der Antragsunterlagen) – ergänzt durch den Technischen Erläuterungsbericht, den Fachbeitrag Eingriffsregelung, ein Fachbeitrag zum Artenschutz, sowie ein Fluglärm-, ein Bodenlärm-, ein Gesamtlärm- und ein Luftschadstoffgutachten – zum Antrag auf Genehmigung des Vorhabens vom 24.09.2018 eingereicht. Der UVP-Bericht und die vorgenannten Unterlagen wurden gemäß § 17 UVPG sowohl den hier betroffenen mit Umweltaufgaben befassten Fachbehörden übermittelt als auch der Öffentlichkeit im Rahmen des Anhörungsverfahrens gemäß §§ 18 f. UVPG zugänglich gemacht. Die Genehmigungsbehörde hat bei der Umweltverträglichkeitsprüfung die Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und die im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung eingegangenen Einwendungen berücksichtigt.

9.3 Gegenstand der Umweltverträglichkeitsprüfung

Die Umweltverträglichkeitsprüfung ist hier gemäß § 2 Abs. 4 Nr. 2 UVPG für die Änderung bzw. Erweiterung eines Flugplatzes i.S.d. Nr. 14.12.1 der Anlage 1 UVPG („Änderungsvorhaben“) durchzuführen. Das im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung zu untersuchende Vorhaben setzt sich aus dem Antragsgegenstand – den flugbetrieblich relevanten Baumaßnahmen – und den weiteren, nachrichtlich angezeigten Baumaßnahmen zusammen.

Der konkrete Antragsgegenstand, d.h. die zulassungsrelevante Definition des „Flugplatzes“ sowie diesbezügliche Änderungen, bestimmt sich allein nach dem einschlägigen Fachrecht, d.h. nach §§ 6 ff. LuftVG (vgl. BVerwG, Urt. v. 07.12.2006 – 4 C 16/04 –, juris, Rn. 31). Der Begriff „Flugplatz“ i.S.d. § 6 Abs. 1 Satz 1 und § 8 Abs. 1 Satz 1 LuftVG erfasst immer die Flugbetriebsflächen. Davon umfasst sind neben dem Start- und Landebahnsystem auch die Rollwege und die Vorfelder. Flugbetrieblich relevante Baumaßnahmen in diesem Sinne sind alle Baumaßnahmen an Flugbetriebsflächen im Zusammenhang mit der Umsetzung des Ausbau- und Nutzungskonzepts. Die hier mittels der eingereichten bautechnischen Unterlagen beschriebene Erweiterung und Anlage von Flugbetriebsflächen am Militärflugplatz Wittmundhafen ist nach dem Ergebnis der UVP-Vorprüfung auf ihre Umweltauswirkungen zu prüfen. Für die detaillierte Beschreibung des Vorhabens hinsichtlich der einzelnen Baumaßnahmen wird auf die Darstellung in dem Technischen Erläuterungsbericht der Antragsunterlagen (Anlage 1 der Antragsunterlagen) verwiesen.



Weitere Baumaßnahmen im Zusammenhang mit dem Ausbau- und Nutzungskonzept umfassen alle neuen Hochbauten oder Änderungen an Hochbauten und den dazugehörigen Zuwegungen bzw. Verkehrsflächen, die nachrichtlich angezeigt worden sind. Da sich diese Maßnahmen außerhalb von Flugbetriebsflächen befinden, sind sie luftrechtlich nicht relevant und nicht Antragsgegenstand. Diese Baumaßnahmen waren im Zusammenhang mit den flugbetrieblich relevanten Baumaßnahmen auf ihre Umweltauswirkungen zu prüfen. In diesem Zusammenhang ist auch die geplante Straße, die die Westerweiterung der Liegenschaft erforderlich macht, auf ihre Umweltauswirkungen hin geprüft worden (vgl. UVP-Bericht, S. 5).

Die unverändert fortbestehenden Umweltauswirkungen der schon bestehenden Flugplatzanlage und des Betriebs sind als Vorbelastungen in der Umweltprüfung berücksichtigt worden. In methodisch nicht zu beanstandender Art und Weise erfasst der vorgelegte UVP-Bericht solche Vorbelastungen im Untersuchungsschritt „Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen des Vorhabens im Zusammenwirken“, die seit Inkrafttreten des UVPG auf dem Flugplatzgelände durchgeführt worden sind, und berücksichtigt sie im Rahmen der sich anschließenden Auswirkungsprognose und -bewertung (s. UVP-Bericht, Abschnitt 2.12). Diese Maßnahmen umfassen Flächenversiegelungen auf einer Fläche von ca. 7 ha und Entsiegelungen auf einer Fläche von 12 ha. Zudem umfassen die nachrichtlich angezeigten Baumaßnahmen eine Fläche von ca. 3 ha.

9.4 Alternativenprüfung

Im UVP-Bericht sind gemäß § 16 Abs. 1 Satz 1 Nr. 6 UVPG die vernünftigen Alternativen und die wesentlichen Gründe für die getroffene Wahl unter Berücksichtigung der jeweiligen Umweltauswirkungen zu beschreiben. Eine Pflicht zur Alternativenprüfung geht damit nicht einher, eine solche ergibt sich vielmehr aus dem jeweiligen Fachrecht. Vernünftige Alternativen sind diejenigen Alternativen, die für das Vorhaben und seine Merkmale relevant sind. Zu den beantragten Änderungen bestehen jedoch keine günstigeren Planungsalternativen, mit denen die Planungsziele erreicht werden könnten. Insoweit wird auf C.III.1.2 und den Abschnitt 1.9 „Beschreibung der vom Vorhabenträger geprüften vernünftigen Alternativen“ des vorgelegten UVP-Berichts verwiesen.

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

Die Genehmigungsbehörde akzeptiert den von der Antragstellerin eingereichten UVP-Bericht als geeignete Grundlage i.S.d. § 24 Abs. 1 Satz 2 UVPG für ihre zusammenfassende Darstellung und Bewertung der vorhabenbedingten Umweltauswirkungen. Der UVP-Bericht entspricht den



Anforderungen des § 16 UVPG. An der Sachkunde, Objektivität und Unvoreingenommenheit der Gutachter – hier der IBL Umweltplanung GmbH – zweifelt die Genehmigungsbehörde nicht. Sofern in den nachfolgenden Ausführungen zu den Umweltauswirkungen des Vorhabens keine eigenen Korrekturen, Aktualisierungen oder Ergänzungen ausdrücklich kenntlich gemacht werden, übernimmt die Genehmigungsbehörde inhaltlich die Feststellungen und Ergebnisse des UVP-Berichts. Dies gilt auch für die weiteren Bezugsgutachten des UVP-Berichts hinsichtlich der einzelnen UVP-Schutzgüter; im Wesentlichen das Fluglärmgutachten der AVIA Consult GmbH (Anlage 3 der Antragsunterlagen), das Bodenschallgutachten der KSZ – Ingenieurbüro GmbH (Anlage 4 der Antragsunterlagen), die Gesamtlärmbetrachtung der AVIA Consult GmbH (Anlage 5 der Antragsunterlagen), das Luftschadstoffgutachten des Ingenieurbüros Dr. Dröscher (Anlage 6 der Antragsunterlagen), den Fachbeitrag Eingriffsregelung (Anlage 7 der Antragsunterlagen), die Untersuchung der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (Anlage 8 der Antragsunterlagen) und die Natura 2000-Voruntersuchung (Anlage 9 der Antragsunterlagen).

Unter Berücksichtigung der im Anhörungsverfahren abgegebenen Stellungnahmen der (Umwelt-) Behörden sowie betroffenen Träger öffentlicher Belange und der im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung vorgebrachten Einwendungen wird in diesem Abschnitt auf die zu erwartenden Folgen der beantragten Maßnahmen für die einzelnen Schutzgüter des UVPG eingegangen. Behandelt werden auch die Kompensationsmaßnahmen zur Bewältigung erheblicher nachteiliger Umweltauswirkungen.

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

9.5.1 Untersuchungsinhalt, -rahmen und -methoden

Die zu ermittelnden, zu beschreibenden und zu bewertenden Umweltauswirkungen sind nach § 2 Abs. 1 Satz 1 UVPG die Auswirkungen eines Vorhabens auf die Schutzgüter Mensch, Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt, Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft, Kultur- und sonstige Sachgüter sowie Wechselwirkungen zwischen diesen Schutzgütern. Den gesetzlichen Vorgaben entsprechend erfasst der UVP-Bericht der Antragstellerin solche Auswirkungen auf die Schutzgüter des UVPG, welche dem beantragten Vorhaben zuzurechnen sind. Im Zusammenwirken werden ferner die Maßnahmen auf dem Flugplatzgelände berücksichtigt, die seit Inkrafttreten des UVPG durchgeführt worden sind und nicht im Zusammenhang mit dem Vorhaben selbst stehen.

