



Luftfahrtamt der Bundeswehr
Abteilung 1 Referat 1 d
Luftrechtliche Angelegenheiten
Postfach 90 61 10 / 529
51 127 Köln

Nachrichtlich: Staatliches Baumanagement - per Mail ohne Anlagen
Elbe-Weser
Elfenweg 17
27 474 Nordholz

Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz - per Mail ohne Anlagen
und Dienstleistungen der Bundeswehr
KompZ BauMgmt Hannover
- Referat K 1 -
Hans-Böckler-Allee 16
30 173 Hannover

Bearbeitet von: Herr Luft
E-Mail: AronMarcel.Luft@nlbl.niedersachsen.de

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom

Mein Zeichen (Bei Antwort bitte angeben)

☎ (05 11) 101-

Hannover,

BL 3302

2894

06.06.2023

Marinefliegerstützpunkt Nordholz: Neubaubedarf NH90 MRFH

Hier: Genehmigungsantrag nach § 6 Abs. 4 Satz 2 Luftverkehrsgesetz (LuftVG)

Sehr geehrte Damen und Herren,

auf dem Marinefliegerstützpunkt Nordholz ist der Austausch des derzeit u. a. genutzten Luftfahrzeugmusters Sea Lynx MK88A durch den Luftfahrzeugtyp NH90 MRFH (Multi Role Frigate Helicopter) geplant. In diesem Zusammenhang sind verschiedene Anpassungen der Infrastruktur auf dem Marinefliegerstützpunkt Nordholz - vorwiegend im sogenannten Alpha-Bereich des Flugplatzes - erforderlich.

In Verfahrensstandschaft für das Bundesministerium der Verteidigung (BMVg) beantragen wir hiermit diese - im Folgenden näher beschriebenen - Änderungen des Marinefliegerstützpunktes Nordholz nach § 6 Abs. 4 Satz 2 LuftVG i. V. m. § 30 LuftVG für die Bundeswehr - Teilstreitkraft Marine - als Halter des Marinefliegerstützpunktes Nordholz.

1 Übersicht der beantragten Änderungen

Änderungen, die Flugbetriebsflächen betreffen bzw. unmittelbar flugbetriebsrelevant sind

Die hier beantragten Änderungen umfassen die folgenden Maßnahmen:

- Herrichten Taxiway Golf (Ersatzneubau Taxiway Golf, Errichtung Abstellfläche, Kompensierplattform und Be-/Entladeboxen)
- Neubau von zwei Abstellhallen mit entsprechenden Vorfeldern (Abstellhalle 1 NH90 und Abstellhalle 2 NH90) (in den Planunterlagen in Anlage 1.2 als Lfz-Hallen 1 und 2 bezeichnet)
- Neubau Wartungshalle mit entsprechendem Vorfeld (in den Planunterlagen in Anlage 1.2 als Lfz-Halle 3 bezeichnet)
- Neubau Vorfeld Erweiterung Strukturinstandsetzung NH90 (Lackierhalle)
- Neubau Vorfeld Waschhalle 2 NH90
- Neubau Instandsetzungshalle NH90 (in den Planunterlagen in Anlage 1.2 als Lfz-Halle 4 bezeichnet) und Anbindung an den Taxiway Golf
- Neubau Flugdeckausbildungsanlage

Nachrichtlich dargestellte Änderungen

Darüber hinaus wird auf die folgenden Änderungen hingewiesen. Diese stehen auch im Zusammenhang mit den oben dargestellten Änderungen der Flugbetriebsflächen bzw. der Stationierung der Luftfahrzeuge (Lfz), sind jedoch nicht nach den Vorgaben des Luftverkehrsgesetzes genehmigungspflichtig. Gleichwohl sind diese Maßnahmen auch Gegenstand des UVP-Berichts nach den Vorgaben des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (siehe Abschnitt 5.4 und Anlage 14 zu diesem Schreiben). Sie sind daher im Folgenden nachrichtlich dargestellt:

- Neubau Waschhalle 2 NH90 (in den Planunterlagen in Anlage 1.2 als Funktionsgebäude 1 bezeichnet)
- Erweiterung Strukturinstandsetzung NH90 (Lackierhalle) (in den Planunterlagen in Anlage 1.2 als Funktionsgebäude 2 bezeichnet)
- Neubau AGE-Halle (in den Planunterlagen in Anlage 1.2 als Funktionsgebäude 3 bezeichnet)
- Neubau AGE-Halle 2 (in den Planunterlagen in Anlage 1.2 als Funktionsgebäude 4 bezeichnet)
- Neubau Dienstgebäude Stab T/F (in den Planunterlagen in Anlage 1.2 als Bürogebäude 1 bezeichnet)
- Neubau Gebäude für Cross Servicing (in den Planunterlagen in Anlage 1.2 als Funktionsgebäude 5 bezeichnet)
- Errichtung Heizwerk (in den Planunterlagen in Anlage 1.2 als Funktionsgebäude 6 bezeichnet)
- Errichtung Parkdeck (in den Planunterlagen in Anlage 1.2 als Funktionsgebäude 7 bezeichnet)
- Errichtung Sportanlagen (Sportplatz und Kleinsportplatz)
- Errichtung Verkehrsanlagen
- Errichtung Versickerungs- / Puffer- / Rückhaltebecken
- Abbruchmaßnahmen

2 Vorgelegte Unterlagen

Im Zusammenhang mit den hier beantragten Änderungen werden die im Folgenden benannten weiteren Unterlagen vorgelegt.

Die Änderungen werden beantragt nach Maßgabe der folgenden Anlagen 1.1 und 1.2.

- Anlage 1.1:
A.C.E. GmbH:
Technischer Erläuterungsbericht
- Anlage 1.2:
A.C.E. GmbH:
Planunterlagen
 - Plan 1.01 Übersichtskarte (Maßstab 1:25.000)
 - Plan 1.02 Übersichtslageplan (Maßstab 1:5.000)
 - Plan 1.03 Lageplan Alpha-Bereich / Neubau (Maßstab 1:1.000)
 - Plan 1.04 Lageplan Alpha-Bereich / Abbruch (Maßstab 1:1.000)
 - Plan 1.05 Längsschnitt Taxiway G (Maßstab 1:500)
 - Plan 1.06 Regelquerschnitt Taxiway G (Maßstab 1:100)
 - Plan 1.07 Übersichtslageplan Flugdeckausbildungsanlage (Maßstab 1:2.000)
 - Plan 1.08 Lageplan Flugdeckausbildungsanlage (Maßstab 1:500)

Außerdem sind die folgenden Planunterlagen, Gutachten und Unterlagen zur Erläuterung der Änderungen und zur Darstellung der Auswirkungen beigelegt:

- Anlage 2:
Ingenieurgesellschaft Nordwest:
Verkehrsgutachten Südtor
- Anlage 3:
Zentrum Luftoperationen:
Bericht zur Erstellung der Datenerfassungssysteme für den Flugplatz Nordholz
- Anlage 4
AVIA Consult GmbH:
Fluglärmgutachten
- Anlage 5:
AVIA Consult GmbH:
Gutachterliche Stellungnahme zur Ermittlung der Anzahl der durch Fluglärm Betroffenen
- Anlage 6:
KSZ - Ingenieurbüro GmbH:
Bodenlärmgutachten
- Anlage 7:
KSZ - Ingenieurbüro GmbH:
Schalltechnische Untersuchung zu baubedingten Schallimmissionen

- Anlage 8:
Ingenieurbüro Dr. Dröschner:
Luftschadstoffgutachten
- Anlage 9:
Ingenieurbüro Dr. Dröschner:
Gutachterliche Stellungnahme zu den vorhabenbedingten Auswirkungen auf die CO₂-Emissionen
- Anlage 10:
IBL Umweltplanung GmbH:
Fachbeitrag Eingriffsregelung
- Anlage 11:
IBL Umweltplanung GmbH:
Untersuchung zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (UsaP)
- Anlage 12:
IBL Umweltplanung GmbH:
Fauna-Flora-Habitat-Verträglichkeitsuntersuchung (FFH-VU)
- Anlage 13:
IBL Umweltplanung GmbH:
Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie
- Anlage 14:
IBL Umweltplanung GmbH:
UVP-Bericht
- Anlage 15:
Landkreis Cuxhaven:
Naturschutzrechtliche Ausnahmegenehmigung gem. § 45 Abs. 7 BNatSchG vom 10.06.2022 zum Töten, Vergrämen, Fangen und Umsiedeln streng geschützter Zauneidechsen und Zerstörung von deren Fortpflanzungs- oder Ruhestätten

3 Grundlagen des Genehmigungsverfahrens

3.1 Historie und Bestand des Marinefliegerstützpunktes Nordholz

Der Marinefliegerstützpunkt Nordholz wird derzeit überwiegend durch die dort stationierten Marinefliegergeschwader 3 und 5 sowie durch militärische Gastflugzeuge genutzt. Auf der Grundlage der Genehmigung einer zivilen Mitbenutzung durch die Bezirksregierung Weser-Ems vom 23.11.1998 und der Erweiterung dieser Genehmigung durch die Niedersächsische Landesbehörde für Straßen und Verkehr vom 09.03.2006 wird der Marinefliegerstützpunkt zudem durch zivile Luftfahrzeuge genutzt.

Mit Datum vom 05.10.2015 erging durch das Luftfahrtamt der Bundeswehr eine Änderungsgenehmigung nach § 6 Abs. 4 Satz 2 LuftVG i. V. m. § 30 LuftVG zur Herstellung der Hindernisfreiheit, der Sanierung des südlichen Rollwegs und der Einrichtung eines ILS.

Eine weitere luftrechtliche Änderungsgenehmigung nach § 6 Abs. 4 Satz 2 LuftVG i. V. m. § 30 LuftVG erging durch das Luftfahrtamt der Bundeswehr am 20.03.2019. Diese umfasste insbesondere die Errichtung eines Helispots und die Anlage von Vorfeldern sowie Änderungen im Zusammenhang mit dem Austausch des Luftfahrzeugmusters Sea King Mk41 durch für das Luftfahrzeugmuster NH90. Zudem wurden mit dieser Genehmigung alle Änderungen im Zusammenhang mit der Verlegung des Luftfahrzeugmusters Sea King Mk41 von Kiel Holtenau auf den Marinefliegerstützpunkt Nordholz zugelassen.

Änderungen des Marinefliegerstützpunktes Nordholz wurden zudem mit Schreiben vom 24.09.2012 (u. a. Erneuerung der Start- und Landebahn) und vom 27.08.2013 (Änderungen im Rahmen eines Staatsvertrags) der jeweils zuständigen Militärischen Luftfahrtbehörde angezeigt. Mit Entscheidungen vom 27.03.2013 und vom 16.06.2014 wurde jeweils mitgeteilt, dass diese Änderungen nicht wesentlich sind und hierfür keine Genehmigung nach § 6 Abs. 4 Satz 2 LuftVG i. V. m. § 30 LuftVG erforderlich ist.

Die bestehende Anlage des Marinefliegerstützpunktes Nordholz umfasst derzeit insbesondere die befestigte Start- und Landebahn 08/26 mit einer Länge von 2.440 m und einer Breite von 45 m sowie die erforderlichen Rollwege, Vorfelder und Abstellflächen sowie Wartungs- und Abstellhallen. Die verfügbaren Start- und Landestrecken der Start- und Landebahn 08/26 betragen (vgl. Militärisches Luftfahrthandbuch Deutschland, AD 2 ETMN 1 - 5 vom 27.01.2022):

Tabelle 1: Verfügbare Start- und Landestrecken

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

Der Marinefliegerstützpunkt Nordholz unterliegt keinen öffentlich-rechtlichen Betriebsbeschränkungen. Derartige Betriebsbeschränkungen wären auch mit der Widmung des Marinefliegerstützpunktes nicht vereinbar.

Der regelmäßige Flugbetrieb findet üblicherweise während der allgemeinen Öffnungszeit des Marinefliegerstützpunktes von Montag bis Donnerstag zwischen 08:00 Uhr und 17:00 Uhr sowie Freitag zwischen 08:00 Uhr und 12:00 Uhr statt. Darüber hinaus findet Flugbetrieb während der Besonderen Öffnungszeiten entsprechend dem „Erlass über Betriebs- und Öffnungszeiten der Bundeswehr“ (BMVg FÜL III 4) statt. Ergänzend ist darauf hinzuweisen, dass entsprechend den Vorgaben im Militärischen Luftfahrthandbuch Deutschland Übungsanflüge in der Zeit von 12:00 Uhr bis 14:00 Uhr von Seiten des Nutzers verboten sind.

3.2 Rechtliche Rahmenbedingungen

Für eine Änderung des Marinefliegerstützpunktes Nordholz sind die Vorgaben des LuftVG einschlägig. Nach § 30 Abs. 1 LuftVG in Verbindung mit § 30 Abs. 3 S. 1 LuftVG ist für die Anlage und wesentliche Änderung eines Militärflugplatzes ein luftrechtliches Genehmigungsverfahren nach § 6 Abs. 4 S. 2 i. V. m. § 6 Abs. 1 LuftVG durchzuführen. Eines Planfeststellungsverfahrens nach § 8 LuftVG bedarf es, ohne dass es auf die Wesentlichkeit der Anlagenänderung ankäme, nicht (§ 30 Abs. 1 S. 2 LuftVG).

3.3 Antragsteller im Genehmigungsverfahren

Die damalige Oberfinanzdirektion Niedersachsen, Bau und Liegenschaften, ist mit Erlass vom 29.07.2010 durch das Bundesministerium der Verteidigung beauftragt worden, bei Erforderlichkeit im Rahmen der Verfahrensstandschaft für die Bundeswehr - Teilstreitkraft Marine - die jeweils erforderlichen Unterlagen für Änderungen des Marinefliegerstützpunktes Nordholz erarbeiten zu lassen und einzureichen.

Die Aufgaben der Abteilung Bau und Liegenschaften der mit Ablauf des 01.10.2017 aufgelösten Oberfinanzdirektion Niedersachsen werden seit dem 02.10.2017 durch das Niedersächsische Landesamt für Bau und Liegenschaften (NLBL) fortgeführt. Das NLBL nimmt o. g. Aufgabe mit Unterstützung des Staatlichen Baumanagements Elbe-Weser wahr.

