

Amt für Bundesbau (AfB) beim Finanzministerium und beim Ministerium für
Energiewende, Klimaschutz, Umwelt und Natur des Landes Schleswig-Hol-
stein, Knooper Weg 75, 24116 Kiel

FB12 Hochbau BMVg und NATO

Luftfahrtamt der Bundeswehr
Abteilung 1 Referat 1 d
Luftrechtliche Angelegenheiten
Postfach 90 61 10 / 529
51127 Köln

Geschäftszeichen: 144562/2023

Dipl.-Ing.
Nina.Eisenberg@afb.landsh.de
Telefon: +49-431-988-8640
Telefax: +49-431-988-636-8640

4. Oktober 2023

nachrichtlich:

Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und
Dienstleistungen der Bundeswehr
Kompetenzzentrum für Baumanagement Kiel
Feldstraße 234
24106 Kiel – ohne Anlage –

Jagel; Flgpl Schleswig (NATO)- Jagel

WE-Nr.: 00355 NATO,

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

Sehr geehrte Damen und Herren,

auf dem NATO-Flugplatz Schleswig ist der Betrieb von unbemannten Luftfahrzeugen des Typs Eurodrohne sowie von Luftfahrzeugen des Typs Global 6000 geplant. In diesem Zusammenhang sind verschiedene Anpassungen der Infrastruktur des Flugplatzes erforderlich. Zudem sind weitere Änderungen im Zusammenhang mit der Anpassung des bestehenden Rollkonzeptes des Flugplatzes geplant sowie die Einrüstung eines Instrumentenlandesystems der Kategorie I (CAT I) für die Anflugrichtung 23 vorgesehen.

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

1 Übersicht der beantragten Änderungen

Änderungen, die Flugbetriebsflächen betreffen bzw. unmittelbar flugbetriebsrelevant sind

Die hier beantragten Änderungen umfassen die folgenden Maßnahmen:

- Anlage von Wendeschleifen an den Enden der Start- und Landebahn 07/25 in einer Breite von 23 m (in den Planunterlagen in Anlage 1.2 als Maßnahme Nr. 1 bezeichnet)
- Anpassung der Z-Line (Verbreiterung in Teilbereichen) zur Erschließung neuer Abstell- / Wartungshallen (in den Planunterlagen in Anlage 1.2 als Maßnahme Nr. 2 bezeichnet)
- Errichtung von vier Abstell- / Wartungshallen westlich der Z-Line (Gebäude 700 bis 703; Gebäude 700: Abstell- / Wartungshalle Global 6000, Gebäude 701 und 702: Wartungs- / Instandsetzungshallen Eurodrohne, Gebäude 703: Kombinierte Abstell- und Waschhalle Eurodrohne) (in den Planunterlagen in Anlage 1.2 als Maßnahme Nr. 3 bezeichnet)
- Errichtung von Vorfeldern für neue Abstellhallen (Gebäude 704 - 707) nördlich der Z-Line (in den Planunterlagen in Anlage 1.2 als Maßnahme Nr. 4 bezeichnet)
- Errichtung von 4 Abstellhallen (Gebäude 704 - 707) für das System Eurodrohne nördlich der Z-Line (in den Planunterlagen in Anlage 1.2 als Maßnahme Nr. 5 bezeichnet)
- Anpassung der Rollwegbreite zwischen Kopf 05 und 07 (Verbreiterung auf 23 m) (in den Planunterlagen in Anlage 1.2 als Maßnahme Nr. 6 bezeichnet)
- Verlegung Rollweg Nord und Verbreiterung auf eine Breite von 23 m sowie Rückbau Rollweg Nord alt (in den Planunterlagen in Anlage 1.2 als Maßnahme Nr. 7 bezeichnet)
- Austausch der bestehenden Fanganlagen gegen Unterfluranlagen (in den Planunterlagen in Anlage 1.2 als Maßnahme Nr. 8 bezeichnet)
- Installation eines ILS CAT I für die Anflugrichtung 23, bestehend aus Landekursender und Gleitwegsender (in den Planunterlagen in Anlage 1.2 als Maßnahme Nr. 9 bezeichnet)
- Verlegung des Außenzauns im Zusammenhang mit der Errichtung einer Aufstell- / Betriebsfläche SATCOM (Satellitenkommunikation) (in den Planunterlagen in Anlage 1.2 als Maßnahme Nr. 10 bezeichnet).

Nachrichtlich dargestellte Änderungen

Darüber hinaus wird auf die folgenden Änderungen hingewiesen. Diese stehen auch im Zusammenhang mit den oben dargestellten Änderungen der Flugbetriebsflächen bzw. dem Betrieb der Luftfahrzeuge, 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 11 zu diesem Schreiben). Sie sind daher im Folgenden nachrichtlich dargestellt:

- Errichtung Allzweck- und Ersatzteillager westlich der Z-Line (Gebäude 691 für Eurodrohne und Gebäude 692 für Global 6000) (in den Planunterlagen in Anlage 1.2 als Maßnahme Nr. 11 bezeichnet)
- Errichtung von Lagergebäuden (Gebäude 693: Lagergebäude mobile Komponenten Global 6000; Gebäude 694: Lagerhalle für Transportcontainer Eurodrohne) im nördlichen Bereich des Flugplatzes (in den Planunterlagen in Anlage 1.2 als Maßnahme Nr. 12 bezeichnet)
- Errichtung einer Ground Control Station (Gebäude 699) (in den Planunterlagen in Anlage 1.2 als Maßnahme Nr. 13 bezeichnet).

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 Übersichtlageplan (Maßstab 1:5.000)
 - Plan 1.02 Detailplan Maßnahmen Nr. 1 (Wendeschleife West), Nr. 6 (Rollweg zwischen Kopf 05 und 07) und Nr. 8 (Fanganlage West) (Maßstab 1:1.000)
 - Plan 1.03 Detailplan Maßnahme Nr. 1 (Wendeschleife Ost) (Maßstab 1:1.000)
 - Plan 1.04 Detailplan Maßnahmen Nr. 2 (Anpassung Z-Line) und Nr. 3 (Abstell- / Wartungshallen westlich Z-Line) (Maßstab 1:1.000)
 - Plan 1.05 Detailplan Maßnahmen Nr. 4 und Nr. 5 (Abstellhallen mit Vorfeldern nördlich Z-Line) (Maßstab 1:1.000)
 - Plan 1.06 Detailplan Maßnahmen Nr. 7 (Verlegung Rollweg Nord), Nr. 8 (Fanganlage Ost) und Nr. 9 (Gleitwegsender ILS 23) (Maßstab 1:1.000)
 - Plan 1.07 Detailplan Maßnahmen Nr. 9 (Landekursender ILS 23) und Nr. 10 (Verlegung Außenzaun für Aufstell- / Betriebsfläche SATCOM) (Maßstab 1:1.000)

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

- Anlage 2:
Zentrum Luftoperationen:
Bericht zur Erstellung der Datenerfassungssysteme für den Flugplatz Schleswig (ETNS)
- Anlage 3:
ACCON GmbH:
Flug- und Bodenlärmgutachten
- Anlage 4:
ACCON GmbH:
Gutachterliche Stellungnahme zu Lärmauswirkungen durch Triebwerkstestläufe auf dem Außenbremsplatz
- Anlage 5:
ACCON GmbH:
Luftschadstoffgutachten
- Anlage 6:
ACCON GmbH:
Erläuterungen und Darstellung der prognostizierten Kohlendioxid-Emissionen am NATO-Flugplatz Schleswig
- Anlage 7:
GFN - Gesellschaft für Freilandökologie und Naturschutzplanung mbH:
Landschaftspflegerischer Begleitplan
- Anlage 8:
GFN - Gesellschaft für Freilandökologie und Naturschutzplanung mbH:
Entwicklungskonzept für Ausgleichsflächen
- Anlage 9:
GFN - Gesellschaft für Freilandökologie und Naturschutzplanung mbH:
Spezielle artenschutzrechtliche Prüfung
- Anlage 10:
GFN - Gesellschaft für Freilandökologie und Naturschutzplanung mbH:
Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie
- Anlage 11:
GFN - Gesellschaft für Freilandökologie und Naturschutzplanung mbH:
UVP-Bericht

3 Grundlagen des Genehmigungsverfahrens

3.1 Historie und Bestand des NATO-Flugplatzes Schleswig

Der NATO-Flugplatz Schleswig wurde vor dem Ersten Weltkrieg als „Flugplatz Klosterkrug“ erstmalig angelegt und wird seither militärisch genutzt. Mit der Gründung der Luftwaffe der Wehrmacht im Jahre 1935 übernahm die Luftwaffe den Militärflugplatz. Im Mai 1945 besetzte die britische Royal Air Force den Platz. Mit dem Aufbau der Bundeswehr wurde am 05.06.1958 die 1. Marine-Fliegergruppe Schleswig-Jagel, der Vorläufer des späteren Marinefliegergeschwaders 1, am NATO-Flugplatz Schleswig in Dienst gestellt. Am 1. Januar 1994 wurde als dessen Nachfolger das Aufklärungsgeschwader 51 "Immelmann" am NATO-Flugplatz Schleswig in Dienst gestellt, dessen Basis der NATO-Flugplatz Schleswig auch aktuell noch ist.

Der NATO-Flugplatz Schleswig gilt mit seinen Flugbetriebsflächen einschließlich der beiden Start- und Landebahnen 05/23 sowie 07/25 nach § 71 Abs. 2 des LuftVG als genehmigt, da er bis zum 31.12.1958 bereits angelegt war und am 01.03.1999 noch betrieben wurde. Der Flugplatz unterliegt hinsichtlich der Art der betriebenen Luftfahrzeuge und der Anzahl der Flugbewegungen keiner Beschränkungen.

