



Oberfinanzdirektion Koblenz  
Geschäftsbereich Bundesbau · Postfach 2860 · 55018  
Mainz

**Oberfinanzdirektion Koblenz**  
**Geschäftsbereich Bundesbau**

An die  
Wehrbereichsverwaltung West  
Außenstelle Wiesbaden  
z.H. Herrn Abteilungspräsident Tilo Hardt  
Moltkering 9  
  
65189 Wiesbaden

Schillerstraße 9  
55116 Mainz

Postfach 2860  
55018 Mainz

Telefon: 06131 / 14088-0 (Vermittlung)  
Telefax: 06131 / 14088-10  
E-Mail: [postfach@gbbnet.de](mailto:postfach@gbbnet.de)

Aktenzeichen: (Bei Antwortschreiben bitte angeben)

GB/GB 20 11

Bearbeiter/-in:

AD Walter

Telefon-Durchwahl:

-42

Datum:

03. Mai 2002

**Erweiterung des Militärflugplatzes Ramstein**  
**hier: Änderungsgenehmigungsverfahren nach § 6 LuftVG**

Sehr geehrter Herr Hardt,

im Rahmen der Verfahrensstandschaft gemäß Art. 53 A des Zusatzabkommens zum NATO-Truppenstatut beantrage ich für die US-Streitkräfte als Halter des Militärflugplatzes Ramstein die von den US-Streitkräften beabsichtigte Erweiterung des Militärflugplatzes Ramstein nach Maßgabe der Vorschriften des Luftverkehrsgesetzes zu genehmigen und damit Anlage und Betrieb dieses Flugplatzausbaus nach § 30 Abs. 1, § 6 LuftVG, § 42 LuftVZO zuzulassen.

| <b>Inhaltsverzeichnis</b>                                | <b>Seite</b> |
|--|--------------|
| <b>A. Genehmigungsantrag</b>                             |              |
| 1. Der Plan  | 3            |
| 2. Landschaftspflegerischer Begleitplan                  | 3            |
| 3. Bauschutzbereich                                      | 3            |
| 4. Pläne nach §40 Abs. 1, § 41 LuftVZO                   | 4            |
| 5. Nachrichtliche Pläne und Verzeichnisse                | 4            |
| 6. Erläuterungsberichte und Gutachten                    | 5            |
| <b>B. Begründung des Genehmigungsantrages</b>            |              |
| 1. Rechtsgrundlagen und Antragsteller                    | 7            |
| 1.1. Rechtsgrundlagen                                    | 7            |
| 1.2. Antragsteller                                       | 8            |
| 2. Ausgangslage  | 9            |
| 3. Das Vorhaben und seine Rechtfertigung                 |              |
| 3.1. Wegfallende Kapazitäten am Flughafen Rhein-Main     | 10           |
| 3.2. Ausbau Flugplatz Ramstein – Gegenstand des Antrages | 11           |
| 3.3. Besonderes öffentliches und militärisches Interesse | 14           |
| 4. Die Auswirkungen des Vorhabens                        |              |
| 4.1. Raumordnung   | 17           |
| 4.2. Umweltverträglichkeit                               | 19           |
| 4.3. Flugbetriebliche Nutzung des Flugplatzes Ramstein   | 21           |
| 4.4. Fluglärmgutachten                                   | 23           |
| 4.5. Bodenlärmgutachten                                  | 27           |
| 4.6. Gutachten über Luftschadstoffe                      | 30           |
| 4.7. Medizinisches Gutachten                             | 31           |
| 4.8. Bauschutzbereich                                    | 35           |
| 4.9. Landespflegerischer Begleitplan                     | 35           |
| 4.10 FFH Belange   | 37           |
| 4.11 Entwässerung  | 39           |

4.12 Grundstücksbetroffenheit

40

## **A Genehmigungsantrag**

### **1. Der Plan**

Es wird beantragt, den Ausbau des Militärflugplatzes Ramstein nach Maßgabe des folgenden Planes zu genehmigen:

- Plan 01 Lageplan, Ausbaumaßnahmen gemäß § 40 Abs. 1 M 1 : 5.000  
Nr. 6 b LuftVZO

### **2. Landschaftspflegerischer Begleitplan**

Es wird beantragt, die Durchführung der zur Genehmigung nachgesuchten Ausbaumaßnahme und den Ausgleich der hiermit verbundenen naturschutzfachlichen Auswirkungen nach Maßgabe des mit dem Antrag vorgelegten landschaftspflegerischen Begleitplanes (Ordner IV), der Maßnahmenblätter des landschaftspflegerischen Begleitplanes (Ordner IV) und der mit dem landschaftspflegerischen Begleitplan vorgelegten Pläne (Ordner V, VI, VII der Genehmigungsunterlagen) zuzulassen.

### **3. Bauschutzbereich**

Mit dem Genehmigungsantrag wird, verbunden mit dem Antrag auf Festsetzung und Veröffentlichung, der auf das Ausbauvorhaben bezogene Bauschutzbereich (§ 40 Abs. 1 Nr. 6 a LuftVZO) vorgelegt.