4 Gegenstand und Begründung der beantragten Änderungen

Gegenstand des luftrechtlichen Genehmigungsverfahrens sind alle vorgesehenen Änderungen von Flugbetriebsflächen bzw. Änderungen, die unmittelbar flugbetriebsrelevant sind. Detaillierte Beschreibungen der beantragten Änderungen sowie der nachrichtlich dargestellten Maßnahmen sind dem Erläuterungsbericht zur Technischen Planung zu entnehmen (siehe Anlage 1.1). Alle Änderungen sind auf den in Anlage 1.2 enthaltenen Planunterlagen dargestellt.

4.1 Änderungen, die Flugbetriebsflächen betreffen bzw. unmittelbar flugbetriebsrelevant sind

Herrichten Taxiway Golf (Ersatzneubau Taxiway Golf, Errichtung Abstellfläche, Kompensierplattform und Be-/Entladeboxen)

Ersatzneubau Taxiway Golf

Der vorhandene Taxiway Golf mit einer Breite von 12 m sowie die an den Taxiway Golf angeschlossenen Boxen sollen abgebrochen werden. Der Taxiway Golf soll in Betonbauweise mit einer befestigten Breite von 23 m mit beidseitig befestigten, jeweils 7,5 m breiten Asphaltschultern neu gebaut werden. Dabei wird die Trassierung leicht verändert und an die angrenzenden Gebäude und Flugbetriebsflächen angepasst.

Errichtung Abstellfläche

Im südöstlichen Bereich von Taxiway Golf wird eine Abstellfläche für Luftfahrzeuge (MPA - Maritime Patrol Aircraft) errichtet.

Errichtung Kompensierplattform

Nordöstlich der oben genannten Abstellfläche ist eine Kompensierplattform für taktische Kampfflugzeuge vorgesehen. Sie dient dem Kompensieren von Kompassanlagen der Luftfahrzeuge über ein Winkelmesssystem.

Errichtung Be-/Entladeboxen

Östlich der genannten Abstellfläche ist die Errichtung von zwei Be-/Entladeboxen geplant. Die beiden Boxen sind mit integrierter Deep Freeze Area (DFA) und als Sicherungs-/Entsicherungsplatz geplant.

Die vorstehenden Änderungen sind in Anlage 1.2 in den Planunterlagen 1.02 bis 1.06 dargestellt.

Neubau von zwei Abstellhallen mit entsprechenden Vorfeldern

Abstellhalle 1 NH90

Im westlichen Bereich von Taxiway Golf ist die Errichtung einer Abstellhalle für die Abstellung von Luftfahrzeugen des Typs NH90 mit entsprechendem Vorfeld geplant. Die Halle dient der Abstellung von sechs Luftfahrzeugen des Typs NH90. Neben den Abstellflächen enthält die Halle Zusatzflächen für mobile Wartungs- und Bodendienstgeräte (AGE). Die maximale Höhe beträgt ca. 13 m ab OKT (Oberkante Terrain).

Abstellhalle 2 NH90

Östlich der Abstellhalle 1 (auf der gegenüberliegenden Seite des Taxiway Golf) ist die Errichtung einer zweiten Abstellhalle für Luftfahrzeuge des Typs NH90 mit

entsprechendem Vorfeld geplant. Die Halle dient der Abstellung von vier Luftfahrzeugen des Typs NH90. Neben den Abstellflächen enthält die Halle Zusatzflächen für mobile Wartungs- und Bodendienstgeräte (AGE). Die maximale Höhe der Abstellhalle beträgt ca. 13 m ab OKT.

Diese Änderungen sind in Anlage 1.2 in den Planunterlagen 1.02 und 1.03 dargestellt. Die Abstellhalle 1 ist dort als „Lfz-Halle 1“ bezeichnet, die Abstellhalle 2 als „Lfz-Halle 2“.

Neubau Wartungshalle mit entsprechendem Vorfeld

Im südlichen Bereich von Taxiway A ist für Luftfahrzeuge des Typs NH90 eine Wartungshalle mit entsprechendem Vorfeld geplant. Die Wartungshalle ist für die regelmäßige Wartung und Abstellung von sechs Luftfahrzeugen vom Typ NH90 vorgesehen. Die maximale Höhe der Wartungshalle beträgt ca. 14 m ab OKT.

Diese Änderung ist in Anlage 1.2 in den Planunterlagen 1.02 und 1.03 dargestellt. Die Wartungshalle ist dort als „Lfz-Halle 3“ bezeichnet.

Neubau Vorfeld Erweiterung Strukturinstandsetzung NH90 (Lackierhalle)

Zur Erschließung der als Anbau an die bestehende Hubschrauber-Instandsetzungshalle geplanten Strukturinstandsetzungshalle (Lackierhalle) ist ein Vorfeld vorgesehen.

Die geplanten Änderungen sind in Anlage 1.2 in den Planunterlagen 1.02 und 1.03 dargestellt.

Neubau Vorfeld Waschhalle 2 NH90

Direkt südlich der bestehenden Waschhalle am Taxiway B ist eine weitere Waschhalle für Luftfahrzeuge des Typs NH90 vorgesehen. Zur Erschließung dieser Waschhalle soll ein entsprechendes Vorfeld errichtet werden. Die neue Vorfeldfläche wird an die nördlich bestehende Vorfeldfläche angebaut.

Diese Änderung ist in Anlage 1.2 in den Planunterlagen 1.02 und 1.03 dargestellt.

Neubau Instandsetzungshalle NH90 und Anbindung an den Taxiway Golf

Für Luftfahrzeuge des Typs NH90 soll im südlichen Bereich des Taxiway Golf eine Instandsetzungshalle errichtet werden. Die Instandsetzungshalle ist als 1-geschossige Halle in Kombination mit einem 2-geschossigen Bürotrakt geplant. Die maximale Höhe der Instandsetzungshalle beträgt ca. 18 m ab OKT. Die Instandsetzungshalle dient der grundhaften Wartung und Instandsetzung von Luftfahrzeugen des Typs NH90. Die Instandsetzungshalle soll beidseitig über 10 m breite Schleppwege mit 1,5 m breiten Banketten an den Taxiway Golf angebunden werden.

Diese Änderung ist in Anlage 1.2 in den Planunterlagen 1.02 und 1.03 dargestellt. Die Instandsetzungshalle ist dort als „Lfz-Halle 4“ bezeichnet.

Neubau Flugdeckausbildungsanlage

Zurzeit befindet sich die Flugdeckausbildungsanlage (Dummy Deck) im Alpha-Bereich am Taxiway Golf (Box 29). Im Zuge der geplanten Maßnahmen im Bereich des Taxiway Golf muss die Flugdeckausbildungsanlage aus dem Alpha-Bereich in den Bereich Charlie (Box 16 an Taxiway F) verlegt werden.

Für den Neubau der Flugdeckausbildungsanlage ist für die Landefläche eine Gesamtfläche von 28 x 24 m vorzuhalten. Das Flugdeck wird ungefähr höhengleich in das vorhandene Gelände eingepasst. Der Schleppweg für die Anbindung der Flugdeckausbildungsanlage an den Taxiway F soll 10, 5 m breit ausgeführt werden. Die Landefläche und der Schleppweg werden in Betonbauweise errichtet.

Zur Simulation einer Hangar-Wand der schwimmenden Plattform sollen, direkt westlich an die Landefläche angrenzend, Container aufgestellt werden.

Mit dem Neubau der Flugdeckausbildungsanlage und der Sicherstellung der Hindernisfreiheit ist ein Rückbau von Flugbetriebsflächen verbunden.

Die geplanten Änderungen sind in Anlage 1.2 in den Planunterlagen 1.02, 1.07 und 1.08 dargestellt.

4.2 Nachrichtlich dargestellte Maßnahmen

Waschhalle 2 NH90

Direkt südlich der bestehenden Waschhalle am Taxiway B wird eine neue Waschhalle für Luftfahrzeuge des Typs NH90 errichtet. Die maximale Höhe der Waschhalle beträgt ca. 10 m ab OKT.

Die Waschhalle 2 ist in den Planunterlagen in Anlage 1.2 als „Funktionsgebäude 1“ bezeichnet.

Erweiterung Strukturinstandsetzung NH90 (Lackierhalle)

Im westlichen Bereich von Taxiway Golf ist als Anbau an die bestehende Hubschrauber-Instandsetzungshalle die Errichtung einer Strukturinstandsetzungshalle vorgesehen. Es sind zwei Lackierkabinen mit Büro- und Werkstatträumen geplant. Die maximale Höhe der Halle beträgt ca. 15 m ab OKT.

Die Strukturinstandsetzungshalle ist in den Planunterlagen in Anlage 1.2 als „Funktionsgebäude 2“ bezeichnet.

AGE-Halle

Östlich der neu geplanten Wartungshalle ist die Errichtung einer AGE-Halle (Aerospace Ground Equipment) für die Unterbringung von militärischen Bodendienstgeräten des NH90 mit einer maximalen Höhe von ca. 10 m ab OKT geplant.

Die AGE-Halle ist in den Planunterlagen in Anlage 1.2 als „Funktionsgebäude 3“ bezeichnet.

AGE-Halle 2

Im südlichen Bereich von Taxiway Golf ist als Anbau an die geplante Instandsetzungshalle eine weitere AGE-Halle mit einer maximalen Höhe von ca. 10 m ab OKT geplant.

Die AGE-Halle 2 ist in den Planunterlagen in Anlage 1.2 als „Funktionsgebäude 4“ bezeichnet.

Dienstgebäude Stab T/F

Westlich des neuen Parkdecks ist ein Dienstgebäude Stab T/F mit einer maximalen Höhe von ca. 11 m ab OKT geplant.

Das Dienstgebäude Stab T/F ist in den Planunterlagen in Anlage 1.2 als „Bürogebäude 1“ bezeichnet.

Gebäude für Cross Servicing

Östlich der geplanten Waschhalle 2 ist ein Gebäude für Cross Servicing (Gebäude mit Büro-, Sanitär-, Lager-, Aufenthalts- und Funktionsräumen) mit einer maximalen Höhe von ca. 6 m ab OKT geplant. Die Teileinheit Cross Servicing betreut platzfremde Luftfahrzeuge und deren Besatzungen.

Das Gebäude für Cross Servicing ist in den Planunterlagen in Anlage 1.2 als „Funktionsgebäude 5“ bezeichnet.

Heizwerk

Südwestlich von Taxiway Golf soll ein neues Heizwerk für die Wärmeversorgung des Alpha-Bereiches entstehen. Die maximale Höhe ist mit ca. 12 m ab OKT geplant.

Das Heizwerk ist in den Planunterlagen in Anlage 1.2 als „Funktionsgebäude 6“ bezeichnet.

Parkdeck

Südlich der geplanten Abstellhalle 1 ist für die Mitarbeiter im Alpha-Bereich ein dreigeschossiges Parkdeck mit vier Parkebenen und einer maximalen Höhe von ca. 12 m ab OKT vorgesehen. An das Parkdeck angeschlossen sind zudem Außenstellflächen vorgesehen.

Das Parkdeck ist in den Planunterlagen in Anlage 1.2 als „Funktionsgebäude 7“ bezeichnet.

Sportanlagen (Sportplatz und Kleinsportplatz)

Südöstlich der vorhandenen Wartungshalle sind der Neubau eines Sportplatzes und einer Kleinsportanlage vorgesehen.

Verkehrsanlagen

Zur Erschließung der neu geplanten Flächen und Gebäude werden die folgenden Betriebsstraßen/Verkehrsflächen errichtet bzw. angepasst:

- Neubau, Verlängerung und Verlegung der vorhandenen Ringstraße in den südlichen Bereich mit Verbreiterung im Bereich der Instandsetzungshalle,
- Betriebsstraße Nord-Süd, Anbindung der geplanten Abstellfläche am Taxiway Golf an das nördlich gelegene Straßennetz der Liegenschaft. Die bereits vorhandene Betriebsstraße wird zurück gebaut und mit einer Breite von 7,0 m neu errichtet,
- Neue Anbindung Triebwerksteststand/Box 21,
- Anbindung der geplanten Gebäude und Anlagen an das bestehende Straßennetz,
- Errichtung von Stellplätzen,

- Betriebsstraße zur Anbindung der Flugdeckausbildungsanlage. Die an die Flugdeckausbildungsanlage angeschlossene Betriebsstraße erhält ebenfalls eine Verbindung zum Vorfeld der bestehenden Halle westlich der Flugdeckausbildungsanlage.

Entwässerungsanlagen (Versickerungs- / Puffer- / Rückhaltebecken)

Es ist die Errichtung der folgenden Entwässerungsanlagen geplant:

- Neubau Versickerungsbecken West
- Neubau Pufferbecken West
- Neubau Rückhalte- / Pufferbecken Ost

Abbruchmaßnahmen

Nicht mehr benötigte Flächen, Gebäude und Anlagen werden zurückgebaut (siehe Planunterlagen 1.04 und 1.08 in Anlage 1.2).

Im Zusammenhang mit der baulichen Umsetzung der geplanten Änderungen und den nachrichtlich dargestellten Maßnahmen ist für die Dauer der Baumaßnahmen die Einrichtung einer temporären Fläche für Material- und Bodenmanagement geplant. Diese soll auf einer Fläche außerhalb der Liegenschaft, direkt nördlich an den zivilen Sportflugplatz Nordholz-Spieka angrenzend, errichtet werden.

4.3 Alternativen

4.3.1 Standortalternativen

Mit der Stationierungsentscheidung des Bundesministeriums der Verteidigung von 2011 wurde der Marinefliegerstützpunkt Nordholz als bundesweit einziger Marineflugplatz festgelegt. Dieser beheimatet das Marinefliegerkommando und die beiden unterstellten Geschwader, das Marinefliegergeschwader 3 „Graf Zeppelin“ und das Marinefliegergeschwader 5.