Durch das Finanzministerium des Landes Schleswig-Holstein, Amt für Bundesbau wurden mit Schreiben vom 03.02.2010 verschiedene bauliche Änderungen (u. a. Verlängerung der Start- und Landebahn 07/25, Anpassung und Herrichtung der Z-Line) der Wehrbereichsverwaltung Nord als damaliger Militärischer Luftfahrtbehörde nach § 41 LuftVZO angezeigt. Die Wehrbereichsverwaltung Nord hat in Ihrer Entscheidung vom 22.03.2010 mitgeteilt, dass diese Änderungen nicht wesentlich sind und hierfür keine Genehmigung nach § 6 Abs. 4 Satz 2 LuftVG i. V. m. § 30 Abs. 1 und 3 Satz 1 LuftVG erforderlich ist.

Der NATO-Flugplatz Schleswig wird durch das dort stationierte Taktische Aufklärungsgeschwader 51 „I“ genutzt.

Die bestehende Anlage des NATO-Flugplatzes Schleswig umfasst derzeit insbesondere (siehe Anlage 1.2, Plan 1.1):

- befestigte Start- und Landebahn 05/23,
- befestigte Start- und Landebahn 07/25,
- Abstellflächen und Halle nördlich der Start- und Landebahnen (sog. Z-Line),
- Hallen und gehärtete Flugzeugschutzbauten zur Wartung und Unterstellung der dort betriebenen Luftfahrzeuge vom Typ Tornado,
- erforderliche Rollwege,
- Flugsicherungsanlagen.

Zudem befinden sich auf dem Flugplatz Bürogebäude, Lagerhallen und Werkstätten für das Geschwader sowie das Bundeswehr-Dienstleistungszentrum (BwDLZ).

Die verfügbaren Start- und Landestrecken der Start- und Landebahnen 05/23 und 07/25 betragen im Einzelnen (vgl. Militärisches Luftfahrthandbuch Deutschland, AD 2 ETNS 1 - 5 vom 24.05.2018):

Tabelle 1: Verfügbare Start- und Landestrecken

Betriebsrichtung	TORA	TODA	ASDA	LDA
05	2.439 m	2.439 m	2.439 m	2.439 m
23	2.439 m	2.439 m	2.439 m	2.439 m
07	2.460 m	2.460 m	2.460 m	2.460 m
25	2.460 m	2.460 m	2.460 m	2.460 m

Der NATO-Flugplatz Schleswig unterliegt keinen öffentlich-rechtlichen Betriebsbeschränkungen. Derartige Betriebsbeschränkungen wären auch mit der Widmung des NATO-Flugplatzes nicht vereinbar.

Der regelmäßige Flugbetrieb findet üblicherweise während der allgemeinen Öffnungszeit des NATO-Flugplatzes von Montag bis Donnerstag zwischen 08:00 Uhr und 17:00 Uhr sowie freitags 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 und Starts von 12:30 Uhr bis 13:30 Uhr verboten sind, Landungen mit Strahlflugzeugen sind nur aus einem Geradeausflug durchzuführen. Übungsanflüge für nicht in Schleswig dauerhaft betriebene Luftfahrzeuge sind auf maximal drei je Luftfahrzeug begrenzt.

3.2 Rechtliche Rahmenbedingungen

Für eine Änderung des NATO-Flugplatzes Schleswig sind die Vorgaben des LuftVG einschlägig. Nach § 30 Abs. 1 LuftVG i. V. m. § 30 Abs. 3 S. 1 LuftVG ist für die Anlage und wesentliche Änderung eines Militärflugplatzes ein luftrechtliches Genehmigungsverfahren nach § 6 Abs. 4 S. 2 LuftVG 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

Das Bundesministerium der Verteidigung hat mit Erlass vom 31.05.2019 das Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr, Kompetenzzentrum für Baumanagement Kiel (BAIUDBw KompZ BauMgmt Kiel), beauftragt, den Antrag zur Einleitung des luftrechtlichen Änderungsgenehmigungsverfahrens im Zusammenhang mit dem geplanten Betrieb der unbemannten Luftfahrzeuge („unmanned aerial vehicles“ - UAV) auf dem NATO-Flugplatz Schleswig zu stellen. BAIUDBw KompZ BauMgmt Kiel hat mit Schreiben vom 03.07.2019 das Finanzministerium des Landes Schleswig-Holstein, Amt für Bundesbau (AfB), gebeten, im Rahmen der Verfahrensstandschaft für die Bundeswehr - Teilstreitkraft Luftwaffe als Halter des NATO-Flugplatzes Schleswig die erforderlichen Antragsunterlagen erarbeiten zu lassen und beim Luftfahrtamt der Bundeswehr als zuständiger Genehmigungsbehörde einzureichen.

Das AfB nimmt diese Aufgabe mit Unterstützung der Gebäudemanagement Schleswig-Holstein AöR (GMSH) wahr.

4 Gegenstand und Begründung der beantragten Änderungen

Gegenstand des luftrechtlichen Änderungsgenehmigungsverfahrens sind alle vorgesehenen Änderungen der 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 Vorhaben insgesamt

Mit Billigung des Bundesministers der Verteidigung vom 12.04.2005 wurde die Stationierung von unbemannten Luftfahrzeugen der Klassen UAV HALE und UAV MALE (HALE: „high altitude long endurance“ - große Höhe, lange Ausdauer; MALE: „medium altitude long endurance“ - mittlere Höhe, lange Ausdauer) am NATO-Flugplatz Schleswig entschieden. Zwischenzeitlich wurde entschieden, ausschließlich unbemannte Luftfahrzeuge der MALE-Klasse zu beschaffen und zu betreiben (Billigung des Generalinspektors der Bundeswehr vom 10.01.2020). Die Auswahl des Systems Eurodrohne ergibt sich u. a. aus den eingegangenen Bündnisverpflichtungen Deutschlands gegenüber der NATO im Rahmen des NATO Defence Planning Process.

Die Notwendigkeit der Einführung von UAV in die Bundeswehr wird gemäß der Konzeptionellen Grundvorstellungen zum Einsatz unbemannter Luftfahrzeuge, erlassen durch den Generalinspekteur am 21.02.2008, wie folgt dargestellt:

„Die Nutzung von unbemannten Luftfahrzeugen ... gewinnt vor dem Hintergrund aktueller und zukünftiger Einsätze erheblich an Bedeutung. Der technologische Fortschritt ermöglicht eine deutliche Erweiterung der bisherigen militärischen Nutzungsmöglichkeiten in allen Fähigkeitskategorien. Diese sind zu erschließen und gemäß den Vorgaben des Weißbuches zur Sicherheitspolitik in Deutschland und zur Zukunft der Bundeswehr vom 25.10.2006 und der Konzeption der Bundeswehr vom 09.08.2004 zum Erhalt und Ausbau der Einsatzfähigkeit der Bundeswehr umzusetzen.“

Am 10.01.2020 wurde ebenfalls entschieden, aus Gründen der Wirtschaftlichkeit und Realisierbarkeit, das Waffensystem PEGASUS in einer bemannten Version eines Geschäftsreiseflugzeugs (Global 6000) zu realisieren. Weiterhin wurde durch Kommando Luftwaffe im März 2020 (Brief AbtLtr 1 BrigGen Leitges an BMVg UAL IUD I) empfohlen, dieses bemannte Luftfahrzeug (Global 6000) in seiner Zielstruktur ebenfalls am NATO-Flugplatz Schleswig zu betreiben.

Mit dem Waffensystem PEGASUS wird die Bundeswehr eine Fähigkeitslücke schließen und damit wieder ein System zur signalerfassenden, luftgestützten, weiträumigen Aufklärung und Überwachung besitzen.

4.2 Änderungen, die Flugbetriebsflächen betreffen bzw. unmittelbar flugbetriebsrelevant sind

Anlage von Wendeschleifen an den Enden der Start- und Landebahn 07/25

An den Enden der Start- und Landebahn 07/25 sollen Wendeschleifen für die Nutzung mit unbemannten Luftfahrzeugen eingerichtet werden. Die Wendeschleifen erhalten eine Breite von 23 m.

Diese geplante Änderung ist in Anlage 1.2 in den Planunterlagen 1.01, 1.02 und 1.03 dargestellt (Maßnahme Nr. 1).

Anpassung der Z-Line (Verbreiterung in Teilbereichen) zur Erschließung neuer Abstell- / Wartungshallen

Zur Erschließung der geplanten Abstell- und Wartungshallen für die Luftfahrzeugmuster Eurodrohne und Global 6000 (Gebäude 700 bis 703) sind Anpassungen der sogenannten Z-Line erforderlich. Die Bestandsbreite der Z-Line beträgt 60 m. Vor der Abstell- und Wartungshalle für die Global 6000 (Gebäude 700) wird die Z-Line um 23,30 verbreitert. Vor den Wartungs- und Instandsetzungshallen für die Eurodrohne (Gebäude 701 und 702) wird die Z-Line um 10,00 m verbreitert. Vor der kombinierten Abstell- und Waschhalle für die Eurodrohne (Gebäude 703) wird die Z-Line um 7,50 m verbreitert.

Diese geplante Änderung ist in Anlage 1.2 in den Planunterlagen 1.01 und 1.04 dargestellt (Maßnahme Nr. 2).