Das Untersuchungsgebiet umfasst alle Flächen des Militärflugplatzes und Bereiche, die durch mögliche Umweltauswirkungen betroffen sein können, wobei insbesondere das



Untersuchungsgebiet für das Schutzgut Mensch aufgrund der Lärm- und Luftschadstoffauswirkungen über die Reichweite des Flugplatzes hinausgeht.

An die jeweils schutzgutbezogene Beschreibung der Folgen des Vorhabens schließt sich ihre Bewertung unter Anwendung der entsprechenden fachlichen, d.h. schutzgutspezifischen, Maßstäbe (Gesetze, Rechtsverordnungen, Verwaltungsvorschriften/Richtlinien, Fachpläne, Empfehlungen von Fachgremien etc.) an.

Den systematischen Ansatz und Aufbau des eingereichten UVP-Berichts, insbesondere die Datenerhebung, die Beschreibung des Vorhabens und die Ermittlung seiner Wirkfaktoren, die Erfassung und Beschreibung der Umweltbestandteile und -merkmale, die Differenzierung zwischen baubedingten, anlagenbedingten und betriebsbedingten Auswirkungen sowie den Gebrauch schutzgutspezifischer Bewertungsmaßstäbe erkennt die Genehmigungsbehörde als sachgerecht und dem allgemeinen Kenntnisstand sowie den allgemeinen Prüfungsmethoden entsprechend an.

9.5.2 Umweltauswirkungen

Das Vorhaben der Antragstellerin wird anhand seiner bau-, anlage- und betriebsbedingten Auswirkungen auf die Schutzgüter nach § 2 Abs. 1 Satz 1 UVPG dargestellt und bewertet (s. UVP-Bericht, Abschnitt 1.5). Diese Effekte können wie folgt ausgeprägt sein:

Baubedingte Auswirkungen werden durch die Bautätigkeiten hervorgerufen, sind regelmäßig zeitlich auf diese beschränkt und erfassen insbesondere Baulärm und Abgasimmission. Zu diesem Bereich können auch gehören:

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



Anlagebedingte Auswirkungen werden durch das fertig gestellte Vorhaben, insbesondere die angelegten Abstellflächen dauerhaft verursacht. Hierzu zählen insbesondere Flächenverbrauch und Neuversiegelungen. Zu diesem Bereich können auch gehören:

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

Betriebsbedingte Auswirkungen treten durch die bestimmungsgemäße Nutzung der zur **Genehmigung** beantragten Flugbetriebsflächen und weiteren Baumaßnahmen dauerhaft auf. Sie beinhalten insbesondere Immissionsbelastungen durch zusätzliche(n) Flug- und Bodenlärm, Luftschadstoffe und Gerüche. Zu diesem Bereich können auch gehören:

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

9.5.2.1 Schutzgut Mensch (einschl. der menschlichen Gesundheit)

Der von der IBL Umweltplanung GmbH erstellte UVP-Bericht ist Basis der folgenden Ausführungen. Für die Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen des Vorhabens (hier: Fluglärm, Bodenlärm, Gesamtlärm, Luftschadstoffe und Gerüche) werden zusätzlich die jeweiligen Bezugsgutachten herangezogen. Nähere Ausführungen hierzu erfolgen in der jeweiligen Immissionsbetrachtung.

Der Militärflugplatz ist in der weiteren Umgebung von Siedlungsflächen mit Wohnnutzung umgeben, namentlich den (Teil-)Ortschaften bzw. Siedlungen Heglitz, Wehle und Ahrdorf im Süden, Ogenbargen, Middels und Dietrichsfeld im Westen, Webershausen, Alsforde und Jackstede im Norden und Neuenhaus, Willen, Kreyenburg und Angelsburg, Gelitz, Ardorf und Dumhusen im Osten. An der Küste finden sich die Ortschaften Benser-, Neuharlinger-, Harle- und



Carolinensiel. Zudem liegen im Untersuchungsgebiet für das Schutzgut Mensch die ostfriesischen Inseln Langeoog, Spiekeroog und Wangerooge. Das Untersuchungsgebiet weist abseits der größeren Zentren Wittmund, Aurich und Jever eine geringe Einwohnerzahl, größtenteils lockere Wohnbebauung, geringe Siedlungsdichte und einen hohen Anteil land- und forstwirtschaftlicher Fläche auf.

Im Untersuchungsgebiet sind relevante Bereiche für Freizeit und Erholung vorhanden. Die Bereiche der Nordseeküste mit Schwerpunkt Ostfriesische Inseln und den Küstenorten Neuharlinger-, Harlinger- und Carolinensiel dienen der ruhigen naturbezogenen Erholung und der intensiven Freizeitnutzung. Im Untersuchungsgebiet sind Wander- und Radwanderwege vorhanden. Bewaldete Bereiche mit Erholungsfunktion befinden sich direkt nördlich des Militärflugplatzes („Wittmunder Wald“). Ferner weist das Untersuchungsgebiet 60 Landschaftsschutzgebiete auf. Die Ortschaften Wittmund, Friedeburg, Jever und die ostfriesischen Inseln besitzen besondere Entwicklungsaufgaben zur Erholung. Große Bereiche des Untersuchungsgebietes sind als Vorsorge- oder Vorranggebiete für Erholung ausgewiesen.

Der UVP-Bericht bewertet unter Berücksichtigung der ermittelten Vorbelastungen durch Luftschadstoffe, Gerüche und Schallimmissionen die Bedeutung der einzelnen Gebiete im Untersuchungsgebiet im Hinblick auf die Wohnnutzung und die Erholungsfunktion. Im Hinblick auf die Wohnnutzung kommt nur der Stadt Wilhelmshaven eine hohe Bedeutung zu. Neben den Städten Wittmund, Aurich und Jever weisen einige weitere Ortschaften und Inseln eine mittlere Bedeutung auf. Der Ortschaft Webershausen kommt hinsichtlich der Wohndichte hingegen nur eine sehr geringe Bedeutung hinsichtlich der Wohnfunktion zu.

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

Im Fluglärmgutachten waren die aufgeführten Ortslagen, Wohnstandorte und schutzbedürftigen Bereiche als Immissionsorte Gegenstand der Untersuchung zu Lärmbelastungen. Für die Fluglärmuntersuchung wurden 86 Immissionsorte ausgewählt. Von diesen Immissionsorten wurden die Immissionsorte 1 und 46 auch bezüglich der Belastung mit Luftschadstoffen untersucht. Zusätzlich wurden für die Luftschadstoffuntersuchung 7 Immissionsorte (IO 87 – IO 93) und drei naturschutzfachlich schutzbedürftige Bereiche (N1 –N3) ermittelt. Die Ausbreitungsrechnungen zur Ermittlung der Immissionsbeiträge Lärm und Luftschadstoffe erfolgten sowohl flächenhaft als auch als Einzelpunktberechnung.



Baubedingte Auswirkungen wie Schallimmissionen und die visuelle Wahrnehmbarkeit sind von vorübergehender Dauer. Anlagenbedingt wirkt sich das Vorhaben vor allem auf die Strukturen innerhalb des Flugplatzgeländes aus. An der Situation für die Erholungsnutzung ändert sich grundsätzlich nichts.

Betriebsbedingte Auswirkungen werden im Folgenden beschrieben:

9.5.2.1.1 Luftschadstoff- und Geruchsmissionen

Die durch das Vorhaben zu erwartenden betriebsbedingten Luftschadstoffemissionen und -immissionen wurden auf der Grundlage des Luftschadstoffgutachtens von Dr.-Ing. Frank Dröscher (Anlage 6 der Antragsunterlagen) beurteilt.

Das Luftschadstoffgutachten kommt zu dem Ergebnis, dass insgesamt durch den Flug- und Flugplatzbetrieb des Militärflugplatzes Wittmundhafen für das „Prognoseszenario 2030“, das nach Stationierung der zusätzlichen 15 Eurofighter und unter Zugrundelegung der beantragten Änderungen erwartet wird, für die betrachteten Immissionsorte an den höchstbeaufschlagten schutzbedürftigen Wohnnutzungen in den Siedlungsbereichen in der Umgebung des Flugplatzgeländes keine erheblichen Auswirkungen auf die Luftschadstoffsituation zu erwarten sind. Veränderungen resultieren insbesondere aus den quantitativen und qualitativen Veränderungen des Luftverkehrsaufkommens und den Veränderungen der bodengebundenen Emissionsquellen. Die Luftschadstoffbelastung auf die betroffene Umgebung des Flugplatzes wurde auf Basis der zurzeit geltenden wissenschaftlichen Erkenntnisse punktbezogen und flächenmäßig gutachterlich bewertet.