Das Marinefliegergeschwader 5 betreibt derzeit Bordhubschrauber vom Typ Sea Lynx MK88A. Mit der Auswahlentscheidung zum Projekt „organische fliegende Komponente Systemverbund Kampfschiff - Teilprojekt Kernsystem“ (BMVg Plg 2 - Az 90-15-20/MRFH, PID 10226) vom 29.07.2019 wurde die Einführung von Luftfahrzeugen vom Typ NH90 MRFH als Nachfolger für den Sea Lynx MK88A entschieden. Da der Marinefliegerstützpunkt Nordholz der einzige Marineflugplatz in Deutschland ist, stehen keine Standortalternativen zur Verfügung.

4.3.2 Planungsalternativen

Weder für das Gesamtvorhaben noch für einzelne Teilmaßnahmen gibt es Varianten, die zur Erreichung des Planungsziels vorzuziehen wären.

Die unterschiedlichen Luftfahrzeugmuster auf dem Marinefliegerstützpunkt Nordholz sowie der befristete Parallelbetrieb von Luftfahrzeugen des Typs Sea Lynx MK88A und des Typs NH90 MRFH erfordert ein hohes Maß an Abstell- und Instandsetzungskapazitäten. Die vorhandenen Hallenkapazitäten auf dem Marinefliegerstützpunkt Nordholz

sind ausgelastet, daher kann der Infrastrukturbedarf für den NH90 MRFH nur durch Neubauten gedeckt werden.

Mit Nutzungskonzept von 2008 wurde der Flugbetriebsbereich des Marinefliegerstützpunkts Nordholz zur Sicherstellung der grundsätzlich geforderten Trennung der in Nordholz stationierten unterschiedlichen Luftfahrzeugtypen in vier Bereiche (Alpha, Bravo, Charlie, Delta) aufgeteilt. Die 18 NH90 NTH, die als Nachfolger für den Sea King Mk41 bereits auf dem Marinefliegerstützpunkt Nordholz stationiert wurden, sind im Bereich Alpha (Südwesten der Liegenschaft) untergebracht. Der Sea Lynx MK88A wird derzeit aus den Bereichen Bravo (Südosten der Liegenschaft) und Charlie (Nordosten der Liegenschaft) betrieben. Die vorhandenen Hallenkapazitäten im Bravo-Bereich (Line Maintenance) und im Charlie-Bereich (Base Maintenance) sind auf den Luftfahrzeugtyp Sea Lynx MK88A mit 21 Abstellplätzen ausgelegt. Diese Infrastruktur ist für den deutlich größeren Nachfolger NH90 MRFH mit insgesamt 30 bis 36 Luftfahrzeugen funktional nicht nutzbar zu machen. Der NH90 MRFH kann daher nicht in den vorhandenen Hallen des Sea Lynx MK88A untergebracht werden. Zudem würden mögliche Synergien mit dem bereits eingeführten NH90 NTH verloren gehen, wenn nicht eine räumlich enge Abbildung der notwendigen Infrastruktur für Luftfahrzeuge des gleichen Typs geschaffen würde. Die Infrastruktur für den NH90 MRFH muss daher ebenfalls im Alpha-Bereich abgebildet werden. Dadurch wird auch die gewachsene Dislozierung der Wartung und Instandsetzung für den einen Luftfahrzeugtyp aufgelöst und ablauforganisatorisch deutlich optimiert. Ein aufwendiges Schleppen der Luftfahrzeuge von einer Seite der Start- und Landebahn zur anderen Seite kann dadurch unterbleiben. Die komplette NH90-Flotte der Marine kann dann aus dem Alpha-Bereich des Marinefliegerstützpunktes Nordholz betrieben werden. Eine funktional zusammenhängende Stationierung im Alpha-Bereich und Schaffung der notwendigen Infrastruktur mit kurzen Wegen ist damit folgerichtig.

Zudem kann so der parallel erforderliche Restflugbetrieb mit dem Sea Lynx MK88A aus dem Bravo- und Charlie-Bereich heraus bruchfrei erfolgen.

Eine Trennung der Luftfahrzeuge der Typen NH90 NTH und MRFH würde mögliche Synergieeffekte verhindern und zusätzliche Baumaßnahmen erforderlich machen. Darüber hinaus wären mit einer Verortung außerhalb des Alpha-Bereichs ein finanzieller Mehraufwand, höhere Betriebskosten (Logistik, Personalaufwand etc.) sowie erhöhter Erschließungsaufwand verbunden.

5 Auswirkungen der Änderungen

5.1 Grundstücksbetroffenheiten

Die beantragten Änderungen erfolgen ausschließlich innerhalb des bestehenden und umzäunten Marinefliegerstützpunktes Nordholz. Im Zusammenhang mit der Durchführung der geplanten Baumaßnahmen ist die Herrichtung und temporäre Nutzung einer Fläche für Material- und Bodenmanagement erforderlich. Hierfür ist eine ca. 40 ha große Fläche außerhalb der Liegenschaft vorgesehen, die direkt nördlich an den zivilen Sportflugplatz Nordholz-Spieka grenzt. Diese Fläche befindet sich im Eigentum der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (BlmA). Die Lage der Fläche kann dem Plan 1.02 in Anlage 1.2 entnommen werden.

Die entsprechende Fläche ist im Flächennutzungsplan der Gemeinde Nordholz (heute Gemeinde Würster Nordseeküste) als „Flächen für die Landwirtschaft“ ausgewiesen (siehe Abschnitt 5.6.2) und wird derzeit auch landwirtschaftlich genutzt.

5.2 Bauschutzbereich

Eine Anpassung des bestehenden Bauschutzbereichs ist mit den hier beantragten Änderungen nicht verbunden - der Bauschutzbereich erfährt keine Veränderung. Entsprechende Auswirkungen sind nicht gegeben.

5.3 Flugbetriebliche Auswirkungen

Die beantragten Änderungen sind im Zusammenhang mit dem Austausch des Sea Lynx MK88A durch den NH90 MRFH erforderlich. Durch diesen Austausch ergeben sich flugbetriebliche Änderungen. Zur Ermittlung möglicher flugbetrieblicher Auswirkungen der beantragten Änderungen wurden durch das Zentrum Luftoperationen Datenerfassungssysteme für die folgenden drei Szenarien erstellt:

- **Vergleichsszenario 2016:**

Das „Vergleichsszenario 2016“ stellt den aktuellen repräsentativen Flugbetrieb vor der Stationierung des NH90 MRFH sowie vor den geplanten Baumaßnahmen dar.

- **Nullszenario 2035:**

Das „Nullszenario 2035“ beschreibt den im Jahr 2035 zu erwartenden Flugbetrieb, wie er sich ohne den Austausch des Sea Lynx MK88A durch den NH90 MRFH sowie ohne die in diesem Zusammenhang beabsichtigten Baumaßnahmen darstellen würde. Zudem werden in diesem Szenario alle vorhabenunabhängigen Änderungen, die bekanntermaßen bis zum Jahr 2035 eintreten werden (z. B. Austausch der Luftfahrzeuge des Typs P-3C Orion gegen Luftfahrzeuge des Typs P-8A Poseidon), berücksichtigt. Diese vorhabenunabhängigen Änderungen sind im Folgenden bei den Erläuterungen zu den einzelnen Luftfahrzeuggruppen näher dargestellt. Ebenfalls berücksichtigt das Nullszenario 2035 die Änderungen, die durch das Luftfahrtamt der Bundeswehr mit der Änderungsgenehmigung vom 20.03.2019 genehmigt wurden und aktuell noch nicht vollständig umgesetzt sind.

- **Prognoseszenario 2035:**

Im „Prognoseszenario 2035“ ist der Flugbetrieb im Prognosejahr 2035 nach Abschluss des Austauschs des Sea Lynx MK88A durch den NH90 MRFH sowie der in diesem Zusammenhang beabsichtigten Baumaßnahmen beschrieben.

Der Erläuterungsbericht zur Erstellung der Datenerfassungssysteme liegt diesem Schreiben als Anlage 3 bei.

Für die jeweils sechs verkehrsreichsten Monate zeigen sich für die drei beschriebenen Szenarien die in der folgenden Tabelle zusammengestellten Flugbewegungszahlen. Die Flugbewegungszahlen sind für den Tagzeitraum (06:00 bis 22:00 Uhr) und den Nachtzeitraum (22:00 bis 06:00 Uhr) getrennt dargestellt.

Tabelle 2: Flugbewegungszahlen in den sechs verkehrsreichsten Monaten

| LFZ-GRUPPE | VERGLEICHSSZENARIO 2016 | | NULLSZENARIO 2035 | | PROGNOSESZENARIO 2035 | |
|------------|----------------------------|-------|----------------------|-------|--------------------------|-------|
| | TAG | NACHT | TAG | NACHT | TAG | NACHT |
| P 1.0 | 4 | 0 | 4 | 0 | 4 | 0 |
| P 1.1 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| P 1.3 | 344 | 0 | 344 | 0 | 344 | 0 |
| P 1.4 | 1.650 | 0 | 26 | 0 | 26 | 0 |
| P 2.1 | 1.057 | 157 | 1.057 | 157 | 1.057 | 157 |
| P 2.2 | 40 | 4 | 14 | 0 | 14 | 0 |
| S 5.1 | 115 | 1 | 115 | 1 | 115 | 1 |
| S 5.2 | 2 | 0 | 478 | 30 | 478 | 30 |
| S 6.1 | 2 | 0 | 2 | 0 | 2 | 0 |
| S 7 | 8 | 0 | 8 | 0 | 8 | 0 |
| P-MIL 2 | 328 | 0 | 44 | 0 | 44 | 0 |
| S-MIL3 | 15 | 0 | 30 | 0 | 30 | 0 |
| S-MIL4 | 2 | 0 | 2 | 0 | 2 | 0 |
| S-MIL6 | 15 | 0 | 30 | 0 | 30 | 0 |
| H 1.0 | 6 | 0 | 246 | 0 | 246 | 0 |
| H 1.1 | 1.896 | 82 | 1.964 | 122 | 1.964 | 122 |
| H 1.2 | 16 | 0 | 16 | 0 | 16 | 0 |
| H 2.1 | 6.235 | 525 | 3.357 | 335 | 116 | 0 |
| H 2.2 | 64 | 0 | 1.610 | 101 | 7.004 | 641 |
| | 11.801 | 769 | 9.347 | 746 | 11.500 | 951 |
| | 12.570 | | 10.093 | | 12.451 | |

Die Angaben zu den einzelnen Luftfahrzeuggruppen werden im Folgenden näher erläutert.

Luftfahrzeuggruppe P 1.0

Die Luftfahrzeuggruppe P 1.0 umfasst Ultraleichtflugzeuge. Dieser Luftfahrzeuggruppe sind die Flugbewegungen der ortsansässigen Sportfluggruppen zugeordnet. In dieser Luftfahrzeuggruppe ergeben sich keine Veränderungen.

Luftfahrzeuggruppe P 1.1

Die Luftfahrzeuggruppe P 1.1 umfasst Motorsegler. Dieser Luftfahrzeuggruppe sind die Flugbewegungen der ortsansässigen Sportfluggruppen zugeordnet.

Für das Jahr 2035 werden keine Flugbewegungen dieser Luftfahrzeuggruppe prognostiziert. Diese Veränderung ist nicht vorhabenbedingt.

Luftfahrzeuggruppe P 1.3

Die Luftfahrzeuggruppe P 1.3 umfasst Propellerflugzeuge mit einer Höchststartmasse (MTOM) bis 2 t. Dieser Luftfahrzeuggruppe sind die Flugbewegungen der ortsansässigen Sportfluggruppen zugeordnet. In dieser Luftfahrzeuggruppe ergeben sich keine Veränderungen.

Luftfahrzeuggruppe P 1.4

Die Luftfahrzeuggruppe P 1.4 umfasst Propellerflugzeuge mit einer Höchststartmasse (MTOM) über 2 bis 5,7 t.

Bis zum Jahr 2035 erfolgt ein Rückgang der Flugbewegungen der Luftfahrzeuggruppe P 1.4, da die entsprechende Fluggesellschaft zukünftig nicht mehr vom Flugplatz Nordholz aus operieren wird. Diese Veränderung ist nicht vorhabenbedingt.

Luftfahrzeuggruppe P 2.1

Die Luftfahrzeuggruppe P 2.1 umfasst Propellerflugzeuge mit einer Höchststartmasse (MTOM) über 5,7 t, die den Anforderungen des Anhangs 16 zum Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt, Band I, Kapitel 3, Kapitel 4 oder Kapitel 10 entsprechen. In dieser Luftfahrzeuggruppe ergeben sich keine Veränderungen.

Luftfahrzeuggruppe P 2.2

Die Luftfahrzeuggruppe P 2.2 umfasst Propellerflugzeuge mit einer Höchststartmasse (MTOM) über 5,7 t, die nicht der Luftfahrzeuggruppe P 2.1 zugeordnet werden können.

Bis zum Jahr 2035 erfolgt ein Rückgang der Flugbewegungen der Luftfahrzeuggruppe P 2.2. Diese Veränderung ist nicht vorhabenbedingt.

Luftfahrzeuggruppe S 5.1

Die Luftfahrzeuggruppe S 5.1 umfasst Strahlflugzeuge mit einer Höchststartmasse (MTOM) bis 50 t, die den Anforderungen des Anhangs 16 zum Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt, Band I, Kapitel 3 oder Kapitel 4 entsprechen. In dieser Luftfahrzeuggruppe ergeben sich keine Veränderungen.

Luftfahrzeuggruppe S 5.2

Die Luftfahrzeuggruppe S 5.2 umfasst Strahlflugzeuge mit einer Höchststartmasse (MTOM) über 50 t bis 120 t und einem Triebwerks-Nebenstromverhältnis größer als 3, die den Anforderungen des Anhangs 16 zum Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt, Band I, Kapitel 3 oder Kapitel 4 entsprechen und im Jahr 1982 oder danach gebaut wurden.