Errichtung von vier Abstell- / Wartungshallen westlich der Z-Line

Westlich der Z-Line werden die folgenden vier Abstell- / Wartungshallen für die Luftfahrzeugmuster Eurodrohne und Global 6000 errichtet (Gebäude 700 - 703):

- Abstell- / Wartungshalle Global 6000 (Gebäude 700): Grundriss ca. 49 m x 121 m, Höhe 14 m, Belegung mit drei Luftfahrzeugen.
- Wartungs- / Instandsetzungshallen Eurodrohne (Gebäude 701 und 702): Grundriss jeweils ca. 40 m x 80 m, Höhe 14 m, Belegung mit jeweils zwei Luftfahrzeugen.
- Kombinierte Abstell- und Waschhalle Eurodrohne (Gebäude 703): Grundriss ca. 40 m x 40 m, Höhe 14 m, Belegung mit einem Luftfahrzeug.

Diese geplanten Änderungen sind in Anlage 1.2 in den Planunterlagen 1.01 und 1.04 dargestellt (Maßnahme Nr. 3).

Errichtung von Vorfeldern für neue Abstellhallen nördlich der Z-Line

Zur Erschließung der geplanten Abstellhallen für das Luftfahrzeugmuster Eurodrohne nördlich der Z-Line ist die Errichtung von Vorfeldflächen geplant. Die zusammenhängende Vorfeldfläche hat eine Breite von ca. 70 m und eine Länge von ca. 528 m.

Diese geplante Änderung ist in Anlage 1.2 in den Planunterlagen 1.01 und 1.05 dargestellt (Maßnahme Nr. 4).

Errichtung von vier Abstellhallen nördlich der Z-Line

Zur Abstellung des Luftfahrzeugmusters Eurodrohne sollen nördlich der Z-Line vier Abstellhallen errichtet werden (Gebäude 704 bis 707). Die Hallen haben jeweils einen Grundriss von ca. 40 m x 120 m und eine Höhe von 14 m. Jede Halle kann mit drei Luftfahrzeugen belegt werden.

Diese geplanten Änderungen sind in Anlage 1.2 in den Planunterlagen 1.01. und 1.05 dargestellt (Maßnahme Nr. 5).

Anpassung der Rollwegbreite zwischen Kopf 05 und 07

Der Rollweg zwischen Kopf 05 und Kopf 07 soll einseitig nach Osten auf 23 m verbreitert werden. Durch die Verbreiterung kann der Rollweg für den Betrieb mit Transportluftfahrzeugen genutzt werden. Im Zuge der Verbreiterung soll auch eine Grundsanierung des Rollwegs durchgeführt werden. Hierdurch kann konstruktiv eine einheitliche Fläche mit gleicher Tragfähigkeit und eine durchgängige Entwässerung geschaffen werden.

Diese geplante Änderung ist in Anlage 1.2 in den Planunterlagen 1.01 und 1.02 dargestellt (Maßnahme Nr. 6).

Verlegung Rollweg Nord sowie Rückbau Rollweg Nord alt

Der Rollweg Nord verbindet die Z-Line mit dem Kopf 23. Im Bestandsbereich soll der Rollweg einseitig auf 23 m verbreitert und im weiteren Teil über das Vorfeld der neuen Abstellhallen nördlich der Z-Line hinaus als Neubau mit einer Breite von 23 m errichtet werden. Durch die Verbreiterung kann der Rollweg für den Betrieb mit Transportluftfahrzeugen genutzt werden. Der alte Verlauf des Rollwegs wird in diesem Zuge zurückgebaut. Im Zuge der Verbreiterung soll auch eine Grundsanierung des Rollwegs durchgeführt werden. Hierdurch kann konstruktiv eine einheitliche Fläche mit gleicher Tragfähigkeit und eine durchgängige Entwässerung geschaffen werden.

Diese geplante Änderung ist in Anlage 1.2 in den Planunterlagen 1.01 und 1.06 dargestellt (Maßnahme Nr. 7).

Austausch der bestehenden Fanganlagen gegen Unterfluranlagen

Die bestehenden Fanganlagen 44B-2D an den Köpfen der Start- und Landebahn 05/23 sind oberirdisch angeordnet. Sie verhindern an dieser Stelle das Abrollen mit Transportluftfahrzeugen und sollen daher gegen Unterfluranlagen ausgetauscht werden.

Diese geplante Änderung ist in Anlage 1.2 in den Planunterlagen 1.01 und 1.06 dargestellt (Maßnahme Nr. 8).

Installation eines ILS CAT I für die Anflugrichtung 23

Im Rahmen von Modernisierungsmaßnahmen der Bundeswehr bzw. der Luftwaffe soll auf dem NATO-Flugplatz Schleswig für die Anflugrichtung 23 ein ILS der Kategorie I (CAT I) eingerüstet werden. Diese Modernisierungsmaßnahme erfolgt insbesondere im Hinblick auf internationale Standards. Für das ILS werden ein Landekursender und Gleitwegsender inkl. Reflexionsfläche errichtet.

Diese geplante Änderung ist in Anlage 1.2 in den Planunterlagen 1.01, 1.06 und 1.07 dargestellt (Maßnahme Nr. 9).

Verlegung des Außenzauns im Zusammenhang mit der Errichtung einer Aufstell- / Betriebsfläche SATCOM

Am Südrand des Flugplatzes, unmittelbar außerhalb des bestehenden Außenzauns, soll eine Aufstell- / Betriebsfläche SATCOM (Satellitenkommunikation) für die Systeme Global 6000 und Eurodrohne errichtet werden. Die entsprechende Fläche steht im Eigentum der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben. Der bestehende Verlauf des Außenzauns wird entsprechend angepasst, um die Aufstell- / Betriebsfläche in die Liegenschaft zu integrieren.

Auf der Fläche wird eine ca. 4 x 4 m große Betonplatte als Fundament für den aufzustellenden Antennenmast errichtet, auf der zudem noch ein Kleincontainer für die Notstromversorgung aufgestellt wird.

Diese geplante Änderung ist in Anlage 1.2 in den Planunterlagen 1.01 und 1.07 dargestellt (Maßnahme Nr. 10).

4.3 Nachrichtlich dargestellte Maßnahmen

Allzweck- und Ersatzteillager

Westlich der Z-Line sind jeweils ein Allzweck- und Ersatzteillager für die Eurodrohne (Gebäude 691) und für die Global 6000 (Gebäude 692) geplant.

Das Allzweck- und Ersatzteillager ist in den Planunterlagen in Anlage 1.2 als Maßnahme Nr. 11 bezeichnet.

Lagerhalle und Lagergebäude

Im nördlichen Bereich des Flugplatzes sollen eine Lagerhalle für Transportcontainer Eurodrohne und als Customer Support Facility (Gebäude 694) sowie ein Lagergebäude für mobile Komponenten Global 6000 (Gebäude 693) errichtet werden.

Diese Maßnahme ist in den Planunterlagen in Anlage 1.2 als Maßnahme Nr. 12 bezeichnet.

Ground Control Station

Auf dem NATO-Flugplatz Schleswig soll eine Ground Control Station (GCS Bodenkontrollstation - Gebäude 699) errichtet werden. Der finale Standort steht derzeit noch nicht fest, daher sind in der Anlage 1.2, Planunterlage 1.01 zwei mögliche Standorte dargestellt (Maßnahme Nr. 13).

4.4 Flugbetrieb mit UAV und Sicherheitsbelange

Nach § 30 Abs. 1 S. 1 LuftVG dürfen die Bundeswehr, die Bundespolizei, die Polizei sowie die auf Grund völkerrechtlicher Verträge in der Bundesrepublik Deutschland stationierten Truppen von den Vorschriften des Ersten Abschnitts des LuftVG - ausgenommen die §§ 12, 13 und 15 bis 19 - und den zu seiner Durchführung erlassenen Vorschriften abweichen, soweit dies zur Erfüllung ihrer besonderen Aufgaben unter Berücksichtigung der öffentlichen Sicherheit oder Ordnung erforderlich ist. Zu den Vorschriften des Ersten Abschnitts des LuftVG gehören auch die §§ 2 bis 4. Von den Vorschriften über das Verhalten im Luftraum darf im Übrigen nur abgewichen werden, soweit dies zur Erfüllung hoheitlicher Aufgaben zwingend notwendig ist (§ 30 Abs. 1 S. 3 LuftVG).

Im Rahmen eigener Verwaltungszuständigkeit hat daher die Bundeswehr allgemeine Verwaltungsvorschriften für den Betrieb von unbemannten Luftfahrzeugen der Bundeswehr erlassen. Die A1-271/2-8901 „Flugbetrieb unbemannter Luftfahrzeugsysteme“ bildet den Betrieb unbemannter Luftfahrzeuge für alle diesbezüglichen Systeme der Bundeswehr ab. Rechtsgrundlage hierfür sind neben dem Luftverkehrsgesetz (LuftVG) auch die im Zusammenhang mit dem LuftVG erlassenen Rechtsverordnungen (Luftverkehrsordnung - LuftVO, Betriebsordnung für Luftfahrtgerät - LuftBO etc.).

Hierin ist festgelegt, dass der Betrieb von unbemannten Luftfahrzeugen - sofern diese nicht über eine entsprechende Zulassung bzw. Sicherheitsprüfung verfügen - ausschließlich in Luftsperrgebieten oder in Gebieten mit Flugbeschränkungen (§ 26 LuftVG) durchgeführt wird. Die bestehende Kontrollzone um den NATO-Flugplatz Schleswig sowie darüber eingerichtete Flugbeschränkungsgebiete erfüllen diesbezügliche Anforderungen der A1-271/2-8901. Die Kontrollzone umfasst auch die unmittelbare Umgebung des Flugplatzes. Der Einflug bemannter Luftfahrzeuge in diese Gebiete ist nur mit entsprechender Genehmigung / Freigabe der zuständigen Flugverkehrskontrollstelle gestattet. Hierdurch ist eine Trennung der jeweiligen Luftraumnutzer gewährleistet.