Die vorhabenbedingten Veränderungen der Immissionsbeiträge werden insgesamt als unerheblich nachteilig beschrieben.

Durch den Flug- und Flugplatzbetrieb insgesamt sind nach Umsetzung des Vorhabens, des „Prognoseszenarios 2030“, nach dem Gutachten für alle relevanten Luftschadstoffe Stickstoffdioxid, Feinstaub PM10 und Benzol die Immissionsbeiträge selbst an den höchstbeaufschlagten Wohnnutzungen in unmittelbarer Flugplatznähe insgesamt als gering bis irrelevant, idR. $\leq 3,0\%$, in jedem Fall $\leq 15\%$ des jeweiligen Beurteilungswertes, zu beurteilen.

Für die Kurzzeitbelastung ergeben sich für den Feinstaub im Tagesmittel im „Prognoseszenario 2030“ nur sehr geringe Immissionsbeiträge durch den Flug- und Flugplatzverkehr. Diese können nicht zu einer Überschreitung der einschlägigen Beurteilungswerte führen. Auch im Hinblick auf die



Kurzzeitbelastung mit dem Luftschadstoff Stickstoffdioxid ist die Einhaltung des Immissionsstundenwerts für NO₂ sichergestellt. Denn die Kenngröße der Vorbelastung im Jahresmittel ≤ 90 % des Immissionsjahreswertes wird deutlich unterschritten. Für die beiden zur Ermittlung der Immissionsvorbelastung berücksichtigten Stationen Jadebusen und Ostfriesland sind auch keine Überschreitungen des Immissionsstundenwertes von 200 µg/m³ ausgewiesen. Ferner unterschreitet die Kurzzeitbelastung für NO₂ mit 160 µg/m³ am höchstbeaufschlagten Immissionsort den Beurteilungswert von 200 µg/m³ im Stundenmittel.

Die Immissionsbeiträge in den naturschutzfachlich schutzbedürftigen Nutzungen liegen unterhalb der Irrelevanzschwellen von 2 µg/m³ für Schwefeldioxid und von 3 µg/m³ für Stickstoffoxide in Bezug auf die Beurteilungswerte zum Schutz der Vegetation und von Ökosystemen.

Die Gesamtbelastung, die neben den Immissionsbeiträgen des Flugverkehrs auch die vorherrschende Hintergrundbelastung umfasst, unterschreitet in allen Szenarien deutlich die Beurteilungswerte für die Langzeitbelastung für die Schadstoffe Stickstoffdioxid, Feinstaub PM₁₀ Schwefeldioxid, Kohlenmonoxid, Benzol und Benzo(a)pyren an allen betrachteten Immissionsorten. Eine rechnerische Ermittlung der Gesamtbelastung vom PM_{2,5} war nicht erforderlich. Dies folgt aus dem Umstand, dass selbst unter der Prämisse, dass der Immissionsbeitrag von PM₁₀ vollumfänglich der Fraktion PM_{2,5} zugeordnet wird, der Immissionswert der 39. BImSchV für PM_{2,5} von 25 µg/m³ unterschritten wird.

Das Luftschadstoffgutachten kommt ferner zu dem Ergebnis, dass die Geruchswahrnehmungshäufigkeit an allen betrachteten Immissionsorten maximal 2 % der Jahresstunden für das Szenario „Prognose 2030“ beträgt und die Irrelevanzschwelle damit nicht überschritten wird.

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

9.5.2.1.2 Schallimmissionen

Die vorhabenbedingt zu erwartenden Schallimmissionen wurden auf der Grundlage des schalltechnischen Fluglärmgutachtens der AVIA Consult vom 04.01.2018 (Anlage 3 der Antragsunterlagen), des Bodenlärmgutachtens der KSZ Ingenieurbüro GmbH vom 18.09.2018 (Anlage 4 der Antragsunterlagen), des Baulärmgutachtens der KSZ Ingenieurbüro GmbH vom 26.09.2019 und der Gesamtlärbetrachtung der AVIA Consult vom 24.01.2018 (Anlage 5 der Antragsunterlagen) beurteilt.



9.5.2.1.2.1 Fluglärm

Das Fluglärmgutachten hat die Fluglärmbelastung in der Flugplatzumgebung des Militärflugplatzes Wittmundhafen auf der Grundlage des FluLärmG unter Berücksichtigung von Art und Umfang des voraussehbaren Flugbetriebs ermittelt. Eine ausführliche Beschreibung der Fluglärmimmissionen findet sich unter C.III.4. Neben den Berechnungen der Fluglärmkonturen wurde zusätzlich eine detaillierte Untersuchung der Lärmbelastung an ausgewählten 86 Immissionsorten vorgenommen und der äquivalente Dauerschallpegel (LAeq), der A-bewertete Maximalschalldruckpegel (LASmax) und die statistische Verteilung der A-bewerteten Maximalschalldruckpegel von Fluglärmereignissen beginnend ab einem Pegel von 60 dB(A) in Intervallen von 3 dB(A) aufwärts berechnet.

Aus der Analyse der äquivalenten Dauerschallpegel an insgesamt 86 Immissionsorten ergibt sich bei einem Vergleich des Szenarios „Lärmschutzbereich 2020“ mit dem Prognoseszenario 2030, dass die Realisierung des neuen Nutzungskonzeptes zu einer Erhöhung der Fluglärmbelastung von durchschnittlich 0,4 dB(A) führt. Eine ähnliche Entwicklung ergibt sich für den Nachtzeitraum. Aus dem Vergleich des „Prognoseszenarios 2030“ mit dem Szenario „Lärmschutzbereich 2020“ folgt eine deutliche Erhöhung der Fluglärmbelastung in der Nacht. Die Zunahme beträgt zwischen 0,2 und 16,8 dB(A) und liegt im Durchschnitt bei ca. 8,0 dB(A), allerdings an den meisten Immissionsorten auf einem niedrigeren Niveau.

9.5.2.1.2.2 Bodenlärm

Das Bodenlärmgutachten hat die Lärmbelastung durch alle Geräusche vom Flughafengelände, die nicht im Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm erfasst sind, ermittelt. Danach ist im „Prognoseszenario 2030“ eine deutlich unter dem Fluglärm liegende Bodenlärmbelastung an den betrachteten Immissionsorten sowohl in Bezug auf den Beurteilungspegel LrT als auch in Bezug auf den Maximalpegel LT_{max} zu erwarten. Eine ausführliche Beschreibung der Bodenlärmimmissionen findet sich unter C.III.4.2.

9.5.2.1.2.3 Lärmschutzbereich

Die für die Festsetzung des Lärmschutzbereiches nach Ansicht der Genehmigungsbehörde anzuwendenden Werte für wesentlich baulich erweiterte militärische Flugplätze führen dazu, dass sich die Lärmschutzzonen flächenmäßig vergrößern werden. Bei Anwendung der Werte gemäß § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 3 FluLärmG ergibt sich bei einem Vergleich des Szenarios „Lärmschutzbereich 2020“ mit dem „Prognoseszenario 2030“, dass die Flächen der Fluglärmkontur



L_{Aeq} 63 dB(A) und der Fluglärmkontur L_{Aeq} 58 dB(A) zunehmen werden (vgl. Plan-Nr. 10 des Schalltechnischen Fluglärmgutachtens). Durch die Verlagerung der Zonenpunkte fallen weitere Wohnhäuser in die Tag-Schutzzonen 1 und 2. Auch die Nacht-Schutzzone vergrößert sich; erstmals wird von der Nachtschutzzone auch Wohnbebauung umfasst. Durch die Neufestsetzung der Lärmschutzbereiche wird sich der Kreis der Anspruchsberechtigten nach dem FluLärmG demnach erweitern. Anspruchsberechtigt nach dem FluLärmG sind die Anwohner, deren Wohnbebauung in der Tag-Schutzzone 1 oder der Nacht-Schutzzone angesiedelt ist. Für diese Bereiche regelt das FluLärmG die Erstattung von Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen einschließlich der zugrundeliegenden Schallschutzanforderungen nach § 9 Abs. 1 bis 4 FluLärmG und die Beeinträchtigungen des Außenwohnbereichs in der Umgebung des Flugplatzes nach § 9 Abs. 5 und 6 FluLärmG.