Ab dem Jahr 2024 ist auf dem Marinefliegerstützpunkt Nordholz der Zulauf von fünf Luftfahrzeugen des Typs P-8A Poseidon (Luftfahrzeuggruppe S 5.2) geplant, welche sukzessive die Luftfahrzeuge des Typs P-3C Orion (Luftfahrzeuggruppe P-MIL 2) ablösen werden. Änderungen von Flugbetriebsflächen werden hierdurch nicht erforderlich. Mit dem neuen Luftfahrzeugmuster geht eine Erhöhung der Flugbewegungszahlen sowie ein Wechsel der Luftfahrzeuggruppe einher. Während die Flugbewegungen der P-3C Orion zur Luftfahrzeuggruppe P-MIL 2 zählen, werden die Flugbewegungen der P-8A

Poseidon der Luftfahrzeuggruppe S 5.2 zugeordnet. Diese Änderung ist nicht vorhabenbedingt.

Luftfahrzeuggruppe S 6.1

Die Luftfahrzeuggruppe S 6.1 umfasst Strahlflugzeuge mit zwei Triebwerken und einer Höchststartmasse (MTOM) über 120 t, die den Anforderungen des Anhangs 16 zum Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt, Band I, Kapitel 3 oder Kapitel 4 entsprechen und im Jahr 1982 oder danach gebaut wurden. In dieser Luftfahrzeuggruppe ergeben sich keine Veränderungen.

Luftfahrzeuggruppe S 7

Die Luftfahrzeuggruppe S 7 umfasst Strahlflugzeuge mit drei oder vier Triebwerken und einer Höchststartmasse (MTOM) über 300 t, die den Anforderungen des Anhangs 16 zum Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt, Band I, Kapitel 3 oder Kapitel 4 entsprechen. In dieser Luftfahrzeuggruppe ergeben sich keine Veränderungen.

Luftfahrzeuggruppe P-MIL 2

Die Luftfahrzeuggruppe P-MIL 2 umfasst militärische Propellerflugzeuge mit einer Höchststartmasse (MTOM) über 5,7 t.

Ab dem Jahr 2024 ist auf dem Marinefliegerstützpunkt Nordholz der Zulauf von fünf Luftfahrzeugen des Typs P-8A Poseidon (Luftfahrzeuggruppe S 5.2) geplant, welche sukzessive die Luftfahrzeuge des Typs P-3C Orion (Luftfahrzeuggruppe P-MIL 2) ablösen werden. Mit dem neuen Luftfahrzeugmuster geht ein Rückgang der Flugbewegungszahlen der Luftfahrzeuggruppe P-MIL 2 einher. Diese Veränderung ist nicht vorhabenbedingt.

Luftfahrzeuggruppe S-MIL 3

Die Luftfahrzeuggruppe S-MIL 3 umfasst den Flugzeugtyp Tornado.

Für das Luftfahrzeugmuster Tornado wird eine Steigerung von derzeit 15 auf zukünftig 30 Flugbewegungen bis zum Jahr 2035 erwartet. Hintergrund hierfür ist die zusätzliche Stationierung von 14 Tornados am Flugplatz Schleswig und die Übernahme des Ausbildungsflugbetriebs des US-amerikanischen Flugplatzes Holloman ab 2017. Diese Änderungen sind nicht vorhabenbedingt.

Luftfahrzeuggruppe S-MIL 4

Die Luftfahrzeuggruppe S-MIL 4 umfasst die Flugzeugtypen F-15 Eagle und F-16 Fighting Falcon. In dieser Luftfahrzeuggruppe ergeben sich keine Veränderungen.

Luftfahrzeuggruppe S-MIL 6

Die Luftfahrzeuggruppe S-MIL 6 umfasst den Flugzeugtyp Eurofighter.

Aufgrund der geplanten Aufstellung eines vollständigen Geschwaders in Wittmundhafen anstelle der bisherigen Taktischen Luftwaffengruppe werden zukünftig mehr Flugbewegungen auf dem Marinefliegerstützpunkt Nordholz mit Eurofightern erwartet. Der prognostizierte Anstieg der Flugbewegungszahlen in dieser Luftfahrzeuggruppe bis zum Jahr 2035 ist nicht vorhabenbedingt.

Luftfahrzeuggruppe H 1.0

Die Luftfahrzeuggruppe H 1.0 umfasst zivile oder militärische Hubschrauber mit einer Höchststartmasse (MTOM) bis 1,0 t.

Bis zum Jahr 2035 wird ein Anstieg der Flugbewegungszahlen in dieser Luftfahrzeuggruppe prognostiziert. Dieser ergibt sich dadurch, dass zukünftig - vorhabenunabhängig - die Nutzung des Marinefliegerstützpunktes Nordholz auch mit unbemannten Luftfahrzeugen (UAS - Unmanned Aircraft Systems) beabsichtigt ist.

Luftfahrzeuggruppe H 1.1

Die Luftfahrzeuggruppe H 1.1 umfasst zivile oder militärische Hubschrauber mit einer Höchststartmasse (MTOM) über 1,0 t bis 3,0 t.

Bis zum Jahr 2035 wird - aufgrund veränderten Verträgen mit den zivilen Unternehmen - ein leichter Anstieg der Flugbewegungszahlen in dieser Luftfahrzeuggruppe prognostiziert. Dieser Anstieg ist nicht vorhabenbedingt.

Luftfahrzeuggruppe H 1.2

Die Luftfahrzeuggruppe H 1.2 umfasst zivile oder militärische Hubschrauber mit einer Höchststartmasse (MTOM) über 3,0 t bis 5,0 t. In dieser Luftfahrzeuggruppe ergeben sich keine Veränderungen.

Luftfahrzeuggruppe H 2.1

Die Luftfahrzeuggruppe H 2.1 umfasst zivile oder militärische Hubschrauber mit einer Höchststartmasse (MTOM) über 5,0 t bis 10,0 t. Zu dieser Luftfahrzeuggruppe zählen u. a. die Hubschrauber der Typen Sea King Mk41 und Sea Lynx MK88A.

Bis zum Jahr 2035 wird ein erheblicher Rückgang der Flugbewegungen der Luftfahrzeuggruppe H 2.1 prognostiziert. Diese Änderungen ergeben sich durch den Austausch der Luftfahrzeuge des Typs Sea King Mk41 durch Luftfahrzeuge des Typs NH90 NTH (Luftfahrzeuggruppe H 2.2), welche mit der Genehmigung zur Änderung der Anlage und des Betriebes des Marinefliegerstützpunktes Nordholz und zur Errichtung eines Helispots vom 20.03.2019 genehmigt wurden, sowie durch den vorhabenbedingten Austausch der Luftfahrzeuge des Typs Sea Lynx MK88A durch Luftfahrzeuge des Typs NH90 MRFH (Luftfahrzeuggruppe H 2.2).

Weiterhin sind im Jahr 2017 die Verträge zur Ausbildung algerischer Piloten mit Hubschraubern des Typs Sea Lynx MK88A ausgelaufen. Diese im Vergleichsszenario 2016 enthaltenen 500 Flugbewegungen sind daher im Nullszenario 2035 und im Prognoseszenario 2035 nicht mehr enthalten.

Luftfahrzeuggruppe H 2.2

Die Luftfahrzeuggruppe H 2.2 umfasst zivile oder militärische Hubschrauber mit einer Höchststartmasse (MTOM) über 10,0 t. Zu dieser Luftfahrzeuggruppe zählen die Hubschrauber des Typs NH90.

Bis zum Jahr 2035 wird ein erheblicher Anstieg der Flugbewegungen der Luftfahrzeuggruppe H 2.2 prognostiziert. Diese Änderungen ergeben sich durch den Austausch der Luftfahrzeuge des Typs Sea King Mk41 (Luftfahrzeuggruppe H 2.1) durch Luftfahrzeuge des Typs NH90 NTH, welche mit der Genehmigung zur Änderung der Anlage und

des Betriebes des Marinefliegerstützpunktes Nordholz und zur Errichtung eines Helispots vom 20.03.2019 genehmigt wurden (im Nullszenario 2035 berücksichtigt), sowie durch den vorhabenbedingten Austausch der Luftfahrzeuge des Typs Sea Lynx MK88A (Luftfahrzeuggruppe H 2.1) durch Luftfahrzeuge des Typs NH90 MRFH, welcher Ausgangspunkt für das hier durchzuführende luftrechtliche Genehmigungsverfahren und dementsprechend im Prognoseszenario 2035 berücksichtigt ist.

5.4 Auswirkungen auf die Umwelt

Mit dem Antrag wird ein UVP-Bericht gemäß § 16 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) vorgelegt (siehe Anlage 14).

Die Schutzgüter „Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit“, „Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt“, „Fläche“, „Boden“, „Wasser“, „Luft“, „Klima“, „Landschaft“ und „kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter“ sowie die Wechselwirkung zwischen den vorgenannten Schutzgütern sind außerdem in den ebenfalls beiliegenden Gutachten vertieft untersucht und bewertet worden (siehe Anlagen 4 bis 13).

Die wesentlichen Ergebnisse dieser Gutachten sind im Folgenden zusammengefasst.

5.4.1 Fluglärm

Den Antragsunterlagen liegt eine schalltechnische Prognose der in der Nachbarschaft des Marinefliegerstützpunktes Nordholz durch die beantragten Änderungen zu erwartenden Fluglärmimmissionen bei (Fluglärmgutachten, siehe Anlage 4). Zur Abschätzung möglicher Auswirkungen werden in diesem Fluglärmgutachten das Prognoseszenario 2035 mit dem Nullszenario 2035 sowie mit dem Vergleichsszenario 2016 verglichen (zur Beschreibung der Szenarien siehe Abschnitt 5.3). Ebenfalls liegt den Antragsunterlagen eine gutachterliche Stellungnahme zur Ermittlung der Anzahl der durch Fluglärm Betroffenen bei (siehe Anlage 5).

Zur Ermittlung der Fluglärmbelastung am Tag wurden im Fluglärmgutachten Fluglärmkonturen des äquivalenten Dauerschallpegels für die Pegelwerte 50, 55, 58, 60, 63, 65, 68 sowie 70 dB(A) berechnet. Für die Bewertung der Fluglärmbelastung in der Nacht wurden Fluglärmkonturen für die Pegelwerte des äquivalenten Dauerschallpegels von 45, 50, 55 und 60 dB(A) berechnet.

Neben den Berechnungen der Fluglärmkonturen erfolgte zusätzlich eine detaillierte Untersuchung der Lärmbelastung an 82 ausgewählten Immissionsorten (IO). Für diese IO wurden der äquivalente Dauerschallpegel, der A-bewertete Maximalschalldruckpegel 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 wichtigsten Ergebnisse, die sich aus den durchgeführten schalltechnischen Berechnungen ableiten lassen, sind nachfolgend dargestellt.

Vergleich Prognoseszenario 2035 mit Nullszenario 2035

Die für den Tageszeitraum (06:00 bis 22:00 Uhr) ermittelten Flächen innerhalb der Fluglärmkonturen für das Prognoseszenario 2035 sind größer als die für das Nullszenario 2035 ermittelten Flächen.

Die Fläche innerhalb der Fluglärmkontur 68 dB(A) tags vergrößert sich im Prognoseszenario 2035 gegenüber dem Nullszenario 2035 um 31,2 % von 1,57 km² auf 2,06 km². Trotz Vergrößerung liegt die Fluglärmkontur 68 dB(A) des Prognoseszenarios 2035 nahezu vollständig auf dem Flugplatzgelände. Ausnahme stellen zwei kleine Bereiche nördlich des östlichen sowie westlichen Startbahnendes dar. Wohnbebauung ist von der Zone ≥ 68 dB(A) nicht betroffen.

Die Fläche zwischen den Fluglärmkonturen 63 dB(A) und 68 dB(A) tags vergrößert sich im Prognoseszenario 2035 gegenüber dem Nullszenario 2035 um 63,5 % von 1,37 km² auf 2,24 km². In dieser Fläche ($LA_{eq} < 68$ dB(A) und $LA_{eq} \geq 63$ dB(A)) liegen im Prognoseszenario 2035 die IO 5, 6, 7 (Wohnbebauung) und 8 (Industriegebiet).

Die Fläche zwischen den Fluglärmkonturen 58 dB(A) und 63 dB(A) tags vergrößert sich im Prognoseszenario 2035 gegenüber dem Nullszenario 2035 um 48,9 % von 3,74 km² auf 5,57 km². Wohnbebauung ist von dieser Fläche ($LA_{eq} < 63$ dB(A) u. $LA_{eq} \geq 58$ dB(A)) im Prognoseszenario 2035 im Bereich Knill, Nordholz-Süd sowie im Wesermoor betroffen. In dieser Fläche liegen die IO 4 (Nordholz-Süd, Friedhof), 10 (Nordholz, Friedhof Knill), 11 (Nordholz, Knill 58) und 13 (Nordholz, Dorfstraße 140).

Die Fläche innerhalb der Fluglärmkontur 50 dB(A) tags des Prognoseszenarios 2035 vergrößert sich im Vergleich zum Nullszenario 2035 um 59,3 % von 50,70 km² auf 80,79 km². Wohnbebauung ist über die Vergrößerung der Fläche verteilt betroffen.

Die Vergrößerung ist primär darauf zurückzuführen, dass die bisher genutzten Hubschrauber des Typs Sea Lynx MK88A (H 2.1) durch die Hubschrauber des Typs NH90 MRFH (H 2.2) ersetzt werden.

Die für den Nachtzeitraum (22:00 bis 06:00 Uhr) ermittelten Flächen innerhalb der Fluglärmkonturen für das Prognoseszenario 2035 sind ebenfalls größer als die für das Nullszenario 2035 ermittelten Flächen.

Für den Nachtzeitraum vergrößert sich die Fläche innerhalb der Fluglärmkontur 55 dB(A) im Prognoseszenario 2035 gegenüber dem Nullszenario 2035 deutlich um 113,3 % von 1,73 km² auf 3,69 km². Die Fluglärmkontur 55 dB(A) nachts des Prognoseszenarios 2035 liegt zu großen Teilen auf dem Flugplatzgelände. Wohnbebauung ist von dieser Fläche nur geringfügig an der Grenze der Fluglärmkontur im nördlichen Bereich von Nordholz-Süd betroffen.