- Plan 02 Bauschutzbereich gemäß § 40 Abs. 1 Nr. 6 a M 1 : 25.000  
LuftVZO

#### 4. Pläne nach § 40 Abs. 1, § 41 LuftVZO

Mit dem Genehmigungsantrag werden folgende Pläne nach § 40 Abs. 1 LuftVZO vorgelegt:

|           |   |                         |
|-----------|---|-------------------------|
| - Plan 03 | Längsschnitt 09-27 gemäß § 40 Abs. 1 Nr. 7 a<br>LuftVZO                             | M 1 : 25.000<br>/ 2.500 |
| - Plan 04 | Längsschnitt 08-26 gemäß § 40 Abs. 1 Nr. 7 a<br>LuftVZO                             | M 1 : 25.000<br>/ 2.500 |
| - Plan 05 | Längsschnitt 09-27 gemäß § 40 Abs. 1 Nr. 7 b<br>LuftVZO                             | M 1 : 5.000<br>/500     |
| - Plan 06 | Längsschnitt 08-26 gemäß § 40 Abs. 1 Nr. 7 b<br>LuftVZO                             | M 1 : 5.000<br>/500     |
| - Plan 07 | Querschnitte, Schwelle 09, Schwelle 08, Ramp 5<br>gemäß § 40 Abs. 1 Nr. 7 c LuftVZO | M 1 : 2.500<br>/250     |
| - Plan 08 | Schwelle 27, Schwelle 26, Hot Cargo Pad<br>gemäß § 40 Abs. 1 Nr. 7 c LuftVZO        | M 1 : 2.500<br>/250     |

#### 5. Nachrichtliche Pläne und Verzeichnisse

Mit dem Genehmigungsantrag werden folgende weitere Pläne nachrichtlich vorgelegt:

Zur Hindernisfreiheit

|           |  |             |
|-----------|--|-------------|
| - Plan 09 | Übersichtslageplan, relevante Hindernisse für die<br>Entscheidungshöhe | M 1 : 5.000 |
|-----------|--|-------------|

Zur Landbeschaffung

|          |                        |             |
|----------|------------------------|-------------|
| - Plan 1 | Landbeschaffung (West) | M 1 : 2.500 |
| - Plan 2 | Landbeschaffung (Ost)  | M 1 : 2.500 |

Die Pläne zum Grunderwerb sowie das Grunderwerbsverzeichnis werden nachrichtlich vorgelegt, da der Grunderwerb Gegenstand des Verfahrens nach dem Landbeschaffungsgesetz ist.

## **6. Erläuterungsberichte und Gutachten**

Mit dem Genehmigungsantrag werden folgende Berichte und Gutachten zur Erläuterung des Antrags und zur Darstellung der Auswirkungen des Vorhabens vorgelegt:

- act aerodrome consulting team GmbH

Angaben über die bestehenden örtlichen und baulichen Verhältnisse, technische Beschreibung, Beschreibung der geplanten Anlagen und Betriebseinrichtungen sowie der beabsichtigten Flug- und Flugbetriebsabwicklung, 30. April 2002

- Deutscher Wetterdienst

Amtliches Gutachten über die flugklimatologischen Verhältnisse an der U.S. Air Base Ramstein, Februar 2002

- KZS/AVIA Consult GbR

Schalltechnische Prognose der in der Nachbarschaft des Militärflugplatzes Ramstein zu erwartenden Lärmimmissionen, die von am Boden befindlichen Geräuschquellen verursacht werden (Bodenlärmgutachten), 15. April 2002

- Avia Consult GbR

Schalltechnisches Gutachten über die am Militärflugplatz Ramstein zu erwartende Flugbelastung, 15. April 2002

- ISU, Luftschadstoffgutachten gemäß § 40 Abs. 2 LuftVZO, April 2002
- Prof. Dr. Scheuch / Prof. Dr. Jansen

Medizinisches Gutachten über die Auswirkungen des Flug- und Bodenlärms sowie der Schadstoffimmissionen im Rahmen des Genehmigungsverfahrens für den militärischen Flugplatz Ramstein im Zusammenhang mit der Verlegung von Streitkräften an diesem Flugplatz, 27.03.2002

- IGR

Erläuterungsbericht zum landschaftspflegerischen Begleitplan und zur Verträglichkeitsprüfung (Zusammenfassung und Langfassung nebst Plänen)

## **B Begründung des Genehmigungsantrages**

### **1. Rechtsgrundlagen und Antragsteller**

#### **1.1 Rechtsgrundlagen**

Der Militärflugplatz Ramstein, der seit dem Jahre 1952 von den US-Streitkräften genutzt wird, wird auf der Grundlage von Art. 21 b des Gesetzes zum NATO-Truppenstatut betrieben.