9.5.2.1.2.4 Gesamtlärmbelastung

An den Immissionsorten 1-3 wird der durch gerichtliche Entscheidungen als gesundheits-schädigend eingestufte Wert des äquivalenten Dauerschallpegels von 70 dB(A) am Tage mit 72,9 bis 73,0 dB(A) überschritten. Die Gesamtlärmbelastung an diesen Immissionsorten liegt im Szenario „Lärmschutzbereich 2020“ zwischen 71,4 und 72,3 dB(A). Im „Vergleichsszenario 2005-2011“ lagen die Werte an diesen Immissionsorten zwischen 81,6 dB(A) und 82,8 dB(A). Alle drei Immissionsorte liegen folglich in der Tag-Schutzzone 1 und erhalten daher wie oben aufgezeigt Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen nach dem Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm. Im Rahmen der Bewertung der Lärmbelastungen an diesen Immissionsorten ist zudem zu berücksichtigen, dass die Fluglärmbelastungen auf die Betriebszeiten des Militärflugplatzes beschränkt sind. Eine Überschreitung der Werte von 70 dB(A) findet an den Immissionsorten 1- 3 daher nur montags bis donnerstags zwischen 8.00 und 17.00 Uhr und freitags zwischen 8.00 und 13.00 Uhr statt. Neben den Wochenenden verbleiben daher zwischen 7 und 11 Stunden innerhalb der Tagzeit, in denen grundsätzlich keine Fluglärmbelastungen zu erwarten sind. Damit ist eine Nutzung der Außenwohnbereiche auch während der Tagzeit möglich.

Die Schwelle der Gesundheitsgefährdung für die Nacht von 60 dB(A) wird an keinem Immissionsort überschritten. Die Immissionsorte 1-3 sind in der Nacht mit deutlich geringeren Dauerschallpegeln belastet. Lediglich an den Immissionsorten 1 und 2 wird die Schwelle der neu festzusetzenden Nacht-Schutzzone durch die Anwendung der Neubauwerte mit 50,3 und 50,4 dB(A) knapp überschritten.



9.5.2.1.2.5 Baulärm

Das Baulärmgutachten hat die Lärmauswirkungen der Baumaßnahmen zur Umsetzung des Vorhabens ermittelt. Es ist dabei zu dem Ergebnis gekommen, dass der Immissionsrichtwert der AVV Baulärm von 60 dB(A) für Gebiete mit gewerblichen Anlagen und Wohnungen, in denen weder vorwiegend gewerbliche Anlagen noch vorwiegend Wohnungen untergebracht sind, überwiegend eingehalten wird. Überschreitungen von 1 bis 3 dB(A) sind während des Abbruchs des Oberflächenbelages der Shelterschleifen an den Immissionsorten 1, 97 und 98 zu erwarten. Diese Arbeiten finden in der Zeit von März 2022 bis Juli 2024 statt. In dieser Zeit ist der Flugbetrieb auf andere Militärflugplätze ausgelagert. Da die Immissionsorte 1, 97 und 98 bereits in der Tag-Schutzzone 1 des Lärmschutzbereichs für den militärischen Flugplatz Wittmundhafen vom 04.08.2015 (Nds. GVBl. Nr. 15/2015) liegen, steht ihnen schon heute ein Anspruch auf passiven Schallschutz zu. Dieser schützt auch vor den Lärmauswirkungen der Baumaßnahmen.

9.5.2.2 Schutzgut Tiere

Auswirkungen auf das Schutzgut Tier ergeben sich vor allem durch Luftschadstoffeinträge, Schallimmissionen und Flächeninanspruchnahmen.

Baubedingt kann sich das Vorhaben durch punktuelle Schallimmissionen und visuelle Störungen auswirken. Die bauzeitliche Flächeninanspruchnahme verursacht den Verlust von Lebensräumen.

Anlagebedingt ergeben sich Auswirkungen durch Flächeninanspruchnahmen. Die durch Flächenversiegelung betroffenen Gebiete stellen möglicherweise potentielle Lebensräume dar. Es handelt sich jedoch um überwiegend anthropogen beeinflusstes Gebiet. Ferner sind die Veränderungen auf den direkten Einwirkungsbereich begrenzt, also punktuell und kleinräumig.

Betriebsbedingt ergeben sich Auswirkungen durch Schallimmissionen, visuelle Störungen und eine erhöhte Kollisionsgefahr. Die betriebsbedingten Auswirkungen stellen sich als andauernd, aber kleinräumig bzw. punktuell dar.

9.5.2.2.1 Brutvögel

Baubedingt wirken sich die vorübergehenden Schallimmissionen und visuellen Störungen auf die Vogelarten in einem Umkreis von 20 m um die jeweilige Baumaßnahme aus. Nachteilige Auswirkungen durch den Rück- und Neubau von Gebäuden und den Rückbau von Flugbetriebsflächen sind zu erwarten, wenn diese während der Brutzeit der betroffenen Brutvögel durchgeführt werden. Durch die bauzeitliche Inanspruchnahme von Flächen kann es zu einzelnen



Verlusten von Vogelbruten kommen. Insbesondere wird der Koloniestandort der Dohle (ca. 30 Bruten) in der Lärmschutzhalle zerstört.

Anlagebedingt führt die dauerhafte Inanspruchnahme von Flächen und Lebensräumen durch die Überbauung und Versiegelung und die Beseitigung von Gebäudenischen und –spalten zum Verlust von Lebensräumen der vorhandenen Brutvögel. Dies betrifft insbesondere die – auf dem Militärflugplatz Wittmundhafen überwiegend vorkommenden – Arten der Vögel, die vorrangig in den Wald funktionsflächen und gehölzgeprägten Biotopen siedeln. 1,7 ha der Wald funktionsflächen und gehölzgeprägten Biotope werden anlagebedingt überbaut. Auch Grünland und Ruderalflure gehen als Lebensräume verloren. Ihnen kommt auf dem Flugplatzgelände jedoch nur eine geringe Bedeutung als Bruthabitat zu. Der Rückbau von Gebäudenischen und -spalten führt potentiell zu einem Bruthabitatverlust für die Arten Bachstelze, Dohle, Haussperling, Hausrotschwanz, Rauchschnalbe und Star. Insbesondere der dauerhafte Verlust der Nistmöglichkeiten für die Dohlenkolonie wirken sich auf das Schutzgut aus.

Betriebsbedingte Auswirkungen auf die Brutvögel durch die mit der Erhöhung der Zahl der Flugbewegungen verbundenen visuellen Störreize und Fluglärmbelastungen stellen sich als mittelräumig und andauernd dar. Betriebsbedingt kommt es zu einer Erhöhung der Flugbewegungen im Tageszeitraum von durchschnittlich etwa 2,3 auf 3 je Stunde. Die Dauerschallbelastung erhöht sich an den relevanten Bruthabitaten am Tage um maximal 1 dB(A). In der Nacht erhöht sich der Dauerschallpegel vorhabenbedingt deutlich, wobei der Dauerschallpegel insgesamt jedoch deutlich unter 60 dB(A) liegt. Allerdings ist nur für etwa jede fünfte Nacht eine Flugbewegung prognostiziert. Im weiteren Untersuchungsgebiet erreichen die Dauerschallpegel am Tag bis zu 47,6 dB(A) und in der Nacht bis zu 24 dB(A). Hinsichtlich der visuellen Wahrnehmung ist mit kurzzeitigen zusätzlichen Störungen zu rechnen. Mit der Erhöhung der Flugbewegungen geht auch potentiell eine Erhöhung des Kollisionsrisikos einher.

9.5.2.2.2 Gastvögel

Baubedingte Auswirkungen auf die Gastvögel können sich in der Zugzeit im Herbst und Frühjahr ergeben. Einzelne Flächen können aufgrund der schallbedingten und visuellen Störreize gemieden werden. Die durch Gastvögel überwiegend genutzten Flächen befinden sich außerhalb der Fluchtdistanzen der betroffenen Gastvogelarten und sind zumeist durch natürliche Barrieren wie Gehölze, von den Baumaßnahmen getrennt. Die bauzeitliche Inanspruchnahme umfasst lediglich einen für Gastvögel relevanten Teilbereich.

Anlagebedingte Auswirkungen durch die dauerhafte und punktuelle Inanspruchnahme von Rastflächen der Gastvögel ergeben sich in einem begrenzten Umfang. Die Flächen liegen bereits



im IST-Zustand innerhalb der Fluchtdistanz der Gastvögel.