Die Fläche innerhalb der Fluglärmkontur 50 dB(A) nachts des Prognoseszenarios 2035 vergrößert sich im Vergleich zum Nullszenario 2035 um 84,2 % von 4,62 km² auf 8,51 km². Wohnbebauung ist von dieser Fläche im Bereich Knill, Nordholz-Süd sowie Westermoor betroffen. Von der Fluglärmkontur 50 dB(A) nachts des Prognoseszenarios 2035 eingeschlossen sind die IO 5 (Nordholz-Süd, Südstraße 1), 6 (Nordholz-Süd, Wanhödener Straße 1), 7 (Nordholz-Süd, Wanhödener Straße 2), 10 (Nordholz, Friedhof Knill) und 11 (Nordholz, Knill 58).

Die Fläche innerhalb der Fluglärmkontur 45 dB(A) nachts des Prognoseszenarios 2035 vergrößert sich im Vergleich zum Nullszenario 2035 um 104,7 % von 18,01 km² auf 36,86 km². Wohnbebauung ist über die Vergrößerung der Fläche verteilt betroffen.

Die Vergrößerung ist auch im Nachtzeitraum auf die lärmintensivere Luftfahrzeuggruppe H 2.2 sowie eine größere Anzahl an Flugbewegungen zurückzuführen.

Vergleich Prognoseszenario 2035 mit Vergleichsszenario 2016

Die für den Tageszeitraum für das Prognoseszenario 2035 ermittelten Flächen innerhalb der Fluglärmkonturen sind größer als die für das Vergleichsszenario 2016 ermittelten Flächen.

Die Fläche innerhalb der Fluglärmkontur 68 dB(A) tags vergrößert sich im Prognoseszenario 2035 gegenüber dem Vergleichsszenario 2016 um 60,9 % von 1,28 km² auf 2,06 km².

Die Fläche zwischen den Fluglärmkonturen 63 dB(A) und 68 dB(A) tags vergrößert sich im Prognoseszenario 2035 gegenüber dem Vergleichsszenario 2016 um 89,8 % von 1,18 km² auf 2,24 km².

Die Fläche zwischen den Fluglärmkonturen 58 dB(A) und 63 dB(A) tags vergrößert sich im Prognoseszenario 2035 gegenüber dem Vergleichsszenario 2016 um 68,3 % von 3,31 km² auf 5,57 km².

Die Fläche innerhalb der Fluglärmkontur 50 dB(A) tags des Prognoseszenarios 2035 vergrößert sich im Vergleich zum Vergleichsszenario 2016 um 71,5 % von 47,10 km² auf 80,79 km².

Die für den Nachtzeitraum ermittelten Flächen innerhalb der Fluglärmkonturen für das Prognoseszenario 2035 sind ebenfalls größer als die für das Vergleichsszenario 2016 ermittelten Flächen.

Für den Nachtzeitraum vergrößert sich die Fläche innerhalb der Fluglärmkontur 55 dB(A) im Prognoseszenario 2035 gegenüber dem Vergleichsszenario 2016 deutlich um 130,6 % von 1,60 km² auf 3,69 km².

Die Fläche innerhalb der Fluglärmkontur 50 dB(A) nachts des Prognoseszenarios 2035 vergrößert sich im Vergleich zum Vergleichsszenario 2016 um 100,2 % von 4,25 km² auf 8,51 km².

Die Fläche innerhalb der Fluglärmkontur 45 dB(A) nachts des Prognoseszenarios 2035 vergrößert sich im Vergleich zum Vergleichsszenario 2016 um 110,4 % von 17,52 km² auf 36,86 km².

Die folgende Tabelle fasst die Flächenausdehnung der jeweiligen Zonen für die betrachteten Szenarien zusammen.

Tabelle 3: Flächenvergleich der ermittelten Zonen der betrachteten Szenarien

| Szenario | Fläche in km ² | | | |
|--------------------------------|---|--|--|---|
| | L_{Aeq} ≥ 68 dB(A) Tag | L_{Aeq} < 68 dB(A) u. L_{Aeq} ≥ 63 dB(A) Tag | L_{Aeq} < 63 dB(A) u. L_{Aeq} ≥ 58 dB(A) Tag | L_{Aeq} ≥ 50 dB(A) Tag |
| Nullszenario 2035 | 1,57 | 1,37 | 3,74 | 50,70 |
| Prognoseszenario 2035 | 2,06 | 2,24 | 5,57 | 80,79 |
| Vergleichsszenario 2016 | 1,28 | 1,18 | 3,31 | 47,10 |
| | L_{Aeq} ≥ 55 dB(A) Nacht | L_{Aeq} ≥ 50 dB(A) Nacht | L_{Aeq} ≥ 45 dB(A) Nacht | |
| Nullszenario 2035 | 1,73 | 4,62 | 18,01 | |
| Prognoseszenario 2035 | 3,69 | 8,51 | 36,86 | |
| Vergleichsszenario 2016 | 1,60 | 4,25 | 17,52 | |

Fluglärmbelastung an ausgewählten Immissionsorten

Schutzgut Mensch

Bezüglich der Fluglärmbelastung an den untersuchten Immissionsorten mit Relevanz für das Schutzgut Mensch ist festzustellen, dass sich der äquivalente Dauerschallpegel des Prognoseszenarios 2035 im Vergleich zum Nullszenario 2035 an den Immissionsorten im Durchschnitt um +2,2 dB(A) am Tag und +2,6 dB(A) in der Nacht erhöht. Dabei reichen die Differenzen am Tag von +0,8 (IO 36) bis +3,8 dB(A) (IO 41) und in der Nacht von -0,7 (IO 17) bis +4,6 dB(A) (IO 40).

Der äquivalente Dauerschallpegel an den Immissionsorten erhöht sich im Prognoseszenario 2035 im Vergleich zum Vergleichsszenario 2016 im Durchschnitt um +2,9 dB(A) am Tag und +3,3 dB(A) in der Nacht. Dabei reichen die Differenzen am Tag von +1,0 (IO 17) bis +4,7 dB(A) (IO 23 und IO 28) und in der Nacht von -1,4 (IO 17) bis +8,1 dB(A) (IO 31).

Die Werte des äquivalenten Dauerschallpegels liegen bei der Mehrheit der Immissionsorte im Tagzeitraum deutlich unter dem Wert von 60 dB(A). Nur die Immissionsorte, die im unmittelbaren Umfeld des Flugplatzes liegen, weisen Pegelwerte oberhalb von 60 dB(A) auf. Für das Prognoseszenario 2035 weist der IO 8 (Nordholz, Knill 71) mit 63,9 dB(A) im Tagzeitraum den größten Pegelwert auf.

Im Nachtzeitraum liegen die Werte des äquivalenten Dauerschallpegels bei der Mehrheit der Immissionsorte deutlich unter dem Wert von 50 dB(A). Für das Prognoseszenario 2035 weist der IO 8 (Nordholz, Knill 71) mit 55,4 dB(A) im Nachtzeitraum den größten Pegelwert auf.

Bis auf den Immissionsort 8 (Nordholz, Knill 71), welcher unterhalb bzw. in geringen Abstand zu den Ab- und Anflugverfahren liegt, befindet sich bei keinem der betrachteten Szenarien ein IO innerhalb der Fluglärmkontur von 55 dB(A) in der Nacht. Beim Prognoseszenario 2035 befinden sich die IO 5, 6, 7, 10 und 11 innerhalb der Fluglärmkontur von 50 dB(A) in der Nacht. Im Gegensatz zum Nullszenario 2035 und Vergleichsszenario 2016 befinden sich beim Prognoseszenario 2035 die IO 5, 6, 7 und 8 innerhalb der Fluglärmkonturen von 63 dB(A) und 68 dB(A) am Tag. Die IO 4, 10, 11 und 13 befinden sich innerhalb der Konturen von 58 dB(A) und 63 dB(A). An den anderen

Immissionsorten liegen die Werte des äquivalenten Dauerschallpegels in Bereichen, wie sie auch durch andere Lärmquellen des täglichen Lebens hervorgerufen werden.

Fluglärmereignisse mit einem maximalen A-Schallpegel von über 85 dB(A) treten während des Tages mehrmals nur an den südwestlich und westlich des Marinefliegerstützpunktes gelegenen Immissionsorten an der Wanhödener Straße in Nordholz-Süd und im Bereich des Ortsteiles Knill auf. Diese Immissionsorte befinden sich unterhalb oder in geringen Abstand zu den Ab- und Anflugverfahren in Flugplatznähe und werden nur in geringer Höhe überflogen. Besonders im Bereich des Knill können Fluglärmereignisse über 85 dB(A) im Freien bis zu 13-mal täglich für das Nullszenario 2035 und Vergleichsszenario 2016 und bis zu 17-mal täglich für das Prognoseszenario 2035 auftreten. In der Nacht sind solche Ereignisse wegen der geringen Anzahl von Nachflugbewegungen bis zu viermal wöchentlich zu erwarten.

Schutzgebiete

Bezüglich der Fluglärmbelastung an den untersuchten Immissionsorten im Bereich von naturschutzrechtlichen Schutzgebieten ist festzustellen, dass sich der äquivalente Dauerschallpegel des Prognoseszenarios 2035 im Vergleich zum Nullszenario 2035 an den dortigen Immissionsorten im Durchschnitt um +2,2 dB(A) am Tag und +4,3 dB(A) in der Nacht erhöht. Dabei reichen die Differenzen am Tag von +0,8 (z. B. am IO 60) bis +4,5 dB(A) (IO 66) und in der Nacht von -0,2 (IO 74) bis +10,7 dB(A) (IO 66, 67).

Der äquivalente Dauerschallpegel an den Immissionsorten erhöht sich im Prognoseszenario 2035 im Vergleich zum Vergleichsszenario 2016 im Durchschnitt um +2,8 dB(A) am Tag und +4,9 dB(A) in der Nacht. Dabei reichen die Differenzen am Tag von +1,0 (IO 79) bis +5,3 dB (A) (IO 66) und in der Nacht von -3,3 (IO 64) bis +11,1 dB(A) (IO 67).

Mit Blick auf die Immissionsorte im Bereich von Schutzgebieten ist festzustellen, dass die Belastung durch Fluglärm bei einem Mittelwert der äquivalenten Dauerschallpegel von 37,6 dB(A) während des Tagzeitraums und 29,5 dB(A) während des Nachtzeitraums äußerst gering ausfällt. Die Höchstwerte der äquivalenten Dauerschallpegel im Bereich von Schutzgebieten betragen 51,7 dB(A) am Tag und 45,1 dB(A) in der Nacht.

Anzahl der durch Fluglärm Betroffenen

Den Antragsunterlagen liegt eine Stellungnahme zur Ermittlung der Anzahl der durch Fluglärm Betroffenen bei (siehe Anlage 5). Im Rahmen dieser Stellungnahme wurde für die Szenarien Vergleichsszenario 2016, Nullszenario 2035 und Prognoseszenario 2035 jeweils ermittelt, wie viele Menschen in den jeweiligen Zonen durch Fluglärm betroffen sind. Die Anzahl der Betroffenen ist in den nachfolgenden Tabellen für den Tag- und Nachtzeitraum dargestellt.

Tabelle 4: Anzahl Betroffene Tagzeitraum 06:00 - 22:00 Uhr

| | Vergleichsszenario 2016 | Nullszenario 2035 | Prognoseszenario 2035 |
|---------------|------------------------------------|------------------------------|----------------------------------|
| 50 - 55 dB(A) | 2.710 | 3.683 | 6.951 |
| 55 - 58 dB(A) | 259 | 325 | 846 |
| 58 - 60 dB(A) | 31 | 29 | 204 |
| 60 - 63 dB(A) | 26 | 45 | 45 |
| 63 - 65 dB(A) | 0 | 0 | 26 |
| >65 dB(A) | 0 | 0 | 0 |
| gesamt | 3.026 | 4.082 | 8.072 |

Tabelle 5: Anzahl Betroffene Nachtzeitraum 22:00 - 06:00 Uhr

| | Vergleichsszenario 2016 | Nullszenario 2035 | Prognoseszenario 2035 |
|---------------|------------------------------------|------------------------------|----------------------------------|
| 45 - 50 dB(A) | 443 | 498 | 1.913 |
| 50 - 55 dB(A) | 31 | 26 | 162 |
| 55 - 60 dB(A) | 0 | 0 | 5 |
| >60 dB(A) | 0 | 0 | 0 |
| gesamt | 474 | 524 | 2.080 |

Die Anzahl der Betroffenen liegt beim Prognoseszenario 2035 während des Tagzeitraums mit 8.072 insgesamt deutlich über der Anzahl der Betroffenen des Vergleichsszenarios 2016 (3.026) und des Nullszenarios 2035 (4.082). So erhöht sich die Anzahl der Betroffenen des Prognoseszenarios 2035 im Vergleich zum Vergleichsszenario 2016 je nach Fluglärmkontur um den Faktor 1,7 (Pegelwert 60 - 63 dB(A)) bis 6,6 (Pegelwert 58 - 60 dB(A)). Im Vergleich zum Nullszenario 2035 erhöht sich die Anzahl bei diesen Konturen um den Faktor 1,0 bis 7,0.

Gleiches gilt für den Nachtzeitraum. Auch hier erhöht sich die Anzahl der Betroffenen des Prognoseszenarios 2035 insgesamt deutlich im Vergleich zu den anderen Szenarien. Die Zahl der Betroffenen erhöht sich im Vergleich zum Vergleichsszenario 2016 um den Faktor 4,3 (Pegelwert 45 - 50 dB(A)) bis 5,2 (Pegelwert 50 - 55 dB(A)) und im Vergleich zum Nullszenario 2035 um den Faktor 3,8 bis 6,2.

Die Erhöhung der Zahl der Betroffenen beim Prognoseszenario 2035 im Vergleich zu den anderen Szenarien ist primär auf die größere Ausdehnung der Flächen innerhalb der Fluglärmkonturen zurückzuführen sowie der Tatsache geschuldet, dass große Teile der Ortschaften Nordholz und Midlum durch die Fluglärmkontur mit dem Pegelwert 50 dB(A) des Prognoseszenarios 2035 eingeschlossen sind.