Die am NATO-Flugplatz Schleswig vorgesehenen unbemannten Luftfahrzeuge der MALE-Klasse (Medium Altitude Long Endurance) werden vor Aufnahme des Regelbetriebs eine formale Musterzulassung durchlaufen. Diese Musterzulassung erfolgt gemäß A1-275/3-8901 „Zulassung von Produkten, Bau- und Ausrüstungsteilen sowie Genehmigung von Entwicklern und Herstellern - DEMAR 21“. Zuständig ist hierfür das LufABw. Die Musterzulassung für die Eurodrohne wird voraussichtlich im Jahr 2028 / 2029 abgeschlossen sein.

Zusätzlich zur Musterzulassung wird eine ergänzende Sicherheitsbewertung durch die Deutsche Flugsicherung GmbH durchgeführt. Diese Sicherheitsbewertung betrachtet die Auswirkungen des Betriebs der unbemannten Luftfahrzeuge auf das bestehende Flugverkehrsmanagementsystem. Mögliche Sicherheitsrisiken werden dabei schon während der

Erarbeitung der Sicherheitsbewertung identifiziert, Lösungen vorgeschlagen und umgesetzt. Es werden dabei die Sicherheitsanforderungen der bemannten Luftfahrt als Grundlage herangezogen.

Grundsätzlich entspricht der in der genannten A1-271/2-8901 formulierte Sicherheitsanspruch, der an unbemannte Luftfahrzeuge der MALE-Klasse gestellt wird, dem, der auch für bemannte Luftfahrzeuge gilt.

Die Verfahren für Starts, Landungen, Ab- und Anflüge sowie der Betrieb am Boden (Rollen) werden bei unbemannten Luftfahrzeugen wie bei bemannten Luftfahrzeugen durchgeführt. Der Führer des unbemannten Luftfahrzeugs führt das unbemannte Luftfahrzeug über einen Datenlink von einer Bodenkontrollstation aus. Die drei Flugführungsarten sind: autonom, ferngeführt oder ferngesteuert. Ab- und Anflugverfahren werden dabei ausschließlich nach Instrumentenflugregeln (IFR) durchgeführt.

Auch die Verfahren und Maßnahmen für Notsituationen zur Gewährleistung der Sicherheit im Flugbetrieb (sowohl flugplatznah als auch flugplatzfern) von unbemannten Luftfahrzeugen unterscheiden sich nicht von denen, welche von bemannten Luftfahrzeugen anzuwenden sind, außer der Tatsache, dass diese Verfahren aus der Distanz und über Datenlink anzuwenden sind. Auch hier gilt das oben genannte Prinzip, wonach für unbemannte Luftfahrzeuge gleiche Verfahren und Maßnahmen gelten wie für bemannte Luftfahrzeuge. Es werden Prozeduren / Notverfahren entwickelt und in Form von Notfall-Check-Listen („Emergency-Check-List“) verbindlich für den Betrieb von unbemannten Luftfahrzeugen vorgeschrieben. Der Führer des unbemannten Luftfahrzeugs kann diese dann im Bedarfsfall entsprechend abarbeiten. Diese Verfahren werden auch regelmäßig durch die lizenzierten Führer von unbemannten Luftfahrzeugen geübt und im Rahmen von Befähigungsnachweisen abgeprüft. Auch nach Ausfall des Datenlinks kann das unbemannte Luftfahrzeug autonom auf einem vorprogrammierten geeigneten Ausweichplatz gelandet werden.

4.5 Standortalternativen

Die Stationierungsentscheidung erfolgte auf der Grundlage einer intensiven Standortuntersuchung. Dabei wurden alle sich grundsätzlich anbietenden Militärflugplätze unter militärisch-funktionalen und betriebswirtschaftlichen Gesichtspunkten betrachtet.

Wesentliche Entscheidungskriterien waren insbesondere die folgenden Punkte:

- Struktur- und Stationierungssicherheit des Flugplatzes.
- Weiterführung der bestehenden Aufgabe der Überwachung und Aufklärung aus der Luft.
- Luftraumstruktur über und im Umfeld des NATO-Flugplatzes Schleswig
Der normalerweise sehr dichte zivile Flugverkehr über Deutschland schränkt militärischen Luftverkehr generell wesentlich ein. Die Luftraumstruktur im Norden Deutschlands ist demgegenüber entsprechend entflochten und somit für den Betrieb mit unbemannten Luftfahrzeugen sehr geeignet.

- **Infrastruktur des Flugplatzes**
Der NATO-Flugplatz Schleswig verfügt über eine zweite Start- und Landebahn in der erforderlichen Breite. Hierdurch kann der Flugbetrieb von bemanntem und unbemanntem Flugbetrieb - bei gemeinsamer Nutzung der sonstigen Infrastruktur - räumlich entflochten werden. Die Nutzung von zwei getrennten Start- und Landebahnen bietet erhebliche operationelle Vorteile, da der jeweilige (bemannte bzw. unbemannte) Flugbetrieb flexibel und unabhängig voneinander durchgeführt werden kann.

Kommando Luftwaffe wurde durch Schreiben des Bundesministeriums der Verteidigung IUD I 4 (16. September 2021) beauftragt, einen Zielbetrieb des Waffensystems PEGASUS aufgrund der Wirtschaftlichkeit auf dem NATO-Flugplatz Schleswig zu verfolgen.

4.6 Planungsalternativen

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

Maßnahmen im Zusammenhang mit dem Betrieb der Eurodrohne und der Global 6000

Für die Schaffung der benötigten Infrastruktur für die unbemannten Luftfahrzeuge des Typs Eurodrohne und die Luftfahrzeuge des Typs Global 6000 wurde zunächst eine Machbarkeitsuntersuchung zur Identifizierung von möglichen Baufeldern durchgeführt. Diese beinhaltete die Untersuchung von verschiedenen Planungsvarianten. Die Prüfung der Planungsvarianten erfolgte unter Berücksichtigung der einschlägigen Vorgaben zu Hindernisfreiheit, Sicherheitsabständen, Kostenfaktoren sowie Natur- und Umweltschutzbelangen (insb. Flächenverbrauch). Die gewählte Variante zur Anordnung der Hallen und der entsprechenden Vorfelder stellt unter Berücksichtigung der vorgenannten Kriterien die beste Variante dar.

Maßnahmen im Zusammenhang mit dem Rollkonzept

Die Maßnahmen aus dem Rollkonzept dienen der Herstellung einer regelkonformen Abfertigung von Transportluftfahrzeugen auf dem NATO-Flugplatz Schleswig. Als Alternative zur geplanten Verbreiterung und teilweisen Verlegung von Rollwegen wurde auch die Anlage von Wendeköpfen an der Start- und Landebahn 05/23 geprüft. Im Ergebnis einer durch das Taktische Luftwaffengeschwader 51 „I“ durchgeführten Prüfung ist die Variante „Ertüchtigung der Rollwege“ zu favorisieren, da diese einen frei von Einschränkungen durchführbaren, wirtschaftlichen Flugbetrieb ermöglicht.

5 Auswirkungen der Änderungen

5.1 Grundstücksbetroffenheiten

Die beantragten Änderungen erfolgen zum Großteil innerhalb des bestehenden und umzäunten NATO-Flugplatzes Schleswig.

Die Maßnahme „Errichtung einer Aufstell- / Betriebsfläche SATCOM“ erfolgt auf Flächen im Eigentum der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben, die bislang außerhalb des NATO-Flugplatzes Schleswig liegen. Zur Eingliederung dieser Flächen ist eine Verlegung des bestehenden Außenzauns erforderlich. Der genaue zukünftige Zaunverlauf ist der Anlage 1.2, Plan 1.07 zu entnehmen. Die Erweiterung umfasst insgesamt ca. 10.130 m². Von der Erweiterung ist ein Teilbereich des folgenden Flurstücks betroffen:

- Flurstück 21/4 (Flur 2, Gemarkung Klein Rheide)

Der Großteil des Flurstücks gehört bereits zu dem umzäunten Flugplatzgelände.

Das betroffene Flurstück befindet sich im Eigentum der Bundesrepublik Deutschland. Ein Landesbeschaffungsverfahren ist daher im Zusammenhang mit der beantragten Verlegung des Außenzauns nicht erforderlich.

Die entsprechende Fläche ist im Flächennutzungsplan der hier betroffenen Gemeinde Klein Rheide als „Flächen für die Landwirtschaft“ ausgewiesen (siehe vertiefend 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 geplanten Änderungen sind insbesondere im Zusammenhang mit dem Betrieb von 20 Luftfahrzeugen des Typs Eurodrohne, davon jeweils drei dauerhaft in standortfremder Industrie-Instandsetzung und von drei Luftfahrzeugen des Typs Global 6000 verbunden. Zur Ermittlung möglicher flugbetrieblicher Änderungen wurden durch das Zentrum Luftoperationen Datenerfassungssysteme für die folgenden vier Szenarien erstellt:

- Vergleichsszenario 2017 - 2020
Das Vergleichsszenario 2017 - 2020 stellt die Situation im Ausgangszustand dar und wird aus dem durchschnittlichen Flugbetrieb der Jahre 2017 - 2020 gebildet.
- Nullszenario 2033
Das Nullszenario 2033 stellt die zukünftige Situation dar, wie sie sich ohne Umsetzung der geplanten baulichen Maßnahmen und ohne die Stationierung der

Luftfahrzeuge darstellen würde. Hierbei werden vorhabenunabhängige Änderungen wie z. B. der zukünftige Austausch des derzeit genutzten Luftfahrzeugmusters Tornado durch ein Nachfolgermodell berücksichtigt.