Betriebsbedingte Auswirkungen auf die Gastvögel durch die mit der Erhöhung der Flugbewegungen verbundenen visuellen Störreize und Fluglärmbelastungen stellen sich als mittelräumig und andauernd dar. Aus der deutlichen Erhöhung des Dauerschallpegels in der Nacht ergeben sich in Bezug auf die Gastvögel jedoch keine Auswirkungen, da diese die Flächen des Flugplatzgeländes nur tagsüber als Rast- und Nahrungsgebiet nutzen. Im weiteren Untersuchungsgebiet erreichen die Dauerschallpegel am Tag bis zu 47,6 dB(A) und in der Nacht bis zu 24 dB(A). Im Bereich der festgelegten Flugrouten erhöhen sich zwar die Dauerschallpegel und die visuellen Störreize; die Dauerschallpegel bleiben dabei aber gering. Hinsichtlich der visuellen Wahrnehmung ist mit kurzzeitigen zusätzlichen Störungen zu rechnen. Mit der Erhöhung der Flugbewegungen geht auch potentiell eine Erhöhung des Kollisionsrisikos einher.

9.5.2.2.3 Fledermäuse

Baubedingt wirken sich die vorübergehenden Schallimmissionen und visuellen Störreize abhängig von Tag und Nacht unterschiedlich intensiv aus. Die tagsüber ruhenden Tiere sind den Störwirkungen insoweit nicht unmittelbar ausgesetzt. Baubedingte Auswirkungen in der Nacht durch visuelle oder schallbedingte Störreize auf die nachtaktiven Tiere ergeben sich nicht, da die Baumaßnahmen ausschließlich am Tag durchgeführt werden. Durch Flächeninanspruchnahmen kann es zu nachteiligen Auswirkungen aufgrund der Entfernung von Tagverstecken der Fledermäuse kommen. Die Auswirkungen stellen sich insoweit als lokal begrenzt und vorübergehend bis langfristig dar.

Anlagebedingte Auswirkungen durch die dauerhaften Flächeninanspruchnahmen ergeben sich dort, wo gehölzgeprägte Biotope und Wald funktionsflächen beseitigt werden. Die Wald funktionsflächen erweisen sich jedoch aufgrund ihres geringen Alters lediglich als Jagdhabitats mit geringer Bedeutung, da kaum freier Flugraum vorhanden ist. Auch im Bereich des zu beseitigenden Grünlandes und der Ruderalflure wird nur selten gejagt. Der Gebäuderückbau allerdings kann zu Verlusten potentieller Fledermausquartiere führen.

Betriebsbedingt ergeben sich Auswirkungen durch erhöhte Schallimmissionen. Die geringe Erhöhung der Dauerschallpegel am Tag ist aufgrund der Nachtaktivität der Fledermäuse nicht von Relevanz. Die Dauerschallpegel auf dem Flugplatzgelände in der Nacht liegen im „Prognoseszenario 2030“ bei 50,4 dB(A). Die Relevanz des Gebietes für Fledermäuse wird aufgrund der vorhabenbedingten Erhöhung der Schallimmissionen nicht verändert. Eine Erhöhung des Kollisionsrisikos ist nicht zu erwarten, da die Anzahl der Flugbewegungen in der Nacht weiterhin gering ist.



9.5.2.2.4 Sonstige Tierarten

Aufgrund der vorkommenden Habitate auf den Flächen der flugbetriebsrelevanten Baumaßnahmen sind Auswirkungen auf weitere Tierarten nicht zu erwarten. Die stark anthropogen überprägten Flächen des Flugplatzgeländes weisen keine Vorkommen weiterer Tierarten auf.

9.5.2.3 Schutzgut Pflanzen

Relevante Auswirkungen auf Pflanzen sind vor allem durch die Flächeninanspruchnahme und Bodenverdichtungen bzw. -versiegelungen gegeben.

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

Durch die geplanten Baumaßnahmen werden anlagebedingt Biotope auf einer Fläche von 7 ha dauerhaft überbaut bzw. versiegelt. Hiervon betroffen sind vorwiegend Biototypen von geringer Wertigkeit, zudem werden Biotope wie Forste, Sukzessionsstadien und extensiv genutzte Biotope mit mittlerer Wertigkeit beansprucht. Gefährdete Pflanzenarten sind von dem Vorhaben nicht betroffen. Die Auswirkungen stellen sich als andauernd, punktuell bzw. kleinräumig dar. Im Zuge des Rückbaus von Flugbetriebsflächen entstehen dauerhaft neue Biotope durch eine Extensivrasenansaat. Von der Inanspruchnahme werden nur solche Lebensräume betroffen, die auf dem weiteren Flugplatzgelände großflächig erhalten bleiben.

Veränderungen von Biototypen oder Beeinträchtigungen von Pflanzen durch veränderte Luftschadstoffeinträge sind ebenfalls nicht zu erwarten, da mit dem Vorhaben nur geringe Veränderungen der Luftschadstoffbelastung einhergehen. Bei den naturschutzfachlich schutzbedürftigen Bereichen an den Immissionsorten N 1 bis N 3 ergibt sich in keinem der betrachteten Szenarien ein relevanter Immissionsbeitrag des Militärflugplatzes Wittmundhafen. Betriebsbedingt ergeben sich mithin keine Auswirkungen auf das Schutzgut Pflanzen.

9.5.2.4 Schutzgut Boden

Auswirkungen auf das Schutzgut Boden ergeben sich insbesondere durch Bodenverdichtungen, Flächenversiegelungen, Rückbau- und Entsiegelungsmaßnahmen und Schadstoffeinträge.



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

Die Durchführung des Vorhabens führt anlagebedingt insgesamt zu einer dauerhaften Flächenversiegelung von ca. 7 ha. Diese ist lokal begrenzt. Zusätzlich werden ca. 3 ha Flächen durch den Bau von Hochbauten neuversiegelt. Durch die Flächenversiegelung kommt es zu einem lokal begrenzten dauerhaften Funktionsverlust des Bodens. Durch den Rückbau von Flugbetriebs- und Verkehrsflächen werden ca. 12 ha entsiegelt. Die Bodenfunktionen auf den entsiegelten Flächen können aufgrund von Vorbelastungen nur teilweise wiederhergestellt werden.

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

9.5.2.5 Wasser

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

9.5.2.5.1 Grundwasser

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

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



durch bauspezifische Stoffe oder Betriebsstoffe ist bei ordnungsgemäßigem Umgang mit diesen gering.

Anlagebedingt beschränken sich die Auswirkungen der Flächenversiegelungen auf das unmittelbare Umfeld der Vorhaben. Durch die Flächenversiegelung wird die Grundwasserbildung dauerhaft unterbunden, durch Entsiegelungsmaßnahmen im Zuge des Rückbaus von Flugbetriebsflächen wird eine Grundwasserneubildung durch Versickerung insoweit wieder ermöglicht. Auf dem Gelände der Liegenschaft bleiben daneben ausreichend Flächen für die Grundwasserneubildung erhalten.

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

9.5.2.5.2 Oberflächenwasser

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

9.5.2.6 Schutzgut Luft

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

Die geringen vorhabenbezogenen Veränderungen der Luftschadstoffimmissionen durch die Veränderungen der Flugbewegungszahlen stellen betriebsbedingte Auswirkungen auf das Schutzgut Luft dar. Diese gestalten sich als andauernd, aber lokal begrenzt. Insgesamt ist der Beitrag des Flugbetriebs zur Luftschadstoffbelastung angesichts der Hintergrundbelastung gering bis irrelevant.

9.5.2.7 Schutzgut Klima

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

Baubedingt führen die Flächeninanspruchnahme und Flächenverdichtung zu lokalklimatischen Veränderungen in den Bereichen, die bisher nicht beansprucht worden sind. Diese Auswirkungen sind lokal begrenzt. Die beanspruchten Flächen weisen nur eine geringe Bedeutung für das



Schutzgut Klima auf, weil sie vorwiegend in einem Gebiet liegen, das durch im Bestand direkt angrenzende Versiegelung vorbelastet ist. Für die Baumaßnahmen wurden zudem Flächen ausgewählt, die einen möglichst geringen Wert für den Naturhaushalt haben. Für das Schutzgut Klima bleiben auch während der Bauzeit großflächig bedeutsame Bereiche auf dem Gelände der Liegenschaft erhalten.

Anlagenbedingt führen Flächenversiegelungen zu Auswirkungen auf das Schutzgut Klima. Die zusätzlichen Versiegelungen befinden sich anliegend an bereits versiegelte Flächen, sodass in diesen Bereichen die Lufttemperatur- und Luftfeuchtigkeitsverhältnisse bereits im IST-Zustand verändert sind. Durch zusätzliche Versiegelungen wird in diesen Bereichen die klimaökologische Ausgleichsfunktion eingeschränkt bis unterbunden. Diese Auswirkungen beschränken sich auf einen lokal begrenzten Bereich. Im übrigen Untersuchungsgebiet bleiben großflächig bedeutsame Bereiche für dieses Schutzgut vorhanden. Durch den Rückbau von Flugbetriebsflächen stehen diese Flächen wieder für die klimatische Ausgleichsfunktion zur Verfügung. Es bleiben großflächig bedeutsame Bereiche auf dem Gelände der Liegenschaft erhalten.