5.4.2 Bodenlärm

Den Antragsunterlagen liegt eine schalltechnische Prognose der in der Nachbarschaft des Marinefliegerstützpunktes Nordholz durch die beantragten Änderungen zu erwartenden Bodengeräuschimmissionen bei (Bodenlärmgutachten, siehe Anlage 6). Als relevante Bodengeräusche werden Triebwerksprobeläufe und Straßenverkehr betrachtet.

Zur Abschätzung möglicher Auswirkungen werden in diesem Bodenschallgutachten für die Szenarien „Vergleichsszenario 2016“, „Nullszenario 2035“ und „Prognoseszenario 2035“ die Beurteilungspegel sowie Schallimmissionspläne berechnet und miteinander verglichen (zur Beschreibung der Szenarien siehe Abschnitt 5.3).

Die wichtigsten Ergebnisse, die sich aus den durchgeführten schalltechnischen Berechnungen ableiten lassen, sind nachfolgend dargestellt.

In allen betrachteten Szenarien treten bei Triebwerksprobeläufen an keinem der zwölf betrachteten maßgeblichen Immissionsorte Überschreitungen der Werte der Tag-Schutzzone 2 von 58 dB(A) sowie der Werte der Nacht-Schutzzone von 50 dB(A) für neue oder wesentlich baulich erweiterte militärische Flugplätze gemäß Fluglärmschutzgesetz auf.

Ein Vergleich des Prognoseszenarios 2035 mit dem Nullszenario 2035 zeigt, dass die Beurteilungspegel am Tag an den Immissionsorten IO 01 und IO 88 gleichbleiben und an allen anderen Immissionsorten sinken. Ein Vergleich der Beurteilungspegel in der Nacht zeigt hingegen einen Anstieg um bis zu 17 dB(A) im Prognoseszenario 2035 im Vergleich zum Nullszenario 2035. Grund hierfür ist die Durchführung von Triebwerksprobeläufen des NH90 im Nachtzeitraum im Prognoseszenario 2035.

Die verkehrliche Erschließung des Alpha-Bereichs wird maßgeblich über das Südtor zur Liegenschaft sichergestellt. Im Zusammenhang mit den geplanten Maßnahmen ist daher zukünftig eine stärkere Frequentierung des Südtors zu erwarten. Durch die stärkere Frequentierung des Südtors kommt es an der unmittelbar benachbarten Wohnbebauung im Prognoseszenario 2035 gegenüber dem Nullszenario 2035 zu einem Anstieg der Beurteilungspegel von bis zu 2,2 dB(A) am Tag und bis zu 2,5 dB(A) in der Nacht. Die Richtwerte der Verkehrslärmschutzverordnung für Dorf- und Mischgebiete von 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts und für reine und allgemeine Wohngebiete und Kleinsiedlungsgebiete von 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts werden an allen Immissionsorten sicher eingehalten.

5.4.3 Baulärm

Den Antragsunterlagen liegt eine schalltechnische Untersuchung zu baubedingten Schallimmissionen im Zusammenhang mit der Umsetzung der geplanten Baumaßnahmen bei (siehe Anlage 7).

Im Zuge der Umsetzung der geplanten Maßnahmen sind folgende baulärmrelevante Baumaßnahmen vorgesehen:

- Bauzustand BZ01 - Abbrucharbeiten
- Bauzustand BZ02 - Abbruch und Rückbau Oberflächenbelag
- Bauzustand BZ03 - Konstruktionsarbeiten
- Bauzustand BZ04 - Material- und Bodenlager
- Bauzustand BZ05 - Transporte zur Fläche für das Material- und Bodenmanagement
- Bauzustand BZ06 - Straßenbau

Für eine Worst-Case-Betrachtung wurde auch die Summe aller Bauzustände betrachtet.

Im Ergebnis dieser Betrachtung kann es im Zuge der baulichen Umsetzung der geplanten Maßnahmen an den Immissionsorten 84 (Nordholz, Bundesstraße 25) und 88 (Nordholz-Süd, Pickerstraße 7) zu Überschreitungen der Richtwerte der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm (AVV Baulärm) am Tag kommen.

Am IO 84 kann es im Bauzustand 04 zu einer Überschreitung des Richtwerts der AVV Baulärm um 3 dB(A) kommen. Diese Überschreitung wird durch eine Veränderung der Verortung der vorgesehenen Siebanlagen auf der Fläche für das Material- und Bodenmanagement vermieden.

Am IO 88 ergibt sich eine Überschreitung des Richtwerts der AVV Baulärm um 1 dB(A) bei der Betrachtung der Summe aller Bauzustände. Dieser Summenpegel ist als Worst-Case-Szenario zu verstehen. Bei der Bauausführung wird darauf geachtet, dass nicht alle Bauzustände gleichzeitig erfolgen und somit das Worst-Case-Szenario nicht eintritt.

An allen weiteren Immissionsorten werden die Richtwerte der AVV Baulärm eingehalten.

5.4.4 Luftschadstoffe

Den Antragsunterlagen liegt eine Berechnung und Bewertung der zu erwartenden Luftschadstoffemissionen und -immissionen bei (Luftschadstoffgutachten, siehe Anlage 8). Zur Abschätzung möglicher Auswirkungen werden in diesem Luftschadstoffgutachten die Szenarien „Vergleichsszenario 2016“, „Nullszenario 2035“ und „Prognoseszenario 2035“ bewertet und miteinander verglichen (zur Beschreibung der Szenarien siehe Abschnitt 5.3):

Die wesentlichen Ergebnisse des Luftschadstoffgutachtens lassen sich wie folgt zusammenfassen:

Immissionsbeiträge durch den Flug- und Flugplatzbetrieb

Im Nullszenario 2035 sowie im Vergleichsszenario 2016 sind für die Schadstoffe Stickstoffdioxid, Feinstaub PM10 und Benzol die Immissionsbeiträge selbst an den höchstbeaufschlagten Wohnnutzungen in unmittelbarer Flugplatznähe mit Anteilen von $\leq 3,0\%$ irrelevant i. S. der Nr. 4.1 der TA Luft 2021.

Im Prognoseszenario 2035 sind für die Schadstoffe Stickstoffdioxid, Feinstaub PM10 und Benzol die Immissionsbeiträge selbst an den höchstbeaufschlagten Wohnnutzungen in unmittelbarer Flugplatznähe ebenfalls irrelevant i. S. der Nr. 4.1 der TA Luft 2021.

Eine Ermittlung des Feinstaubes PM2,5 ist nicht erforderlich, da selbst wenn der Immissionsbeitrag von PM10 vollumfänglich der Fraktion PM2,5 zugeordnet wird, die Irrelevanzschwelle für PM2,5 von 3 % von $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ($0,75 \mu\text{g}/\text{m}^3$) unterschritten ist.

Insgesamt sind die vorhabenbedingten Veränderungen der Immissionsbeiträge im Vergleich der Szenarien als gering zu bezeichnen. Veränderungen resultieren insbesondere aus den quantitativen und qualitativen Veränderungen des Luftverkehrsaufkommens und insbesondere aus Veränderungen bodengebundener Emissionsquellen.

Im Hinblick auf die Kurzzeitbelastung ergeben sich für Feinstaub PM10 im Tagesmittel in allen Szenarien jeweils nur sehr geringe Immissionsbeiträge durch den Flug- und

Flugplatzbetrieb, die jeweils nicht ursächlich zu einer Überschreitung der einschlägigen Beurteilungswerte führen können.

In Hinblick auf die Kurzzeitbelastung von Stickstoffdioxid ist an allen Immissionsorten die Einhaltung des Immissions-Stundenwertes für Stickstoffdioxid sichergestellt. Es ist an allen Immissionsorten von einer Unterschreitung des Beurteilungswertes für die Kurzzeitbelastung für Stickstoffdioxid ($200 \mu\text{g}/\text{m}^3$ im Stundenmittel) auszugehen.

Bezogen auf die Beurteilungswerte zum Schutz der Vegetation und von Ökosystemen der 39. BImSchV und der TA Luft 2021 ergeben sich an den betrachteten Immissionsorten N1 bis N8 für sämtliche Szenarien keine relevanten Immissionsbeiträge des Flugplatzes.

Gesamtbelastung

Neben den Immissionsbeiträgen durch den Flug- und Flugplatzbetrieb wird in dem Luftschadstoffgutachten auch die Gesamtbelastung dargestellt. Die Gesamtbelastung umfasst neben den Immissionsbeiträgen des Flugverkehrs die vorherrschende Hintergrundbelastung.

Die Gesamtbelastung unterschreitet in allen Szenarien für die Schadstoffe Stickstoffdioxid, Feinstaub PM10 und Benzol an allen betrachteten Immissionsorten die Beurteilungswerte für die Langzeitbelastung der 39. BImSchV und der TA Luft 2021 deutlich. Die Beurteilungswertanteile sind dabei an sämtlichen Immissionsorten hauptsächlich auf die vorherrschende Grundbelastung zurückzuführen.

Die rechnerische Ermittlung der Gesamtbelastung von PM2,5 ist nicht erforderlich, da selbst unter der Prämisse, dass der Immissionsbeitrag von PM10 vollumfänglich der Fraktion PM2,5 zugeordnet wird, der Immissionswert der 39. BImSchV für PM2,5 von $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$ unterschritten ist.

Gerüche

In Bezug auf vorhabenbedingte Geruchsimmissionen ist festzuhalten, dass die Irrelevanzschwelle nach Anhang 7 der TA Luft 2021 von 0,02 (Geruchswahrnehmungshäufigkeit 2 % der Jahresstunden) in den betrachteten Szenarien am Immissionsort 81 (Pickersstraße 4, Nordholz-Süd) überschritten wird.

Im Ergebnis der Ermittlung der Gesamtbelastung werden maximal 10 % Geruchswahrnehmungshäufigkeit als Anteil der Jahresstunden erreicht. Der Immissionswert von 10 % für Wohn-/Mischgebiete wird damit eingehalten.

Vorhabenbedingt ergeben sich keine erheblichen Veränderungen der Geruchswahrnehmungshäufigkeit.

Insgesamt kommt das Luftschadstoffgutachten zu dem Ergebnis, dass durch den Flug- und Flugplatzbetrieb des Marinefliegerstützpunktes Nordholz in keinem der betrachteten Szenarien erhebliche nachteilige Auswirkungen auf die Luftschadstoffsituation zu erwarten sind.

5.4.5 Eingriffe in Natur und Landschaft

Die Eingriffe in Natur und Landschaft, die mit den in Abschnitt 4.1 dargestellten Änderungen verbunden sind, sind Gegenstand des Fachbeitrags Eingriffsregelung (siehe Anlage 10). Darüber hinaus sind auch die in Abschnitt 4.2 beschriebenen nachrichtlich dargestellten Maßnahmen Gegenstand dieses Fachbeitrags Eingriffsregelung. Im Fachbeitrag Eingriffsregelung erfolgt eine Ermittlung und Bilanzierung der Eingriffe in den Naturhaushalt und das Landschaftsbild gemäß der Bundeskompensationsverordnung (BKompV) sowie die Darstellung von Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen und der Kompensation.

Die Eingriffsflächen (Flächen, auf denen es entweder bau- oder anlagebedingt zu Verdichtungen oder Versiegelungen kommt) umfassen ca. 97 ha, hiervon werden ca. 74 ha baubedingt nur temporär beansprucht. Im Zuge der Baumaßnahmen werden ca. 23 ha versiegelt, hiervon sind bereits ca. 9 ha im Ist-Zustand versiegelt, so dass ca. 14 ha bisher unversiegelte Fläche durch das Vorhaben neu versiegelt wird. Von den Baumaßnahmen sind auch gesetzlich geschützte Biotope betroffen.

Um vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen, sind gemäß Fachbeitrag Eingriffsregelung die nachfolgenden Vermeidungs-, Verminderungs- und Schutzmaßnahmen vorgesehen:

- V_{Art1} Ökologische Baubegleitung (ÖBB)
- V_{Art2} Kontrolle zu fällender Bäume und Gehölzstrukturen
- V_{Art3} Kontrolle vor Abriss von Gebäuden
- V_{Art4} Amphibienschutzzaun
- V_{Art5} Vergrämung Brutvögel
- V_{Art6} Umsetzung Waldmeise
- S1 Schutz von Gehölzbeständen und naturschutzfachlich wertvollen Biotopen
- S2 Reptilienschutzzaun

Um das Eintreten von Verbotstatbeständen nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 bis 3 i. V. m. § 44 Abs. 5 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) ausschließen zu können, sind die folgenden mit der Unteren Naturschutzbehörde des Landkreises Cuxhaven abgestimmten vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen (CEF-Maßnahmen) sowie Maßnahmen zur Sicherung des Erhaltungszustandes (FCS-Maßnahmen) vorgesehen:

- ACEF1 Zauneidechse - Umsiedlung
- ACEF1a Zauneidechse - Ausgleichsfläche I
- AFCS1b Zauneidechse - Ausgleichsfläche II
- AFCS1c Zauneidechse - Ausgleichsfläche III
- ACEF1d Zauneidechse - Ausgleichsfläche IV
- ACEF1e Zauneidechse - Ausgleichsfläche V
- ACEF1f Zauneidechse - Ausgleichsfläche VI
- ACEF1g Zauneidechse - Ausgleichsfläche VII
- ACEF3 Feldlerche
- ACEF4 Kiebitz
- ACEF5 Sperber

Die vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen ACEF1a - ACEF1g dienen zusätzlich dem Ausgleich für den Habitatverlust von anderen Offenlandarten (u. a. Heidelerche, Bluthänfling), da die bereitgestellten Ausgleichsflächen gleichwertige Habitate auch für diese Arten bieten.

Auch unter Berücksichtigung der Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen sowie der CEF- und FCS-Maßnahmen führt das Vorhaben zu erheblichen Beeinträchtigungen (§ 4 Abs. 3 Nr. 2 BKompV) sowie erheblichen Beeinträchtigungen besonderer Schwere (§ 4 Abs. 3 Nr. 1 BKompV) auf die Schutzgüter Biotope/Pflanzen und Boden.