- **Prognoseszenario 2033**
Das Prognoseszenario 2033 stellt die zukünftige Situation nach Umsetzung der baulichen Maßnahmen und nach Abschluss der Stationierung dar.
- **Lärmschutzbereich 2020**
Das Szenario Lärmschutzbereich 2020 beschreibt den Flugbetrieb, der als Grundlage für die Festsetzung des aktuellen Lärmschutzbereichs für den NATO-Flugplatz Schleswig diene.

Der Erläuterungsbericht zur Erstellung der Datenerfassungssysteme ist diesem Schreiben als Anlage 2 beigefügt.

Für die jeweils sechs verkehrsreichsten Monate zeigen sich für die vier 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 der sechs verkehrsreichsten Monate

Lfz-Gruppe	Lfz-Muster (Bsp.)	Vergleichs-szenario 2017 - 2020		Null-szenario 2033		Prognose-szenario 2033		Lärmschutz-bereich 2020	
		Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht
P 1.0	UL	31	0	31	0	31	0	0	0
P 1.3	PA-28, C-172	37	0	37	0	37	0	0	0
P 1.4	PC-9	16	0	16	0	16	0	0	0
P 2.1	B-350 King Air	16	0	16	0	16	0	0	0
S 3.2	IL-76	0	0	0	0	0	0	56	0
S 5.1	GL5T, LJ-35, C-525, GL 6000	584	0	584	0	1.098	118	1.262	2
S 6.1	A-310, A330MRTT	4	0	4	0	4	0	20	0
P-MIL 2	A400M, EU MALE RPAS, C-160, C-130J, P-3C	174	0	174	0	2.241	65	639	1
S-MIL 3	Tornado	3.108	30	0	0	0	0	3.840	8
S-MIL 4	F-15, F-16	8	0	8	0	8	0	0	0
S-MIL 6	Eurofighter, JAS39	112	0	3.220	30	3.220	30	722	0

H 1.1	EC-135	64	0	64	0	64	0	0	0
H 2.1	MK88, S-61	86	0	0	0	0	0	68	0
H 2.2	NH 90, MI-24	26	0	112	0	112	0	373	1
Gesamt		4.266	30	4.266	30	6.847	213	6.980	12
		4.296		4.296		7.060		6.992	

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

Luftfahrzeuggruppe P 1.0

Die Luftfahrzeuggruppe P 1.0 umfasst Ultraleichtflugzeuge, die gelegentlich den NATO-Flugplatz Schleswig für Übungsanflüge nutzen. In dieser Luftfahrzeuggruppe ergeben sich keine Veränderungen.

Luftfahrzeuggruppe P 1.3

Die Luftfahrzeuggruppe P 1.3 umfasst Propellerflugzeuge mit einer Höchststartmasse (MTOM) bis 2 t. Dieser Luftfahrzeuggruppe sind zivile Propellerflugzeuge zugeordnet, die gelegentlich den NATO-Flugplatz Schleswig für Übungsanflüge nutzen. 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. Dieser Luftfahrzeuggruppe sind zivile Propellerflugzeuge zugeordnet, die gelegentlich den NATO-Flugplatz Schleswig für Übungsanflüge nutzen. In dieser Luftfahrzeuggruppe ergeben sich keine Veränderungen.

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 S 3.2

Die Luftfahrzeuggruppe S 3.2 umfasst Strahlflugzeuge mit vier Triebwerken und einer Höchststartmasse (MTOM) über 100 t, die den Anforderungen des Anhangs 16 zum Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt, Band I, Kapitel 2 oder Kapitel 3 entsprechen und vor 1982 gebaut wurden. Diese Luftfahrzeuge verkehren gegenwärtig und zukünftig nicht mehr am NATO-Flugplatz Schleswig und sind ausschließlich im Szenario Lärmschutzbereich 2020 berücksichtigt.

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. Flugbewegungen der

Luftfahrzeuggruppe S 5.1 finden durch den im militärischen Auftrag fliegenden Flugvermesser vom Typ Learjet LJ-35, durch die Gesellschaft für Flugzieldarstellung (GFD) sowie durch die Lufthansa Aviation Training GmbH statt. Mit der Lufthansa Aviation Training GmbH werden u.a. militärische Piloten geschult und Luftfahrzeugbesatzungen der 2. Staffel des TaktLwG51 „I“ in Übung gehalten.

Der Zuwachs der Flugbewegungen der Luftfahrzeuggruppe S 5.1 im Prognoseszenario 2033 resultiert aus den Flugbewegungen der Luftfahrzeuge des Typs Global 6000, die zukünftig am NATO-Flugplatz Schleswig betrieben werden.

Im Szenario Lärmschutzbereich waren zudem Flugbewegungen mit unbemannten Luftfahrzeugen berücksichtigt, welche der Luftfahrzeuggruppe S 5.1 zuzuordnen waren. Diese unbemannten Luftfahrzeuge wurden allerdings entgegen der ursprünglichen Planung nicht am NATO-Flugplatz Schleswig betrieben.

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 nach 1982 gebaut wurden. 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. Flugbewegungen mit dieser Luftfahrzeuggruppe erfolgen am NATO-Flugplatz Schleswig mit den Luftfahrzeugen A400M sowie P-3C Orion. A400M nutzen den NATO-Flugplatz Schleswig im Rahmen von Transport- und Übungsanflügen. Die P-3C Orion führte in den vergangenen Jahren gelegentlich Übungsanflüge am NATO-Flugplatz Schleswig durch.

Der Zuwachs der Flugbewegungen der Luftfahrzeuggruppe P-MIL 2 im Prognoseszenario 2033 resultiert aus den Flugbewegungen der Luftfahrzeuge des Typs Eurodrohne, die zukünftig am NATO-Flugplatz Schleswig betrieben werden.

Luftfahrzeuggruppe S-MIL 3

Die Luftfahrzeuggruppe S-MIL 3 umfasst den Luftfahrzeugtyp Tornado. Das Luftfahrzeug Tornado stellt derzeit das Hauptluftfahrzeugmuster am NATO-Flugplatz Schleswig dar. Nach derzeitigen Planungen soll das Luftfahrzeugmuster Tornado bis zum Jahr 2030 vollständig ausgemustert werden. Vor diesem Hintergrund werden im Nullszenario 2033 und im Prognoseszenario 2033 alle Flugbewegungen des Luftfahrzeugmusters Tornado als Annahme auf das mögliche Nachfolgermodell Eurofighter (S-MIL 6) übertragen. Diese Änderung ist nicht vorhabenbedingt.

Luftfahrzeuggruppe S-MIL 4

Die Luftfahrzeuggruppe S-MIL 4 umfasst die Luftfahrzeugtypen F-15 und F-16. Flugbewegungen mit diesen Luftfahrzeugen erfolgen am NATO-Flugplatz Schleswig durch gelegentlich stattfindende Übungsanflüge von platzfremden militärischen Luftfahrzeugen verschiedener NATO-Partner. In dieser Luftfahrzeuggruppe ergeben sich keine Veränderungen.

Luftfahrzeuggruppe S-MIL 6

Die Luftfahrzeuggruppe S-MIL 6 umfasst den Luftfahrzeugtyp Eurofighter. Das derzeit am NATO-Flugplatz Schleswig verkehrende Hauptluftfahrzeugmuster Tornado (S-MIL 3) soll nach derzeitigem Planungsstand zukünftig durch ein Nachfolgermodell ersetzt werden. Aufgrund fehlender Entscheidungen zum Nachfolgesystem Tornado wird hier eine Annahme von Flugbewegungen mit dem Luftfahrzeugtyp Eurofighter aufgezeigt. Diese Änderung ist nicht vorhabenbedingt.

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. Flugbewegungen mit dieser Luftfahrzeuggruppe erfolgen am NATO-Flugplatz Schleswig durch Übungsanflüge des Luftfahrzeugtyps EC-135, welche durch das Heer, die Marine und die Bundespolizei durchgeführt werden. In dieser Luftfahrzeuggruppe ergeben sich keine Veränderungen.

Luftfahrzeuggruppe H 2.1

Die Luftfahrzeuggruppe H 2.1 umfasst zivile und 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 und MK88 Sea Lynx. Die Flugbewegungen finden im Wesentlichen im Rahmen von Übungsanflügen statt. Die Luftfahrzeugtypen Sea King und MK88 Sea Lynx werden zukünftig durch das Nachfolgermodell NH 90 (H 2.2) ersetzt. Diese Änderung ist nicht vorhabenbedingt.

Luftfahrzeuggruppe H 2.2

Die Luftfahrzeuggruppe H 2.2 umfasst zivile und militärische Hubschrauber mit einer Höchststartmasse (MTOM) über 10,0 t. Zu dieser Luftfahrzeuggruppe zählen u. a. die Hubschrauber des Typs NH 90, welche zukünftig die Flugbewegungen der Hubschrauber der Typen Sea King und MK88 Sea Lynx (H 2.1) übernehmen werden. Diese Änderung ist nicht vorhabenbedingt. Die Flugbewegungen mit dieser Luftfahrzeuggruppe finden im Wesentlichen im Rahmen von Übungsanflügen statt.

Mit der Aufnahme des Flugbetriebs mit unbemannten Luftfahrzeugen wird zukünftig auch die Start- und Landebahn 07/25, die gem. luftrechtlichem Negativ-Attest vom 22. März 2010 **ausschließlich zur Nutzung mit unbemannten Luftfahrzeugen freigegeben ist**, genutzt. Für das Prognoseszenario 2033 wird daher im Gegensatz zum Vergleichsszenario 2017 - 2020 und zum Nullszenario 2033 ein Zwei-Bahnen-System berücksichtigt.