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

9.5.2.8 Vermeidungs-, Verminderungs- und Kompensationsmaßnahmen

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

Die zusätzliche Flächenversiegelung wird durch Entsiegelungsmaßnahmen kompensiert.

9.5.2.9 Auswirkungen im Zusammenwirken

In die Betrachtung der nachteiligen Folgen für einzelne UVP-G-Schutzgüter hat der vorgelegte UVP-Bericht auch das „Zusammenwirken“ mit Beeinträchtigungen anderer Baumaßnahmen einbezogen. Im Zusammenwirken mit Baumaßnahmen auf dem Flugplatz, die nicht im Zusammenhang mit dem Vorhaben selbst stehen, ergeben sich keine weiteren Auswirkungen. Dies gilt insbesondere auch für die ergänzend beantragte Westerweiterung.



Bezogen auf das Schutzgut Menschen sind durch die im Zusammenwirken betrachteten Maßnahmen keine Verstärkungen der bau-, anlage- oder betriebsbedingten Auswirkungen zu erwarten, da durch diese Baumaßnahmen keine Auswirkungen durch Flug- oder Bodenschall verursacht werden. Der Baulärm selbst ist nur temporär und hält sich im Wesentlichen innerhalb der Grenzen der AVV Baulärm.

Bezogen auf das Schutzgut Pflanzen sind im Zusammenwirken bau- und anlagebedingt zusätzliche Flächenversiegelungen von 3 ha zu berücksichtigen, die zu einem größeren Anteil der jeweils betroffenen Biotoptypen führen. Mit Bezug auf die Gesamtfläche des Liegenschaftsgeländes erhöht sich die Versiegelung um ca. 1 %. Die Versiegelungsmaßnahmen betreffen größtenteils Biotope mit maximal mittlerer Bedeutung.

Die Auswirkungen auf das Schutzgut Boden sind im Zusammenwirken mit den auf dem Flugplatzgelände vorgenommenen Flächenversiegelungen betrachtet worden. Diese Maßnahmen führen nicht zu einer Verstärkung der Auswirkungen, da sich der Anteil der versiegelten Flächen lediglich um 1 % erhöht und von einer erheblichen Vorbelastung der betroffenen Böden auszugehen ist. Additive Wirkungsverstärkungen sind somit nicht zu erwarten.

Bezogen auf das Schutzgut Tiere ergibt sich unter Berücksichtigung der weiteren Baumaßnahmen ebenfalls keine veränderte Gesamtbewertung der Auswirkungen. Die betroffenen Bereiche weisen eine maximal geringe Bedeutung für das Schutzgut Tiere auf. Die rückbaubedingte Verringerung des Wald- und Gehölzbestandes um ca. 18 % führt zu keiner additiven Wirkungsverstärkung bezogen auf die Fledermäuse, da in diesem keine Fledermausbestände festgestellt worden sind.

Die Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser der im Zusammenwirken betrachteten Maßnahmen gleichen den Auswirkungen des Vorhabens. Die zusätzlichen Flächenversiegelungen führen zu einer Reduzierung der Grundwasserneubildungsrate. Eine Verstärkung der Auswirkungen durch die zusätzliche Versiegelung steht nicht zu befürchten, da die betroffenen Flächen eine geringe Bedeutung für dieses Schutzgut aufweisen. Eine Verstärkung der Auswirkungen des Vorhabens bedingen diese Maßnahmen daher nicht.

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

Bezogen auf das Schutzgut Klima beziehen sich die betrachteten Flächenversiegelungen auf Gebiete mit einer geringen Klimarelevanz. Die Maßnahmen sind zudem lokal begrenzt. Die



Entsiegelungsmaßnahmen führen Flächen wieder ihrer klimatischen Ausgleichfunktion zu. Unter Berücksichtigung der bestehenden klimatisch wirksamen und anthropogenen Vorbelastungen sind die Auswirkungen insgesamt weder vorteilhaft noch nachteilig. Eine Verstärkung der Auswirkungen ist nicht anzunehmen.

Bezogen auf die Schutzgüter Landschaft, Fläche, Kulturelles Erbe und sonstige Schutzgüter führen die Baumaßnahmen nicht zu einer Verstärkung der Auswirkungen. Die zusätzliche Überprägung von Landschaftselementen ist lokal begrenzt und gliedert sich in das Erscheinungsbild der für die Öffentlichkeit nicht zugänglichen Liegenschaft ein.

9.5.2.10 Wechselwirkungen

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

Beeinträchtigende Auswirkungen des Vorhabens auf solche Wirkungsketten oder Wirkungsgefüge des Naturhaushalts sind hier nach Prüfung der vorgelegten Unterlagen, insbesondere des Fachbeitrags Eingriffsregelung nicht zu erkennen. Eine durch das Vorhaben der Antragstellerin verursachte Kumulation bzw. wechselseitige Verstärkung von Belastungen für die geschützten Umweltmedien ist der Genehmigungsbehörde ebenfalls nicht ersichtlich.

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. Erhebliche Auswirkungen auf die Schutzgüter i.S.v. § 2 Abs. 1 UVPG durch das Vorhaben sind jedenfalls nach Durchführung der angeordneten Vermeidungs-, Verminderungs-, Kompensationsmaßnahmen nicht zu erwarten.



9.6.1 Schutzgut Mensch

Das Vorhaben führt weder bau- noch anlagenbedingt zu erheblichen Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch. Baubedingte Auswirkungen über den Luftpfad, Lärm und Staubfreisetzung haben wegen ihrer zeitlichen Begrenzung keine erheblich nachteiligen Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit. Der Baulärm bleibt mit maximal 63 dB(A) deutlich unter der bereits heute vorherrschenden Fluglärmbelastung zurück. Die bestehenden Ansprüche auf passiven Schallschutz schützen die betroffenen Anwohner auch vor diesen Lärmauswirkungen. In den Zeiten, in denen der Flugbetrieb parallel zu den Baumaßnahmen stattfindet, ergeben sich für die Gesamtlärmbelastung keine relevanten Veränderungen, da – wie hier – ein gegenüber der Vorbelastung durch eine Geräuschquelle um weit mehr als 6 dB(A) niedrigerer Lärmbeitrag einer anderen Schallquelle bei der Bewertung der Gesamtlärmsituation in Anlehnung an die Irrelevanzklausel nach Nummer 3.2.1 Absatz 1 der TA Lärm als unbedeutend angesehen werden kann, weil er auf Grund der logarithmischen Addition weniger als 1 dB(A) zur Erhöhung der Gesamtbelastung beiträgt.

Betriebsbedingt ergeben sich durch die vorhabenbedingte Fluglärmbelastung erhebliche nachteilige Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch. Denn die vorhabenbedingten Lärmauswirkungen überschreiten in Teilen der unmittelbaren Flughafenumgebung sowohl die gesetzliche Zumutbarkeitsschwelle des § 2 Abs. 2 FluLärmG als auch die von der Rechtsprechung angenommene verfassungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle von 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts. Mit der Überschreitung der gesetzlichen Zumutbarkeitsschwelle ist mit erheblichen Belästigungen der betroffenen Anwohner zu rechnen. Mit Überschreiten der verfassungsrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle wird der gesundheitsrelevante Bereich erreicht. So kommt es an einzelnen Immissionsorten im Vergleich mit dem Szenario „Lärmschutzbereich 2020“ zu erheblichen Erhöhungen des Dauerschallpegels in der Nacht in bewohnter Umgebung um bis zu 14,3 dB(A) (IO 21). Im Vergleich zum „Vergleichsszenario 2005-2011“ geht die Gesamtlärmbelastung zwar erheblich zurück; im Vergleich zum Szenario „Lärmschutzbereich 2020“ nimmt sie allerdings zwischen 0,6 und 0,9 dB(A) zu. Diese Erhöhungen sind jedoch in Relation zu dem insgesamt erreichten äquivalenten Dauerschallpegel zu bewerten. Die Anzahl der betroffenen Anwohner ist begrenzt und die Dauerschallpegel liegen in weiten Teilen der Umgebung deutlich unterhalb der jeweiligen Zumutbarkeitsschwelle. Soweit der Fluglärm die gesetzliche Zumutbarkeitsschwelle überschreitet, wird passiver Schallschutz gewährt werden. Durch die Anwendung der Neubauwerte wird der Kreis der Anspruchsberechtigten insoweit ausgedehnt. Zudem findet der Fluglärm nur innerhalb der Betriebszeiten des Flugplatzes statt, sodass die Nutzbarkeit der Außenwohnbereiche in den übrigen Tagesstunden gewährleistet bleibt. Vor



diesem Hintergrund erachtet die Genehmigungsbehörde die vorhabenbedingte Lärmbelastung als zumutbar.