Der biotopwertbezogene Kompensationsbedarf für die erhebliche Beeinträchtigung der Schutzgüter Biotope, Tiere - Reptilien und Boden wurde nach der BKompV ermittelt. Darüber hinaus können erhebliche Beeinträchtigungen besonderer Schwere gem. § 7 BKompV auf die Schutzgüter Biotope und Boden nicht ausgeschlossen werden. Die erheblichen Beeinträchtigungen besonderer Schwere sollen sowohl auf Flächen innerhalb der Liegenschaft als auch auf landwirtschaftlich genutzten Flächen im Bereich der Küstenheiden nordwestlich des Marinefliegerstützpunktes Nordholz kompensiert werden.

Zur Kompensation sind die folgenden Ausgleichsmaßnahmen geplant:

- A2a Trockene Sandheide / Sandmagerrasen - Ausgleichsfläche 2 (nördliche Liegenschaft)
- A2b Trockene Sandheide / Sandmagerrasen - Ausgleichsfläche 3 (nördliche Liegenschaft)
- A2c Trockene Sandheide / Sandmagerrasen - Ausgleichsfläche 4 (nördliche Liegenschaft)
- A2d Trockene Sandheide - Ausgleichsfläche 5 (nördliche Liegenschaft)
- A2e Trockene Sandheide / Feldhecke - Ausgleichsfläche 6 (nördliche Liegenschaft)
- A2f Trockene Sandheide - Ausgleichsfläche 7 (nördliche Liegenschaft)
- A2g Trockene Sandheide - Ausgleichsfläche 8 (nördliche Liegenschaft)
- A2h Trockene Sandheide - Ausgleichsfläche 9 (nördliche Liegenschaft)
- A2f Trockene Sandheide / mesophiles Grünland - Ausgleichsfläche 11a/b (nördliche Liegenschaft)
- A6 Trockene Sandheide - Ausgleichsfläche 1 (außerhalb Liegenschaft)
- A7 Mesophiles Grünland - Ausgleichsfläche 2a (außerhalb Liegenschaft)
- A8 Trockene Sandheide / Halbruderale Gras- und Staudenflur - Ausgleichsfläche 2b (außerhalb Liegenschaft)
- A9 Mesophiles Grünland - Ausgleichsfläche 3 (außerhalb Liegenschaft)
- A10 Mesophiles Grünland - Ausgleichsfläche 4 (außerhalb Liegenschaft)
- A11 Mesophiles Grünland - Ausgleichsfläche 5 „Küstenheide Nr. 5“ (außerhalb Liegenschaft)

Insgesamt sollen Flächen mit einer Größe von ca. 68 ha aufgewertet werden. Die Kompensationsmaßnahmen, u. a. Ausgleichsflächen für Inanspruchnahme hochwertiger und gesetzlich geschützter Biotope und Beeinträchtigung von Zauneidechsenlebensraum im Bereich des Marinefliegerstützpunkt Nordholz, sind dabei multifunktional und multiinstrumental (vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen (sog. CEF-Maßnahmen) nach § 44 Abs. 5 BNatSchG und/oder Maßnahmen zur Wiederherstellung der geschützten Biotope gemäß § 30 Abs. 3 BNatSchG) geplant und wirksam.

Gemäß Fachbeitrag Eingriffsregelung verbleiben unter Berücksichtigung der geplanten Maßnahmen keine Eingriffe in den Naturhaushalt und das Landschaftsbild, die nicht kompensiert werden.

5.4.6 Artenschutz

Den Antragsunterlagen liegt eine Untersuchung zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung bei (siehe Anlage 11). Im Rahmen der Untersuchung zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung wurde untersucht, ob vorhabenbedingt Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 i. V. m. § 44 Abs. 5 BNatSchG eintreten können. Diesbezüglich wurde das Vorkommen von besonders und streng geschützten Arten i. S. des § 7 Abs. 2 BNatSchG faunistisch untersucht. Darauf aufbauend wurden die mit der geplanten Umsetzung des Vorhabens bereits erkennbaren Beeinträchtigungen ermittelt und Empfehlungen gegeben, um das Eintreten von Verbotstatbeständen des § 44 BNatSchG zu vermeiden.

Betrachtet wurden die Artengruppen Brutvögel, Gastvögel, Reptilien, Amphibien, Insekten und Spinnen, Fische und aquatische Mollusken, Landsäugetiere und Meeressäuger sowie Pflanzen. Im Ergebnis der Untersuchung werden für die Brutvogelarten Feldlerche, Heidelerche, Bluthänfling, Kiebitz und Sperber sowie für die Reptilienart Zauneidechse vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen (CEF-Maßnahmen) notwendig, um das Eintreten von Verbotstatbeständen nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 bis 3 i. V. m. § 44 Abs. 5 BNatSchG ausschließen zu können.

Für alle übrigen Brutvögel sowie für Fledermäuse sind allgemeine Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung zu beachten, um das Eintreten von Verbotstatbeständen nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 bis 3 i. V. m. § 44 Abs. 5 BNatSchG ausschließen zu können.

Für alle anderen gemeinschaftsrechtlich geschützte Arten kann das Eintreten artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände ausgeschlossen werden.

Im Ergebnis der Untersuchung zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung kann unter Berücksichtigung von CEF-Maßnahmen sowie allgemeinen Vermeidungs- und Verminierungsmaßnahmen das Eintreten von Verbotstatbeständen nach § 44 Abs. 1 BNatSchG ausgeschlossen werden.

5.4.7 Natura 2000

Dem Antrag liegt eine Fauna-Flora-Habitat-Verträglichkeitsuntersuchung (FFH-VU) bei (siehe Anlage 12). Im Rahmen dieser Untersuchung ist eine Prüfung dahingehend erfolgt, ob das Vorhaben zu Beeinträchtigungen in europäischen Schutzgebieten des Netzes Natura 2000 führen kann. Diese Prüfung erfolgte im Hinblick auf die folgenden Schutzgebiete:

FFH-Gebiete:

- DE 2306-301 Nationalpark Niedersächsisches Wattenmeer
- DE 0916-391 Nationalpark Schleswig-Holsteinisches Wattenmeer und angrenzende Küstengebiete
- DE 2016-301 Nationalpark Hamburgisches Wattenmeer
- DE 2018-331 Unterelbe

- DE 2323-392 Schleswig-Holsteinisches Elbästuar und angrenzende Flächen
- DE 2316-331 Unterweser
- DE 2117-331 Küstenheiden und Krattwälder bei Cuxhaven
- DE 2218-301 Ahlen-Falkenberger Moor, Seen bei Bederkesa
- DE 2220-301 Balksee und Randmoore, Nordahner Holz
- DE 2418-301 Sellstedter See und Ochsentritftmoor
- DE 2218-302 Aßbütteler und Herrschaftliches Moor
- DE 2317-302 Dorumer Moor
- DE 2317-331 Extensivweiden nördlich Langen

Vogelschutzgebiete:

- DE 2210-401 Niedersächsisches Wattenmeer und angrenzendes Küstenmeer
- DE 0916-491 Ramsar-Gebiet Schleswig-Holsteinisches Wattenmeer und angrenzende Küstengebiete
- DE 2016-401 Nationalpark Hamburgisches Wattenmeer
- DE 2121-401 Unterelbe
- DE 2323-401 Unterelbe bis Wedel

Zunächst wurde eine Voruntersuchung (Screening) durchgeführt. Im Rahmen der Voruntersuchung konnte für die folgenden FFH-Gebiete eine erhebliche Beeinträchtigung ausgeschlossen werden:

- DE 2117-331 Küstenheiden und Krattwälder bei Cuxhaven
- DE 2218-302 Aßbütteler und Herrschaftliches Moor
- DE 2220-301 Balksee und Randmoore, Nordahner Holz
- DE 2317-302 Dorumer Moor
- DE 2317-331 Extensivweiden nördlich Langen

Für die restlichen Schutzgebiete wurde eine FFH-Verträglichkeitsuntersuchung erforderlich, da aufgrund der vorhabenbedingten deutlichen Erhöhung der Schallimmissionen im Bereich der Natura-2000 Gebiete und der optischen Reize (Störwirkungen) erhebliche Beeinträchtigungen der Schutz- und Erhaltungsziele sowie maßgeblichen Bestandteile nicht von vornherein ausgeschlossen werden konnten.

Im Ergebnis der FFH-Verträglichkeitsuntersuchung können erhebliche Beeinträchtigungen der genannten FFH-Gebiete sowie der Vogelschutzgebiete durch das Vorhaben offensichtlich ausgeschlossen werden, da weder direkte noch indirekte negative Auswirkungen auf die Lebensraumtypen des Anhangs I (einschließlich ihrer charakteristischen Arten) oder Arten des Anhangs II der FFH-Richtlinie der berücksichtigten Schutzgebiete zu erwarten sind.

5.4.8 Inanspruchnahme von Waldflächen

Im Zusammenhang mit den beantragten Änderungen und den nachrichtlich dargestellten Baumaßnahmen ist die Rodung von rd. 12 ha Wald im Sinne des Bundeswaldgesetzes (BWaldG) erforderlich. Diese Rodung wird durch Aufforstungen auf Flächen der Landwirtschaftskammer Niedersachsen im Landkreis Rotenburg forstrechtlich kompensiert.

Gemäß § 45 Abs. 2 Satz 3 BWaldG i. V. m. § 30 Abs. 3 LuftVG wird im Rahmen des luftrechtlichen Genehmigungsverfahrens die Waldumwandlung - für die Inanspruchnahme der Waldflächen, die im Zusammenhang mit den luftrechtlich relevanten Maßnahmen stehen - abschließend erörtert und darüber entschieden. In Niedersachsen ist die Untere Forstbehörde hierbei zu hören. Das entsprechende Anhörungsverfahren wird durch das Luftfahrtamt der Bundeswehr eingeleitet. Gegenstand des Anhörungsverfahrens sind ebenfalls die Waldrodungen, die mit den nachrichtlich dargestellten Maßnahmen verbunden sind.

5.4.9 Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser

Dem Antrag liegt ein Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie bei (siehe Anlage 13). Im Rahmen dieser Untersuchung ist eine Prüfung dahingehend erfolgt, ob das Vorhaben mit den Bewirtschaftungszielen gemäß § 27 und § 47 Wasserhaushaltsgesetz (WHG) vereinbar ist. Diese Prüfung erfolgte im Hinblick auf die durch das Vorhaben betroffenen Grund- und Oberflächenwasserkörper.

Grundwasserkörper (GWK)

Der Vorhabensbereich liegt im Bereich der zwei GWK „Untere Weser Lockergestein rechts“ (4_2501) und „Land Hadeln Lockergestein“ (NI11_8). Für die beiden betroffenen Grundwasserkörper wurden die Ziele eines guten mengenmäßigen Zustands nach § 47 WHG bereits erreicht. Der chemische Zustand wurde hingegen für beide GWK als „schlecht“ eingestuft. Die signifikanten Belastungen beider GWK sind diffuse Quellen aus der Landwirtschaft.

Mit dem Vorhaben sind keine bewertungsrelevanten Veränderungen des mengenmäßigen oder des chemischen Zustands der beiden betroffenen GWK verbunden, sodass ein Verstoß gegen das Verschlechterungsverbot ausgeschlossen werden kann.

Durch das Vorhaben werden keine zusätzlichen Schadstoffe in Boden oder Gewässer eingebracht. Daraus folgt, dass das Vorhaben nicht geeignet ist, einen signifikanten und anhaltend steigenden Trend auszulösen. Ein Verstoß gegen das Trendumkehrgebot für die vom Vorhaben betroffenen GWK kann ausgeschlossen werden.

Da das Vorhaben grundsätzlich nicht geeignet ist, etwaige Maßnahmen zur Erreichung der Bewirtschaftungsziele zu be- oder verhindern, kann ein Verstoß gegen das Verbesserungsgebot ausgeschlossen werden.

Oberflächenwasserkörper (OWK)

Durch das Vorhaben sind die OWK „Spiekaer Wasserlöse und Nördl. Grauwallgraben“ (26088; künstlich angelegter OWK) und „Altenbrucher Kanal“ (31039; erheblich veränderter OWK) betroffen. Die Betroffenheit ergibt sich aufgrund der bestehenden Einleiterlaubnis (siehe Abschnitt 5.5) von Abwasser aus Regenrückhaltebecken für den Scharnstedter Bach, der in den OWK „Spiekaer Wasserlöse und Nördl. Grauwallgraben“ mündet und den Wanhödener Bach, der in den OWK „Altenbrucher Kanal“ fließt.

Vorhabenbedingt treten keine nachteiligen Veränderungen der unterstützend heranzuziehenden Qualitätskomponenten oder Überschreitungen der Umweltqualitätsnormen für flussgebietsspezifische Schadstoffe in den OWK „Spiekaer Wasserlöse und Nördl. Grauwallgraben“ und „Altenbrucher Kanal“ ein. Eine Verschlechterung der biologischen Qualitätskomponenten, die aus nachteiligen Veränderungen der unterstützend

heranzuziehenden Qualitätskomponenten resultiert, ist für die vom Vorhaben betroffenen OWK ausgeschlossen. Vorhabenbedingt treten ebenfalls keine nachteiligen Veränderungen ein, die zu einer veränderten Zustandsbewertung und dadurch bedingt zu einer Verschlechterung der biologischen Qualitätskomponenten Makrophyten/Phytobenthos, benthische wirbellose Fauna oder Fischfauna in den OWK „Spiekaer Wasserlöse und Nördl. Grauwallgraben“ und „Altenbrucher Kanal“ führen. Eine Verletzung des Verschlechterungsverbots hinsichtlich des ökologischen Potenzials ist daher für die vom Vorhaben betroffenen OWK ausgeschlossen.

Da vorhabenbedingt keine nachteiligen Veränderungen der Schadstoffsituation eintreten, die zu einer zusätzlichen Verschlechterung des chemischen Zustands der beiden betroffenen OWK führen, ist eine Verletzung des Verschlechterungsverbotes hinsichtlich des chemischen Zustands für die beiden OWK ausgeschlossen.