Die Einrüstung des ILS CAT I erfolgt im Rahmen von Modernisierungsmaßnahmen. Auf dem NATO-Flugplatz Schleswig ist bereits heute ein Präzisionsanflugsystem vorhanden. Derzeit werden Präzisionsanflüge mit Hilfe eines vorhandenen Präzisionsanflugradars (engl. Precision Approach Radar, PAR) durchgeführt. Dieses vorhandene Präzisionsanflugsystem soll durch ein modernes und gleichzeitig auch leistungsfähigeres System und Verfahren **ergänzt** werden. Es handelt sich demnach um eine Modernisierung zur Optimierung des Flugbetriebs am Platz. Die Kapazität des NATO-Flugplatzes Schleswig wird in diesem Zusammenhang nicht verändert. Es werden hierdurch keine zusätzlichen Flugbewegungen oder Verkehre mit Luftfahrzeugen ermöglicht, die bislang nicht am NATO-Flugplatz Schleswig verkehren konnten.

Die Anfliegbarkeit bei schlechten Sichtverhältnissen wird durch die Einrüstung des ILS CAT I ebenfalls nicht verändert. Das ILS CAT I ermöglicht den Anflug mit bordseitiger Unterstützung unter Beibehalt von Wetterminima, Anflugweg und Anflughöhe.

5.4 Auswirkungen auf die Umwelt

Mit dem Antrag wird ein UVP-Bericht gemäß § 16 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) vorgelegt (siehe Anlage 11).

Die Schutzgüter „Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit“ sowie „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 3 bis 10).

Die wesentlichen Ergebnisse dieser Gutachten sind im Folgenden zusammengefasst.

5.4.1 Fluglärm

Den Antragsunterlagen liegt eine schalltechnische Prognose der in der Nachbarschaft des NATO-Flugplatzes Schleswig durch die beantragten Änderungen zu erwartenden Fluglärmmissionen bei (Fluglärmgutachten, siehe Anlage 3). Diese als „Prognoseszenario 2033“ bezeichnete Berechnung wird zur Abschätzung möglicher Auswirkungen mit den Szenarien „Nullszenario 2033“, „Vergleichsszenario 2017 - 2020“ und „Lärmschutzbereich 2020“ verglichen (zur Beschreibung der Szenarien siehe Abschnitt 5.3).

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

Aufgrund des künftig geänderten Flugbetriebs werden die Fluglärmbelastungen zukünftig sowohl im Nullszenario 2033 als auch im Prognoseszenario 2033 gegenüber dem Vergleichsszenario 2017 - 2020 abnehmen. Maßgeblich wirkt sich dabei der angenommene vorhabenunabhängige Austausch des derzeit auf dem NATO-Flugplatz Schleswig genutzten Hauptluftfahrzeugmusters Tornado gegen den Luftfahrzeugtyp Eurofighter aus. Die durch diesen Austausch erzielbare Geräuschminderung kompensiert auch den im Prognoseszenario 2033 berücksichtigten zusätzlichen Flugbetrieb der Eurodrohne und der Global 6000. Auch Maximalpegel von 100 dB(A) und mehr - wie sie für das Vergleichsszenario 2017 - 2020 ermittelt wurden - stehen im Null- und im Prognoseszenario 2033 berechnete Maximalpegel von höchstens 98 dB(A) gegenüber, was mit dem Austausch des Tornados begründet ist.

In bewohnten Bereichen werden künftig im Prognoseszenario 2033 maximale Fluglärmbelastungen (Dauerschallpegel) von tags 64,2 dB(A) und nachts 46,3 dB(A) erwartet. Im Vergleich zum Nullszenario 2033 kommt es im Prognoseszenario 2033 zu Lärmzunahmen.

Die Unterschiede in der Fluglärmbelastung im Prognoseszenario 2033 verglichen mit dem Nullszenario 2033 sind dem Flugbetrieb der Eurodrohne und der Erhöhung der Flugbewegungen in der Flugzeuggruppe S 5.1 durch die Global 6000 geschuldet und beschränken sich überwiegend auf Bereiche unter der An- und Abfluggrundlinie der Start- und Landebahn 07/25.

Fluglärmbelastung an ausgewählten Immissionsorten

Tag

Aus der Analyse der äquivalenten Dauerschallpegel an insgesamt neun Immissionsorten ergibt sich, dass sich der äquivalente Dauerschallpegel des Tagzeitraumes (06.00 bis 22.00 Uhr) für das Prognoseszenario 2033 im Vergleich zum Vergleichsszenario 2017 - 2020 an allen Immissionsorten deutlich verringert. Die Verringerung beträgt in Abhängigkeit der Lage der Immissionsorte zwischen 3,6 dB(A) am Immissionsort 04 (Dörpstedt, Südecke Meiereistraße) und 11,7 dB(A) am Immissionsort 08 (Fahrdorf, Schule).

Für das Prognoseszenario 2033 werden an den ausgewählten Immissionsorten für den Tagzeitraum äquivalente Dauerschallpegel zwischen 45,2 dB(A) am Immissionsort 04 und 64,2 dB(A) am Immissionsort 01 (Brütje) erwartet.

Im Vergleich mit dem Szenario Lärmschutzbereich 2020 kommt es zu Verringerungen des äquivalenten Dauerschallpegels zwischen 3,9 dB(A) am Immissionsort 04 und 12,8 dB(A) am Immissionsort 08.

Der Vergleich des Prognoseszenarios 2033 mit dem Nullszenario 2033 zeigt, dass der Betrieb der unbemannten Luftfahrzeuge und der Luftfahrzeuge des Typs Global 6000 und die damit verbundenen betrieblichen Änderungen an den ausgewählten Immissionsorten zu einer Erhöhung der äquivalenten Dauerschallpegel von durchschnittlich 1,9 dB(A) führen wird. Die Zunahme beträgt in Abhängigkeit von der Lage der Immissionsorte zwischen 0,1 dB(A) an den Immissionsorten 08 (Fahrdorf, Schule) und 09 (Busdorf) und 6,0 dB(A) am Immissionsort 04 (Dörpstedt, Südecke Meiereistraße).

Nacht

Für den Vergleich der äquivalenten Dauerschallpegel im Nachtzeitraum (22.00 bis 06.00 Uhr) zwischen dem Prognoseszenario 2033 und dem Vergleichsszenario 2017 - 2020 ergibt sich, dass für das Prognoseszenario 2033 an den meisten Immissionsorten eine deutliche Verringerung der Belastung durch Fluglärm zu erwarten ist. An zwei Immissionsorten (03 und 04) kommt es zu Erhöhungen des äquivalenten Dauerschallpegels. Im Durchschnitt kommt es zu einer Verringerung von 5,6 dB(A). Die Veränderungen reichen von -11,1 dB(A) am Immissionsort 05 (Jagel, Westende Bahnhofstraße) bis +9,3 dB(A) am Immissionsort 04 (Dörpstedt, Südecke Meiereistraße).

Für das Prognoseszenario 2033 werden an den ausgewählten Immissionsorten für den Nachtzeitraum äquivalente Dauerschallpegel zwischen 30,3 dB(A) am Immissionsort 04 und 47,0 dB(A) am Immissionsort 01 (Brütje) erwartet.

Im Vergleich mit dem Szenario Lärmschutzbereich 2020 kommt es zu Veränderungen des äquivalenten Dauerschallpegels zwischen -4,4 dB(A) am Immissionsort 05 und +7,6 dB(A) am Immissionsort 04.

Im Vergleich zwischen dem Prognoseszenario 2033 und dem Nullszenario 2033 ergibt sich eine deutliche Erhöhung der Belastung durch Fluglärm. Die Zunahme beträgt hier in Abhängigkeit von der Lage der Immissionsorte zwischen 0,7 dB(A) an den Immissionsorten 01 (Brütje) und 05 (Jagel, Westende Bahnhofstraße) und 20,6 dB(A) am Immissionsort 04 (Dörpstedt, Südecke Meiereistraße). Im Durchschnitt erhöht sich der äquivalente Dauerschallpegel an den Immissionsorten um 5,5 dB(A).

In diesem Zusammenhang ist jedoch festzustellen, dass der äquivalente Dauerschallpegel an allen Immissionsorten im Nachtzeitraum künftig deutlich unter 50 dB(A) liegen wird.

Wesentlichkeit der Änderung des Flugplatzes

Gemäß § 4 Abs. 5 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm (FluLärmG) ist eine Änderung des Betriebes als wesentlich anzusehen, wenn sich an den Grenzen der Tag-Schutzzone 1 oder der Nacht-Schutzzone der Wert des äquivalenten Dauerschallpegels um mehr als 2 dB(A) verändert.

Zur Feststellung der Wesentlichkeit wurde auf Grundlage des Prognoseszenarios 2033 gemäß den Bestimmungen des Fluglärmgesetzes für alle Zonenpunkte der Fluglärmkontur 68 dB(A) tags und der Fluglärmkontur 55 dB(A) nachts die Veränderung des äquivalenten Dauerschallpegels gegenüber dem Lärmschutzbereich 2020 bestimmt.

Im Ergebnis der entsprechenden Berechnungen ist festzustellen, dass an allen 1.302 Kurvenpunkten der Tag-Schutzzone 1 (68 dB(A)) eine Abnahme des äquivalenten Dauerschallpegels von größer 2 dB(A) auftreten wird. Die Abnahmen liegen zwischen 6,3 dB(A) und 13,2 dB(A).

An den Kurvenpunkten der Nacht-Schutzzone (55 dB(A)) kommt es zu Veränderungen zwischen 0,2 dB(A) Zunahme und 2,1 dB(A) Abnahme. An sieben Kurvenpunkten der Nacht-Schutzzone liegt die Abnahme bei größer oder gleich -2 dB(A).

Die Pegelminderungen an den Kurvenpunkten ergeben sich aus dem künftig leiseren Flugbetrieb, welcher insbesondere durch den vorhabenunabhängigen Austausch des Flugzeugmusters Tornado gegen den Eurofighter begründet ist.