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

9.6.2 Schutzgut Tiere

9.6.2.1 Brutvögel

Die anlagebedingten Auswirkungen auf die Brutvögel durch die dauerhafte Inanspruchnahme von Flächen und Lebensräumen durch die Überbauung und Versiegelung sowie Beseitigung von Gebäudenischen und -spalten stellen sich als erheblich nachteilig dar. Die bau- und betriebsbedingten Auswirkungen hingegen erweisen sich als unerheblich nachteilig. Die kleinräumigen und vorübergehenden Störungen durch bauzeitliche Schallimmissionen und visuelle Störreize während der Brutzeit sind durch entsprechende Bauzeitenregelungen vermeidbar. Die betriebsbedingten Auswirkungen sind zwar dauerhafter Natur, aufgrund der erheblichen Vorbelastungen ist aber von einem entsprechenden Gewöhnungseffekt bzw. einem Meidungsverhalten auszugehen. Die Zunahme der Störwirkungen erweist sich insoweit als gering. Die Vorhabenwirkungen führen allerdings zu einer Verfestigung des ungünstigen IST-Zustandes.

9.6.2.2 Gastvögel

Vorhabenbedingt kommt es nicht zu erheblich nachteiligen Auswirkungen auf die Gastvögel. Aufgrund der Vorbelastungen ist auch insoweit von einem Gewöhnungseffekt bzw. einem Meidungsverhalten auszugehen. Die Kollisionsgefahr wird zudem dadurch verringert, dass die Nahrungssuche am Boden und die Platzwechsel im bodennahen Bereich stattfinden. Hinsichtlich der zu erwartenden Maximalschalldruckpegel werden diese Schallwerte bereits im IST-Zustand erreicht. Die Erhöhung der Dauerschallpegel am Tag erweist sich als gering. Dennoch ist auch insoweit eine Verfestigung des ungünstigen IST-Zustandes anzunehmen.

9.6.2.3 Fledermäuse

Die vorhabenbedingten Auswirkungen auf die Fledermäuse stellen sich insgesamt als unerheblich nachteilig dar. Die Auswirkungen sind lokal begrenzt. Zudem ist von einem Gewöhnungseffekt und einer hohen Lärmtoleranz auszugehen, da sich die aufgefundenen Tagverstecke an bereits erheblich lärmbelasteten Orten befinden. Zudem ist aufgrund der insgesamt geringen Anzahl an Sichtungen von Fledermäusen ein aktuelles Vorkommen von Fledermausquartieren in den zurückzubauenden Gebäuden unwahrscheinlich.



9.6.2.4 Sonstige Tierarten

Erhebliche Auswirkungen auf sonstige Tierarten sind nicht zu erwarten.

9.6.3 Schutzgut Pflanzen

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

9.6.4 Biologische Vielfalt

Erhebliche Beeinträchtigungen für die Vielfalt der Tier- und Pflanzenarten einschließlich der innerartlichen Vielfalt sowie der Vielfalt an Formen von Lebensgemeinschaften und Biotopen sind nicht zu befürchten. Die Verminderungs-, Vermeidungs- und Kompensationsmaßnahmen dienen dem Erhalt der Arten- und Pflanzenvielfalt auf dem Flugplatzgelände und in dessen Umgebung. Auswirkungen auf Pflanzen und Tiere, die geeignet sein können, nachteilige Umweltauswirkungen auf die genetische Vielfalt, Artenvielfalt und die Ökosystem-Vielfalt hervorzurufen, treten allenfalls kleinräumig, punktuell und mit geringer Intensität auf.

9.6.5 Schutzgut Fläche

Erhebliche Auswirkungen auf das Schutzgut Fläche sind aufgrund des geringen Ausmaßes neuer Flächeninanspruchnahme un bebauter, unzersiedelter und unzerschnittener Freiflächen nicht zu erwarten.



9.6.6 Schutzgut Boden

Dem durch das Vorhaben verursachten Verlust von Böden einschließlich ihrer ökologischen Funktionen wird durch die in dem Fachbeitrag Eingriffsregelung vorgesehenen Vermeidungs-, und Verminderungsmaßnahmen hinreichend entgegengewirkt. So finden auf 12 ha Entsiegelungsmaßnahmen statt. Bei den Luftschadstoffimmissionen kommt es lediglich zu einer geringen Zusatzbelastung, sodass keine Auswirkungen durch eine Schadstoffanreicherung des Bodens zu erwarten sind.

Die Auswirkungen auf das Schutzgut Boden sind daher insgesamt als unerheblich zu bewerten. Denn insgesamt erhöht sich der Anteil der versiegelten Flächen lediglich um 1 % des Flugplatzgeländes, welches 295 ha umfasst.

9.6.7 Schutzgut Wasser

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

9.6.8 Schutzgut Luft

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

9.6.9 Schutzgut Klima

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

9.6.10 Schutzgut Landschaft

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



des Liegenschaftsgeländes und fügen sich in die vorhandene Überprägung ein. Die Veränderungen der Flugbewegungszahlen führen nur zu geringen Veränderungen der Geruchs- und Lärmimmissionen, die sich zudem nur im engen Umkreis um die Liegenschaft befinden. Betriebsbedingte erhebliche Auswirkungen durch eine Veränderung der Geruchs- und Lärmimmissionen sind nicht zu erwarten.

9.6.11 Schutzgut Kultur und sonstige Sachgüter

Kultur- und sonstige Sachgüter sind von dem Vorhaben nicht betroffen. Baudenkmäler, Kultur- und archäologische Fundstätten sowie historische Landschaftsbestandteile sind im Bereich der Liegenschaft nicht bekannt.

9.6.12 Maßnahmen im Zusammenwirken

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

9.6.13 Wechselwirkungen

Relevante Wechselwirkungen bestehen nicht.

9.7 Einwendungen

Soweit allgemein gefordert worden ist, die Störung geschützter Vögel (z.B. des Fischadlers) in unmittelbarer Nähe zum Flugplatz durch Fluglärm und ferner den Schutz des Nationalparks Wattenmeer zu berücksichtigen, tragen die eingereichten Antragsunterlagen diesen Forderungen nach Auffassung der Genehmigungsbehörde ausreichend Rechnung. Der UVP-Bericht hat die möglichen Auswirkungen auf Natur und Landschaft auch insoweit umfassend und nachvollziehbar dargelegt und bot somit eine ausreichende Entscheidungsgrundlage für die Genehmigungsbehörde.



9.8 Erläuterung gem. § 26 Abs. 1 Nr. 3 lit. d) UVPG

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

Die Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung der Schallimmissionen für das Schutzgut Mensch werden über das Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm geregelt. Durch die Neufestsetzung der Lärmschutzbereiche und die damit verbundenen passiven Lärmschutzmaßnahmen werden die vorhabenbedingten dauerhaften Auswirkungen durch die Erhöhung der Schallimmissionen (Fluglärm und Bodenlärm), die eine Folge der Veränderung der Flugbewegungen darstellen, berücksichtigt. Durch die Anwendung der Neubauwerte nach § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 3 FluLärmG wird der Zugang zu passiven Schallschutzmaßnahmen erweitert. Der Begrenzung der Baulärmauswirkungen ist durch die Auflagen 16 – 21 Rechnung getragen worden.

Die Durchführung der vorgesehenen Maßnahmen zur Verminderung, zum Ausgleich und zum Ersatz der Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft in dem Fachbeitrag Eingriffsregelung und der Artenschutzrechtlichen Prüfung sowie in dem Schreiben des Landkreises Wittmund vom 12.08.2019 waren anzuordnen.

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

9.9 Gesamtbewertung

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



10. Abwägung und zusammenfassende Würdigung

Das Niedersächsische Landesamt für Bau und Liegenschaften beantragte unter dem 24.09.2018 in Verfahrensstandschaft für das Bundesministerium der Verteidigung – Teilstreitkraft Luftwaffe – eine Änderungsgenehmigung nach § 6 Abs. 4 LuftVG für das in dem Antrag näher bezeichnete Ausbau- und Nutzungskonzept im Zusammenhang mit der Stationierung von zusätzlichen 15 Luftfahrzeugen des Typs Eurofighter am Militärflugplatz Wittmundhafen. Die Genehmigungsbehörde hat den Antrag unter Auswertung der vorgelegten Antragsunterlagen und unter Beteiligung der Gebietskörperschaften, Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange und der Öffentlichkeit geprüft.