Die zur Erreichung der Bewirtschaftungsziele festgelegten Maßnahmen werden durch die geplanten Maßnahmen nicht be- oder verhindert. Aufgrund bestehender Defizite ist die Zielerreichung im aktuellen Bewirtschaftungszeitraum sowohl für den chemischen Zustand als auch hinsichtlich des ökologischen Potenzials unwahrscheinlich bzw. gefährdet. Im Ergebnis des Fachbeitrags Wasserrahmenrichtlinie kann aber ausgeschlossen werden, dass die geplanten Maßnahmen hierzu beitragen. Ein Verstoß gegen das Verbesserungsgebot kann somit für die betroffenen OWK ausgeschlossen werden.

Die geplanten Maßnahmen sind insgesamt mit den Bewirtschaftungszielen nach §§ 27 und 47 WHG vereinbar.

5.5 Entwässerung

Die bestehende Einleitgenehmigung des Marinefliegerstützpunktes Nordholz ist bis März 2027 gültig. Vor dem Hintergrund der erforderlichen Erneuerung der Einleitgenehmigung im Jahr 2027 wurde für die Entwässerung des Marinefliegerstützpunktes Nordholz ein Liegenschaftsbezogenes Abwasserentsorgungskonzept (LAK) Teil B für den Bereich südlich der Start- und Landebahn erstellt. Das LAK Teil B dient insbesondere der Feststellung des baulichen sowie hydraulischen Sanierungsbedarfs des Entwässerungssystems der Liegenschaft. In diesem LAK Teil B wurden auch die geplanten Baumaßnahmen im Alpha-Bereich berücksichtigt. Gemäß dem LAK Teil B ist eine Sanierung des bestehenden Entwässerungsnetzes sowie der Neubau von Entwässerungsanlagen vorgesehen.

Das LAK Teil B umfasst insbesondere die folgenden Maßnahmen:

- Sanierung Kanalnetz (Regenwasser und Schmutzwasser)
- Neubau von Niederschlags- und Schmutzwasserkanalisation
- Neubau Versickerungsbecken West
- Neubau Rückhalte- / Pufferbecken Ost
- Neubau Pufferbecken West

Der Alpha-Bereich wird im Trennsystem entwässert. Das Niederschlagswasser der befestigten Flächen wird entsprechend der bis März 2027 gültigen Einleitgenehmigung aktuell in etwa zur Hälfte in Richtung Osten über das Regenrückhaltebecken II in den Wanhödener Bach und in Richtung Westen über das Regenrückhaltebecken IV in den Scharnstedter Bach eingeleitet. Das anfallende Schmutzwasser wird über vier kleinere

Pumpwerke mittels einer Druckrohrleitung dem Hauptpumpwerk der Liegenschaft im Nordwesten zugeführt.

Im Falle des Einsatzes von Flächenenteisungsmitteln werden entsprechend der aktuell gültigen Einleitgenehmigung nach einem Einsatz von Enteisungsmitteln die ersten Niederschläge in den Regenrückhaltebecken zurückgehalten. Die Abläufe der Becken dürfen erst bei einem Füllstand von 70 % geöffnet werden. Vor dem Ablassen des enteisungsmittelhaltigen Niederschlagsabwassers sind spezielle Parameter zu bestimmen.

Die Einleitung von enteisungsmittelhaltigem Abwasser wird zukünftig (nach Ablauf der derzeit gültigen Einleitgenehmigung) nicht mehr erlaubt sein. Daher ist vorgesehen, enteisungsmittelhaltiges Abwasser zukünftig mittels geeigneter TOC-Messung zu separieren, in ein Pufferbecken zu leiten und von dort aus gedrosselt in die Schmutzwasserkanalisation bzw. direkt ins Klärwerk einzuleiten.

Die Entwässerungsanlagen für den Taxiway Golf und die angeschlossenen Flugbetriebsflächen werden erneuert und an die Oberflächenentwässerung der Liegenschaft angeschlossen. Zur Fassung des anfallenden Oberflächenwassers auf allen Flugbetriebsflächen sind Entwässerungsrinnen (Schlitzrinnen) angeordnet, die über Ablaufleitungen DN 200 an das Kanalsystem angeschlossen werden.

Im Sommerbetrieb wird das unbelastete Niederschlagswasser auch zukünftig über die normale Vorflut der Liegenschaft abgeführt (Regenrückhaltebecken Ost, Versickerungsbecken West).

Im Winterbetrieb wird das mit Flächenenteisungsmittel belastete Niederschlagswasser übergeordnet auf der Liegenschaft in den zentralen Pufferbecken Ost und West gesammelt und von dort aus gedrosselt in die Schmutzwasserkanalisation / ins Klärwerk eingeleitet.

Bei Anwendung von Flugzeugenteisungsmitteln wird das mit Flugzeugenteisungsmittel belastete Niederschlagswasser über die entsprechende Schieberstellung unterirdischen Lagertanks zugeführt und von dort entsorgt.

Die Flächen der Ringstraße Süd, der Betriebsstraße Nord-Süd, Gehwege und sonstige Verkehrsflächen werden nicht an das Kanalnetz angeschlossen. Für diese Flächen erfolgt eine dezentrale Regenwasserbewirtschaftung über die angrenzenden Grünflächen.

Alle Dachflächen neuer Gebäude / Hallen werden über eigene Versickerungsanlagen entwässert. Das Schmutzwasser der sanitären Anlagen wird in das Liegenschaftsabwassernetz geleitet. Das Schmutzwasser, welches beim Waschen der Hubschrauber in der Halle anfällt, wird in einer Entwässerungsrinne gesammelt und über Grundleitungen in eine Schmutzwasseraufbereitungsanlage geleitet.

Im Bereich der Flugdeckausbildungsanlage erfolgt keine Betankung oder Enteisung. Ebenfalls ist der Einsatz von Löschschaum nicht vorgesehen. Die Entwässerung der Fläche soll deshalb über eine Versickerung in den Grünflächen realisiert werden. Ggf. werden Wasseransammlungen in Tiefpunkten der Angleichflächen über Muldeneinläufe oder sonstige Maßnahmen verhindert.

Das luftrechtliche Genehmigungsverfahren entfaltet keine Konzentrationswirkung. Dies hat zur Folge, dass alle wasserrechtlich erforderlichen Erlaubnisse und Genehmigungen für die Entwässerung der hier beantragten Änderungen in den für die Erteilung dieser Genehmigungen durchzuführenden Verfahren eingeholt werden (siehe Abschnitt 6.3).

5.6 Raumordnung und Städtebau

Es ist durch die Militärische Luftfahrtbehörde zu prüfen, ob die beantragten Änderungen des Marinefliegerstützpunktes Nordholz den Erfordernissen der Raumordnung und des Städtebaus entsprechen.

5.6.1 Erfordernisse der Raumordnung und der Landesplanung

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

In dem derzeit gültigen Regionale Raumordnungsprogramm für den Landkreis Cuxhaven vom 28. Juni 2012 ist in der Umgebung des Marinefliegerstützpunktes Nordholz ein „Vorbehaltsgebiet Lärmbereich“ ausgewiesen. Dieses umfasst den mit Verordnung vom 27.09.1995 festgesetzten Lärmschutzbereich nach Fluglärmsgesetz, abgegrenzt mit 67 dB(A). In diesem Gebiet ist entsprechend Ziffer 2.1.07 des LROP sicherzustellen, dass der Abstand zwischen dem Flughafen und der Wohnbebauung sowie sonstigen lärmempfindlichen Einrichtungen und Nutzungen nicht geringer wird. Insbesondere ist ein Heranrücken der Wohnbebauung an den Flughafen zu unterlassen. Der Marinefliegerstützpunkt Nordholz ist darüber hinaus entsprechend Ziffer 4.1.5 des LROP unter dem Aspekt der zivilen Mitbenutzung als „Vorranggebiet Verkehrsflughafen“ ausgewiesen. Des Weiteren sind Teile des Marinefliegerstützpunktes Nordholz als Vorbehaltsgebiet Natur und Landschaft und Vorbehaltsgebiet Wald ausgewiesen. Zudem befindet sich der Marinefliegerstützpunkt Nordholz in einem Vorranggebiet Trinkwassergewinnung.

Mit den hier beantragten Änderungen ist ein zusätzlicher Flächenbedarf für die temporäre Einrichtung des Material- und Bodenlagers außerhalb des bestehenden Flugplatzgeländes verbunden. Diese Fläche befindet sich ebenfalls innerhalb eines Vorranggebietes Trinkwassergewinnung.

Eine Änderung des Bauschutzbereiches ist mit den beantragten Änderungen nicht verbunden (siehe Abschnitt 5.2).

Im Übrigen wird, soweit es um den mit den Änderungen verbundenen Eingriff in Natur und Landschaft geht, auf den dem Antrag beigelegten Fachbeitrag Eingriffsregelung Bezug genommen (siehe Abschnitt 5.4.5 und Anlage 10).

5.6.2 Erfordernisse des Städtebaus

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

Im Flächennutzungsplan der Gemeinde Nordholz (heute Gemeinde Wurster Nordseeküste), Neuaufstellung vom 26.05.2014, ist der bestehende Marinefliegerstützpunkt Nordholz als „Marineflugplatz“ dargestellt. Der von der Sportfluggruppe Nordholz/Cuxhaven genutzte Bereich ist als „Sportflugplatz“ dargestellt.

Zudem sind die Schutzzonen 1 und 2 des Lärmschutzbereichs nach Fluglärmgesetz entsprechend der Verordnung vom 27.09.1995 (abgegrenzt mit 75 dB(A) bzw. 67 dB(A)) nachrichtlich dargestellt.

Die kommunale Planungshoheit kann dadurch beeinträchtigt werden, dass sich aus der Festsetzung von Lärmschutzbereichen nach dem Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm Baubeschränkungen und Bauverbote ergeben. Ferner kann die Möglichkeit zur Errichtung von Gebäuden für öffentliche Einrichtungen beschränkt werden. In diesem Zusammenhang ist von Bedeutung, dass mit den beantragten Änderungen eine Veränderung des Fluglärms und damit eine Veränderung möglicher Betroffenheiten der kommunalen Planungshoheit verbunden ist.

Die kommunale Planungshoheit kann zudem auch durch Beschränkungen beeinträchtigt werden, die aufgrund eines Bauschutzbereichs nach § 12 LuftVG zu beachten sind. Solche Einschränkungen sind heute bereits nach Maßgabe des bestehenden Bauschutzbereichs vorhanden. Eine Änderung des Bauschutzbereichs ist nicht Gegenstand der vorliegenden Änderungen (siehe Abschnitt 5.2).

Im Zusammenhang mit den Baumaßnahmen im Alpha-Bereich muss eine Fläche für Material- und Bodenmanagement hergerichtet und temporär entsprechend genutzt werden. Die hierfür vorgesehene ca. 40 ha große Fläche, welche direkt nördlich an den zivilen Sportflugplatz grenzt, liegt außerhalb des bestehenden Marineflugplatzes. Diese Flächen sind derzeit im Flächennutzungsplan der Gemeinde Nordholz (heute Gemeinde Wurster Nordseeküste) als „Flächen für die Landwirtschaft“ ausgewiesen.

6 Hinweise auf weitere Verwaltungsverfahren

Das hier durchzuführende luftrechtliche Genehmigungsverfahren entfaltet keine Konzentrationswirkung. Nachrichtlich ist daher auf die folgenden weiteren Verwaltungsverfahren hinzuweisen:

6.1 Ausnahmen zum Artenschutz nach § 45 BNatSchG

Im Rahmen der vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen zum Schutz der Zauneidechse ist eine Vergrämung bzw. ein Fang mit Umsiedlung der Zauneidechse auf Ersatzhabitate erforderlich. Da diese Maßnahme selbst zur Auslösung der Zugriffsverbote des § 44 Abs.1 BNatSchG führt, wurde durch das Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr, Kompetenzzentrum Baumanagement Hannover, beim Landkreis Cuxhaven als zuständige Untere Naturschutzbehörde eine Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG beantragt. Die Ausnahmegenehmigung wurde am 10.06.2022 durch die Untere Naturschutzbehörde erteilt (siehe Anlage 15). Die Umsetzung dieser Maßnahmen erfolgt aktuell.

6.2 Ausnahmen zum Biotopschutz nach § 30 BNatSchG

Ein Teil der geplanten Maßnahmen erfolgt in Bereichen mit Biotopen, die nach § 30 Abs. 1 BNatSchG in Verbindung mit § 24 des Niedersächsischen Ausführungsgesetzes zum Bundesnaturschutzgesetz (NAGBNatSchG) unter Schutz stehen (siehe Abschnitt 5.4.5).

Handlungen, die zu einer Zerstörung oder einer sonstigen erheblichen Beeinträchtigung dieser Biotope führen können, sind verboten. Die jeweils erforderliche Ausnahme von diesem Verbot wird bei der zuständigen Unteren Naturschutzbehörde des Landkreises Cuxhaven beantragt.

6.3 Entwässerung

Die erforderlichen Erlaubnisse/Bewilligungen in Bezug auf die Entwässerung werden beim Landkreis Cuxhaven (Untere Wasserbehörde) als zuständige Genehmigungsbehörde eingeholt.

6.4 Genehmigungsverfahren nach Bundesimmissionsschutzgesetz

Für die Errichtung und den Betrieb des Heizwerks ist beim zuständigen Staatlichen Gewerbeaufsichtsamt Cuxhaven ein Genehmigungsverfahren nach den Vorgaben des Bundesimmissionsschutzgesetzes durchzuführen.

6.5 Kenntnissgabeverfahren

Die weiteren Bau- / Hochbauprojekte werden als Baumaßnahmen, die der Landesverteidigung dienen, im Rahmen von Kenntnissgabeverfahren entsprechend § 74 Abs. 4 der Niedersächsischen Bauordnung (NBauO) der obersten Bauaufsichtsbehörde angezeigt.

Mit freundlichen Grüßen
BD Nord