5.4.2 Bodenschall durch Triebwerkstestläufe

Den Antragsunterlagen liegt eine schalltechnische Prognose der in der Nachbarschaft des NATO-Flugplatzes Schleswig durch die beantragten Änderungen zu erwartenden Bodenschalldurchdringungen durch Triebwerkstestläufe auf dem Außenbremsplatz bei (Gutachterliche Stellungnahme zu Lärmauswirkungen durch Triebwerkstestläufe auf dem Außenbremsplatz, siehe Anlage 4).

Zur Abschätzung möglicher Auswirkungen werden in dieser Stellungnahme für die Szenarien „Prognoseszenario 2033“, „Nullszenario 2033“ und „Vergleichsszenario 2017 - 2020“ die wartungsbedingten Auswirkungen durch Triebwerkstestläufe auf dem Außenbremsplatz auf die Geräuschsituation ermittelt und dargestellt (zur Beschreibung der Szenarien siehe Abschnitt 5.3).

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

Die berechneten Mittelungspegel aus Bodenlärm von Triebwerkstestläufen an den ausgewählten Immissionsorten im Prognoseszenario 2033 sind mit Werten zwischen 3,2 dB(A) am Immissionsort 4 und 31,9 dB(A) am Immissionsort 1 erheblich geringer als die im Flug- und Bodenlärmgutachten (siehe Anlage 3) ermittelten Flug- und Bodenlärmbelastungen, weshalb sie zu keiner relevanten Erhöhung der Lärmsituation ($< 0,1$ dB(A)) beitragen. Die Triebwerkstestläufe können aufgrund der erwarteten Maximalpegel von bis zu 60,2 dB(A) an manchen Orten in der Umgebung des Flugplatzes wahrnehmbar sein, stellen aber aufgrund ihrer geringen Häufigkeit (maximal 10 Ereignisse in den sechs verkehrsreichsten Monaten) in keinem Fall eine erhebliche Belästigung dar.

Triebwerkstestläufe auf dem Außenbremsplatz finden ausschließlich im Tagzeitraum statt.

5.4.3 Luftschadstoffe

Den Antragsunterlagen liegt eine Berechnung und Bewertung der zu erwartenden Luftschadstoffemissionen und -immissionen bei (Luftschadstoffgutachten, siehe Anlage 5). Zur Abschätzung möglicher vorhabenbedingter Auswirkungen werden in diesem Luftschadstoffgutachten die Szenarien „Prognoseszenario 2033“, „Nullszenario 2033“ und „Vergleichsszenario 2017 - 2020“ miteinander verglichen (zur Beschreibung der Szenarien siehe Abschnitt 5.3). Dabei werden die Schadstoffe Stickstoffoxide (NO_x und NO_2), Schwefeloxide (SO_x), Feinstaub ($\text{PM}_{10}=\text{PM}_{2,5}$), Ultrafeinpartikel und Benzol (C_6H_6) sowie Gerüche betrachtet.

Die Ergebnisse der durchgeführten Immissionsprognosen zeigen, dass für alle untersuchten Luftschadstoffe in allen Szenarien die Irrelevanzgrenzen nach TA Luft deutlich unterschritten werden. Somit werden die Immissionsanforderungen zum Schutz der menschlichen Gesundheit, zum Schutz vor erheblichen Belästigungen oder erheblichen Nachteilen und zum Schutz von Ökosystemen und der Vegetation erfüllt.

Die vorhabenbedingte Zusatzbelastung (Differenz aus dem Prognoseszenario 2033 und dem Nullszenario 2033) ist bei allen untersuchten lufthygienischen Schadstoffen irrelevant. Die vorhabenbedingten Änderungen haben keine signifikanten Auswirkungen auf die Lufthygiene in der Umgebung des Flugplatzes. Die Veränderungen der Immissionskonzentrationen im Prognoseszenario 2033 liegen bei allen betrachteten Immissionsorten für alle untersuchten Schadstoffen unterhalb der messtechnischen Nachweisgrenze der Schadstoffe.

5.4.4 Eingriffe in Natur und Landschaft

Die Eingriffe in Natur und Landschaft, die mit den in Abschnitt 4.2 dargestellten Änderungen verbunden sind, sind Gegenstand des Landschaftspflegerischen Begleitplans (LBP) (siehe Anlage 7). Darüber hinaus sind auch die in Abschnitt 4.3 beschriebenen nachrichtlich dargestellten Maßnahmen Gegenstand dieses LBP.

Der LBP ermittelt und bewertet diese Eingriffe gemäß der Bundeskompensationsverordnung (BKompV) und legt Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung und zum Ausgleich der Beeinträchtigungen dar.

Im Zusammenhang mit den geplanten Maßnahmen kommt es zu einer Versiegelung von ca. 12 ha sowie zu einer Entsiegelung von ca. 1,4 ha. Die Neuversiegelung unter Berücksichtigung der Entsiegelung beträgt somit ca. 10,6 ha. Durch die geplanten Maßnahmen kommt es zu einer Inanspruchnahme der gesetzlich geschützten Biotope mesophiles Grünland frischer (GMm) und trockener (GMT) Standorte im Umfang von ca. 7 ha. Für diese Inanspruchnahme wird ein entsprechender Ausnahmeantrag gestellt (siehe Abschnitt 6.1).

Um vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen, sind gemäß dem Landschaftspflegerischen Begleitplan die folgenden Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung vorgesehen:

- Minimierung der Bodenverdichtung durch effizienten Einsatz von Baustellenfahrzeugen sowie effiziente Planung temporärer Lagerflächen
- Effiziente Maßnahmenplanung zur Minimierung der Bodenversiegelung
- Bei temporären Baugruben: Trennung des Bodenaushubs nach Unter- und Oberboden (Zwischenlagerung am Ort und anschließender Wiedereinbau nach Schichtung)
- Minderung von Bentoniteinträgen in die Umwelt
- Wiederherstellung aller vorübergehenden Flächenbeanspruchungen in ihren ursprünglichen Zustand
- Entsiegelung und Wiederherstellung von Grünflächen
- Minimierung von Schall- und Schadstoffemissionen durch den Einsatz moderner Technik
- Bauzeitenregelung zum Schutz von Offenlandbrütern (Beginn der Bauarbeiten zwischen dem 16.08. und dem 28.02.), alternativ negative Besatzkontrolle vor Beginn der Arbeiten
- Begleitung der Baumaßnahmen durch eine Umweltbaubegleitung

Durch die geplanten Maßnahmen ergibt sich ein biotopwertbezogener Gesamtkompensationsbedarf von 2.030.210 Wertpunkten (WP). Diesem Gesamtkompensationsbedarf kann ein Bonus für Entsiegelungen von 30 WP/m² sowie die Wiederherstellung von mesophilem Grünland auf diesen Flächen angerechnet werden. Im Zuge des Vorhabens werden Flächen im Umfang von 13.730 m² entsiegelt. Daher kann ein Bonus von 411.900 WP für die Entsiegelungen und ein Abzug von 274.600 WP für die Wiederherstellung von mesophilem Grünland auf den entsiegelten Flächen und somit insgesamt 686.500 WP auf den Gesamtkompensationsbedarf angerechnet werden. Die Gebäude Nr. 706 und 707 sind zum

Teil auf einer bereits vollversiegelten Verkehrsfläche geplant. Durch die Errichtung von Gebäuden ergibt sich hier ein erhöhter Biotopwert gegenüber dem Ausgangsbiotop. Diese Aufwertung von 1.500 WP kann dem Gesamtkompensationsbedarf ebenfalls angerechnet werden. Unter Anrechnung der Entsiegelung und der Wiederherstellung von mesophilem Grünland auf den entsiegelten Flächen (686.500 WP) sowie der Herstellung eines Biotoptyps mit höherem Biotopwert (1.500 WP) ergibt sich ein biotopwertbezogener Kompensationsbedarf von 1.342.210 WP.

Zudem ergibt sich durch die Versiegelung von mesophilem Grünland und dem Habitatverlust für die Brutvögel Feldlerche und Großer Brachvogel ein funktionsspezifischer Kompensationsbedarf.

Für die Entwicklung der erforderlichen Ausgleichsflächen wurde ein Konzept erstellt (siehe Anlage 8). Bei den Ausgleichsflächen handelt es sich um Intensivackerflächen, die direkt südlich an den Flugplatz angrenzen. Die geplanten Ausgleichsflächen können multifunktional sowohl für die biotopwertbezogene als auch für die funktionsspezifische Kompensation genutzt werden. Bei der funktionsspezifischen Kompensation können der Ausgleich für die geschützten Biotope sowie der artenschutzrechtliche Ausgleich auf den geplanten Ausgleichsflächen abgegolten werden. Es sind die folgenden Maßnahmen vorgesehen:

- Umwandlung von Intensivacker in extensiv genutzte Ackerfläche mit artenreicher Segetalvegetation
- Umwandlung von intensiv genutzter Ackerfläche in mesophiles Grünland

Unter Berücksichtigung der geplanten Maßnahmen verbleiben keine Eingriffe in Natur und Landschaft, die nicht kompensiert werden. Nach Umsetzung der Ausgleichsmaßnahmen ergibt sich ein Plus von 1.365.630 Wertpunkten, die für andere Maßnahmen zur Verfügung stehen.

5.4.5 Artenschutz

Den Antragsunterlagen liegt eine spezielle artenschutzrechtliche Prüfung bei (siehe Anlage 9). Dieses untersucht mögliche Konflikte im Hinblick auf streng und besonders geschützte Arten und prüft in diesem Zusammenhang, inwieweit es zu Schädigungen oder Störungen dieser Arten im Sinne des § 44 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) kommen kann.