Dem Antrag war unter Beifügung der Auflagen zu Vermeidungs-, Verminderungs- und Kompensationsmaßnahmen entsprechend des Fachbeitrags Eingriffsregelung zu entsprechen. Das Vorhaben entspricht den Zielsetzungen des Luftverkehrsgesetzes, ist militärisch notwendig und damit aus vernünftigen Erwägungen des Gemeinwohls geboten. Der konkrete Bedarf resultiert aus der Entscheidung des Inspektors der Luftwaffe vom 27.04.2015, die die Stationierung von 35 Luftfahrzeugen des Typs Eurofighter auf dem Militärflugplatz Wittmundhafen vorsieht.

Auch wenn für das Vorhaben wegen § 30 Abs. 1 Satz 2 LuftVG kein Planfeststellungsverfahren durchzuführen war, hatte die Genehmigungsbehörde in dem Genehmigungsverfahren gem. § 6 Abs. 4 Satz 2 LuftVG eine Planungsentscheidung zu treffen, bei der die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander gerecht abzuwägen waren. Dies ergibt sich auch ohne fachgesetzliche Normierung bereits aus dem Wesen einer rechtsstaatlichen Planung und trägt in einer planungsspezifischen Weise dem Verhältnismäßigkeitsgebot Rechnung. Dabei ist die Genehmigungsbehörde zu der Überzeugung gelangt, dass entgegenstehende öffentliche, gemeindliche und private Belange bei Erfüllung der dieser Genehmigung beigefügten Nebenbestimmungen nicht so wesentlich beeinträchtigt werden, dass das erhebliche öffentliche Interesse an einer Realisierung des Vorhabens im Zusammenhang mit der öffentlichen Sicherheit und der Landesverteidigung dahinter zurückstehen müsste.

Zunächst bleibt festzuhalten, dass keine vorzugswürdigen Planungs- oder Standortalternativen zur Verfügung stehen, um den mit dem Vorhaben verfolgten Zweck zu erreichen. Das Vorhaben entspricht auch den Erfordernissen der Raumordnung und der Landesplanung. Ebenfalls wurden die Erfordernisse des Städtebaus angemessen berücksichtigt. Mit der durch diese Genehmigung ausgelösten Neufestsetzung der Lärmschutzbereiche nach § 4 Abs. 5 FluLärmG ist eine gewichtige Beeinträchtigung der kommunalen Planungshoheit nicht verbunden. Diese Maßnahme dient zudem dem Schutz der von Fluglärm betroffenen Bevölkerung.



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

Das genehmigte Vorhaben ist mit Eingriffen in die Natur im Sinne von § 14 Abs. 1 BNatSchG verbunden. Die Beeinträchtigung der Schutzgüter Boden und Pflanzen wurden im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung umfassend ermittelt und bewertet. Die Genehmigungsbehörde kommt auch unter Berücksichtigung der Ergebnisse dieser Prüfung zu dem Ergebnis, dass die Eingriffe in die Natur, namentlich die Schutzgüter Tiere, Pflanzen sowie Boden zuzulassen waren, weil sie für die Durchführung des Vorhabens unvermeidbar sind und durch die angeordneten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vollständig kompensiert werden. Auf die sonstigen relevanten Schutzgüter von Natur und Landschaftspflege – Landschaft und Wasser – sowie im UVPG genannten Schutzgüter Landschaft, Luft, Klima, Biologische Vielfalt, Fläche, Kultur- und sonstige Sachgüter sind keine bzw. nur unerhebliche Umweltauswirkungen zu erwarten.

Ebenfalls wurde der Schutz vor Fluglärm und Bodenlärm angemessen berücksichtigt. Die Genehmigungsbehörde hat nicht nur den oberhalb der fachplanerischen Zumutbarkeitsschwelle liegenden Fluglärm berücksichtigt, sondern auch die unterhalb dieser Schwelle liegenden Lärmauswirkungen des Vorhabens. Gegenstand der Abwägung war zudem nicht nur das konkrete Änderungsvorhaben, sondern im Hinblick auf die Wesentlichkeit der Änderungen das Gesamtvorhaben in seiner durch die Erweiterung veränderten Gestalt. Das Interesse am Schutz vor den störenden Auswirkungen des verbleibenden abwägungserheblichen Fluglärms kann nach der Überzeugung der Genehmigungsbehörde gegenüber dem Interesse am Ausbau des Flugplatzes jedoch keinen Vorrang beanspruchen. Denn insoweit ist neben den passiven Schallschutzmaßnahmen zu berücksichtigen, dass sich der Flugbetrieb im Wesentlichen auf die Öffnungszeiten des Flugplatzes beschränkt, so dass hinreichende fluglärmarme Zeiten eine störungsfreie Nutzung von Außenwohnbereichen ermöglichen. Die passiven Schallschutzmaßnahmen sind durch die Anwendung der Neubauwerte nach § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 3 FluLärmG gleichzeitig ausgeweitet worden. Diese Maßnahmen schützen die Anwohner auch während der lärmintensiven Bauphasen.

Ebenso wenig ergibt sich aus den geplanten Änderungen eine relevante Erhöhung des Luftschadstoffausstoßes. Die gesamten dem Militärflugplatz Wittmundhafen zuzurechnenden



Luftschadstoffemissionen unterschreiten auch unter Einbezug der Hintergrundbelastung die Grenzwerte der 39. BImSchV und stehen deshalb dem Vorhaben sowie dem gesamten Flugbetrieb nicht entgegen.

Die im Einzelnen und im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung untersuchten Auswirkungen des Vorhabens auf Menschen und Umwelt, insbesondere durch Fluglärm und Eingriffe in Natur und Landschaft wurden dem öffentlichen Interesse an der Umsetzung des genehmigten Vorhabens gegenübergestellt.

Das öffentliche Interesse an der Realisierung des Vorhabens besteht insbesondere in der Gewährleistung der der Luftwaffe obliegenden Aufgaben im Rahmen der Sicherheit des Luftraums und der Einhaltung von Bündnisverpflichtungen gegenüber der NATO. Im Zusammenhang mit der Stationierung von zusätzlichen Eurofightern wird eine Anpassung der am Militärflugplatz Wittmundhafen vorhandenen Infrastruktur erforderlich.

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

Der militärische Flugplatz Wittmundhafen ist aufgrund seiner geografischen Lage und der schnellen Erreichbarkeit des Luftraums über der Nord- und Ostsee zur Erhaltung der Einsatzfähigkeit der Luftwaffe unverzichtbar. Die Einsatzfähigkeit ist maßgeblich von der materiellen und personellen Durchhaltefähigkeit der Luftwaffe abhängig. Ferner ist die Einsatzbereitschaft der Eurofighter im Bereich der Quick Reaction Alert (Interceptor)/ Sicherheit im Luftraum unerlässlich. Der zeitnahe Aufwuchs zum Taktischen Luftwaffengeschwader 71 „Richthofen“ mit 35 Eurofightern ist dafür erforderlich. Die Verfügbarkeit des Militärflugplatzes Wittmundhafen bleibt für die Aufrechterhaltung der Einsatzbereitschaft, etwa durch die Ausbildung der Piloten und Besatzungen sowie durch Versorgung, Wartung und Instandhaltung der Luftfahrzeuge, unverzichtbar.

Aufgrund dieses überragenden öffentlichen Interesses an dem Betrieb des Militärflugplatzes sind die Belange der öffentlichen Sicherheit und der Landesverteidigung höher zu gewichten als die gegenläufigen privaten und öffentlichen Belange, insbesondere die Belange des Naturschutzes und des Lärmschutzes. Die Eingriffe in Natur und Landschaft sind kompensierbar. Der mit dem Betrieb verbundene Fluglärm ist den Bewohnern der Umgebung des Flugplatzes unter



BUNDESWEHR

Berücksichtigung der passiven Schallschutzmaßnahmen und der eingeschränkten Betriebszeiten zuzumuten.

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

D.

Rechtsbehelfsbelehrung

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

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

Im Auftrag

Thomas Glose
Ltd. Regierungsdirektor

Anhang:

- Plan 3.3.1 Lageplan Verkehrsanlagen (Maßstab 1:2.500)
- Plan 3.3.2 Längsschnitt Start- und Landebahn (Maßstab 1:2000/200)
- Plan 3.3.3 Regelquerschnitte nach Nutzungsklassen (Maßstab 1:100)