Im Ergebnis der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung ist die mögliche Schädigung / Tötung von Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie ausgeschlossen.

Die mögliche Schädigung / Tötung von Brutvögeln gem. § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG kann durch eine Bauzeitenregelung, Vergrämung und negative Besatzkontrolle ausgeschlossen werden.

Erhebliche Störungen gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG können ausgeschlossen werden.

Durch das geplante Vorhaben gehen Fortpflanzungs- und Ruhestätten im Sinne des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG von Feldlerche und Großer Brachvogel verloren. Der Verlust ist entsprechend auszugleichen (siehe Abschnitt 5.4.4).

Unter Berücksichtigung der in der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung genannten Maßnahmen verstößt der Eingriff nicht gegen die Verbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG. Ein Antrag auf Ausnahmegenehmigung nach § 45 BNatSchG ist daher nicht notwendig.

5.4.6 Natura 2000

Im Rahmen des Landschaftspflegerischen Begleitplans (siehe Anlage 7) erfolgte eine Prüfung, 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 1523-381 Busdorfer-Tal
- DE 1423-394 Schlei inkl. Schleimündung und vorgelagerte Flachgründe
- DE 1522-301 Kalkquellmoor bei Klein Rheide
- DE 1423-302 Tiergarten

Vogelschutzgebiete:

- DE 1423-491 Schlei

Insgesamt wird im Landschaftspflegerischen Begleitplan festgestellt, dass erhebliche Beeinträchtigungen der oben aufgeführten Natura 2000 Gebiete durch das Vorhaben ausgeschlossen werden können.

5.4.7 Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser

Den Antragsunterlagen liegt ein Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie bei (siehe Anlage 10). Im Rahmen dieses Fachbeitrags 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)

Das Vorhaben liegt im Bereich des Grundwasserkörpers „Eider/Treene - Geest“. Dieser hat eine Fläche von 872,9 km². Der mengenmäßige Zustand des GWK ist als „gut“ bewertet. Der chemische Zustand ist als „schlecht“ eingestuft. Ausschlaggebend für die Bewertung des chemischen Zustands ist die flächendeckende Überschreitung der Schwellenwerte des Stoffes Nitrat und der Schadstoffe nach Anhang II.

Im Ergebnis des Fachbeitrags zur Wasserrahmenrichtlinie führen die geplanten Maßnahmen nicht zu einer Verschlechterung des mengenmäßigen oder chemischen Zustands des

Grundwasserkörpers Eider/Treene - Geest. Eine Verletzung des Verschlechterungsverbots ist demnach ausgeschlossen und eine veränderte Einstufung der Zustandsbewertung nicht zu erwarten.

Grundwasserabhängige Landökosysteme liegen mit einem stark grundwasserbeeinflussten Niedermoortorf im Vorhabengebiet. Da keine Auswirkungen des Vorhabens auf den mengenmäßigen Zustand des Grundwasserkörpers zu erwarten sind, wird auch dieses grundwasserabhängige Landökosystem nicht beeinträchtigt. Der geänderte Flugbetrieb führt laut Luftschadstoffgutachten (siehe Anlage 5) nicht zu einer messbaren Erhöhung der Schadstoffkonzentrationen, wodurch auch nicht mit einer Erhöhung von Schadstoffen im Wasserkörper zu rechnen ist. Eine Verschlechterung ist dementsprechend auszuschließen.

Da das Vorhaben keinen Einfluss auf die Erreichung der Bewirtschaftungsziele hat, kann ein Verstoß gegen das Verbesserungsgebot ausgeschlossen werden.

Oberflächenwasserkörper (OWK)

Der vom Vorhaben potenziell betroffene OWK „Rheider Au OL“ ist dem Wasserkörpertyp 14: Sandgeprägte Tieflandbäche zugeordnet. Der Wasserkörper wurde als „erheblich verändert“ eingestuft, so dass als Ziel die Erreichung des guten ökologischen Potenzials und des guten chemischen Zustands definiert ist.

Das ökologische Potenzial des OWK wird insgesamt als „gut“ bewertet. Der chemische Zustand des OWK Rheider Au OL ist als „nicht gut“ eingestuft. Ausschlaggebend für diese Bewertung ist insbesondere die flächendeckende Überschreitung der Umweltqualitätsnorm der prioritären Stoffe Quecksilber und bromierte Diphenylether.

Im Ergebnis des Fachbeitrags zur Wasserrahmenrichtlinie führen die geplanten Maßnahmen insgesamt nicht zu veränderten Habitatbedingungen und auch nicht zu einer Verschlechterung der zu untersuchenden biologischen Qualitätskomponenten. Auch eine vorhabenbedingte Änderung des chemischen Zustands ist nicht zu erwarten. Eine mögliche Verletzung des Verschlechterungsverbots ist demnach ausgeschlossen und eine veränderte Einstufung der Zustandsbewertung des ökologischen Potenzials oder des chemischen Zustands des OWK Rheider Au OL ist nicht zu erwarten.

Da das Vorhaben keinen Einfluss auf die Erreichung der Bewirtschaftungsziele hat, kann ein Verstoß gegen das Verbesserungsgebot ausgeschlossen werden.

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

5.5 Entwässerung

Die geplanten Änderungen haben keine Auswirkungen auf die bestehende Entwässerung des NATO-Flugplatzes Schleswig. Die Flugbetriebsflächen und die Hochbauten werden zur Ableitung des anfallenden Niederschlagswassers an das bestehende Regenwasserkanalnetz angeschlossen und über den bestehenden Sandfang mit Ölsperre in die Rheider Au eingeleitet. Der Sandfang, die Ölsperre oder die Hautregenwasserleitung müssen aufgrund des höheren Abflusses nicht neu dimensioniert werden.

Zukünftig ist vorgesehen, die Luftfahrzeuge des Typs Global 6000 auf der bestehenden Abstellfläche zwischen den geplanten Hallen 703 und 704 zu enteisen. Die Entwässerung dieser Fläche wird hierfür zukünftig so angepasst, dass mit Flugzeugenteisungsmittel beaufschlagtes Oberflächenwasser über einen Schieberschacht in einen Auffangbehälter abgeführt wird. Das Enteisierungswasser wird im Anschluss entsorgt.

5.6 Raumordnung und Städtebau

Es ist durch die Militärische Luftfahrtbehörde zu prüfen, ob die hier beantragten Änderungen des NATO-Flugplatzes Schleswig 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 Ziele der Raumordnung, Grundsätze der Raumordnung und sonstige Erfordernisse der Raumordnung.

Im Landesentwicklungsplan Schleswig-Holstein, Fortschreibung 2021 sind keine Aussagen zum NATO-Flugplatz Schleswig enthalten. Der Bereich des Flugplatzes sowie die umliegenden Flächen sind in der zeichnerischen Darstellung als Ländlicher Raum dargestellt. Nördlich des Flugplatzes ist ein Entwicklungsraum für Tourismus und Erholung ausgewiesen.

Im derzeit gültigen Regionalplan für den Planungsraum V - Neufassung 2002 ist der NATO-Flugplatz Schleswig in der Zeichnerischen Darstellung als „Sondergebiet Bund“ ausgewiesen. Verzeichnet sind dort außerdem der Bauschutzbereich sowie der Lärmschutzbereich des NATO-Flugplatzes Schleswig.

Mit den hier beantragten Änderungen ist kleinflächig ein zusätzlicher Flächenbedarf für die Errichtung einer Aufstell- / Betriebsfläche SATCOM außerhalb des bestehenden Flugplatzgeländes verbunden.

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

Soweit es um den mit den Änderungen verbundenen Eingriff in Natur und Landschaft geht, wird auf den beigefügten Landschaftspflegerischen Begleitplan Bezug genommen (siehe Abschnitt 5.4.4 und Anlage 7).

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.

Mit der beantragten Verlegung des Außenzauns im Zusammenhang mit der Errichtung einer Aufstell- / Betriebsfläche SATCOM ist ein zusätzlicher Flächenbedarf von ca. 10.130 m² auf dem Gebiet der Gemeinde Klein Rheide außerhalb des bestehenden Flugplatzes verbunden. Diese Fläche ist derzeit im Flächennutzungsplan der Gemeinde Klein Rheide als Flächen für die Landwirtschaft ausgewiesen.

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. Eine Änderung des Bauschutzbereichs ist nicht Gegenstand der vorliegenden Änderungen (siehe Abschnitt 5.2).

Die kommunale Planungshoheit kann zudem 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 geplanten Maßnahmen eine Veränderung des Fluglärms und damit eine Veränderung möglicher Betroffenheiten der kommunalen Planungshoheit verbunden ist (siehe Abschnitt 5.4.1).

6 Hinweise auf weitere Verwaltungsverfahren

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

6.1 Ausnahme von den Verboten des § 30 Abs. 2 BNatSchG

Mit den geplanten Maßnahmen ist die Inanspruchnahme von gesetzlich geschützten Biotopen verbunden (siehe Abschnitt 5.4.4).

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 Naturschutzbehörde beantragt.

6.2 Entwässerung

Die erforderlichen Erlaubnisse / Bewilligungen in Bezug auf die Entwässerung werden (so weit erforderlich) bei der zuständigen Genehmigungsbehörde eingeholt.

6.3 Kenntnisgabeverfahren

Die weiteren Hochbaumaßnahmen werden als Baumaßnahmen, die der Landesverteidigung dienen, im Rahmen von Kenntnisgabeverfahren entsprechend § 77 Abs. 5 der Landesbauordnung für das Land Schleswig-Holstein der Bauaufsichtsbehörde vor Baubeginn zur Kenntnis gebracht.

Mit freundlichen Grüßen


Nina Eisenberg