Die Erweiterung des Militärflugplatzes Ramstein bedarf, soweit durch ihn Grundstücke in Anspruch genommen werden, der Durchführung des Landbeschaffungsverfahrens, § 30 Abs. 3 S. 4 LuftVG i.V.m. §1 des Landbeschaffungsgesetzes. Der beabsichtigte Ausbau des Militärflugplatzes Ramstein stellt sich zugleich, über die erforderliche Grundinanspruchnahme hinaus, als wesentliche Änderung des bestehenden Militärflugplatzes Ramstein dar. Diese wesentliche Änderung bedarf der luftverkehrsrechtlichen Genehmigung.

Nach § 30 Abs. 1 S. 2 LuftVG entfällt das in § 8 LuftVG vorgesehene Planfeststellungsverfahren, wenn militärische Flugplätze angelegt oder (wesentlich) geändert werden sollen. Nach § 30 Abs. 1 S. 1 LuftVG dürfen – darüber hinaus – die aufgrund völkerrechtlicher Verträge in der Bundesrepublik Deutschland stationierten Truppen von den Vorschriften des 1. Abschnittes 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 und Ordnung erforderlich ist.

§ 30 Abs. 1 LuftVG schließt allerdings nicht das Genehmigungserfordernis nach § 6 LuftVG bei der Anlage oder Änderung militärischer Flugplätze aus. Das luftverkehrsrechtliche Verfahren nach § 6 LuftVG (einschließlich des Änderungsverfahrens nach §6 Abs. 4 S. 2 LuftVG) kann auch nicht durch die Bezeichnung des Vorhabens aufgrund des Landbeschaffungsgesetzes ersetzt werden, § 30

Abs. 3 LuftVG. Nach § 30 Abs. 1 S. 1 LuftVG darf das luftverkehrsrechtliche Genehmigungsverfahren nach § 6 LuftVG und die abschließende luftrechtliche Sachentscheidung nur dann völlig entfallen, wenn und soweit diese nach den Umständen des Einzelfalles mit der Erfüllung des Verteidigungsauftrages gänzlich unvereinbar sind. Das Bundesverwaltungsgericht hat in seinem Urteil vom 16. Dezember 1988 (BVerwG 4 C 40.86, BVerwGE 81, 95) entschieden, daß diese Voraussetzungen ausschließlich in Ausnahmefällen erfüllt sind. Ein derartiger Ausnahmefall ist bei der beabsichtigten Erweiterung des Militärflugplatzes Ramstein durch den Ausbau der Nordbahn, den Bau einer neuen Südbahn und die Erweiterung und Verlegung von Vorfeldern und die hierdurch verbundene Veränderung des Flugbetriebes auf dem Militärflugplatz Ramstein nicht gegeben. Das Ausbauvorhaben ist nach § 30 Abs. 1 LuftVG i.V.m. § 6 Abs. 4 S. 2 LuftVG, § 42 LuftVZO luftverkehrsrechtlich zu genehmigen. Dies wird mit dem hier gestellten Antrag unter gleichzeitiger Vorlage der erforderlichen Pläne, Erläuterungen, Gutachten und Verzeichnisse gemäß § 40, § 41 LuftVZO nachgesucht.

## 1.2 Antragsteller

Nach Art. 53 A Abs. 1 des Zusatzabkommens im NATO-Truppenstatut stellen die deutschen Behörden im Zusammenhang und im Benehmen mit den Behörden einer Truppe die erforderlichen Anträge und betreiben die diesbezüglichen Verwaltungs- und Gerichtsverfahren für die Truppe, wenn deutsches Recht wie hier nach § 6 LuftVG vorschreibt, daß eine besondere Erlaubnis, Zulassung oder sonstige öffentlich-rechtliche Genehmigung einzuholen ist. Die deutschen Behörden handeln hierbei in Verfahrensstandschaft. Die Tätigkeit der deutschen Behörden läßt die Stellung des Entsendestaates als materiell-rechtlich Berechtigter oder Verpflichteter unberührt. Die Verfahrensstandschaft begründet inso-

weit keine eigene Rechte oder Pflichten der deutschen Behörde (Art. 21 c Abs. 1 des Gesetzes zum NATO-Truppenstatut).

Der Bundesminister für Verteidigung hat mit Schreiben vom 26. August 1999 (WV II 1-Az 68-30-40/04 Verlegung/98) die Bauverwaltung Rheinland-Pfalz / OFD Koblenz beauftragt, im Auftrag des Bundes die Verfahrensstandschaft für die US-Streitkräfte bezüglich des luftverkehrsrechtlichen Genehmigungsverfahrens zum Ausbau des Militärflugplatzes Ramstein zu übernehmen. Die Oberfinanzdirektion Koblenz / Geschäftsbereich Bundesbau nimmt diese Aufgabe mit Unterstützung des Landesbetriebes, Liegenschaften und Baubetreuung (LBB), Niederlassung Kaiserslautern, in diesem luftverkehrsrechtlichen Genehmigungsverfahren wahr.

Der Antrag auf luftverkehrsrechtliche Genehmigung des Ausbaus des Militärflugplatzes Ramstein durch die US-Streitkräfte ist auf dieser rechtlichen Grundlage in Zusammenarbeit und im Benehmen mit den US-Streitkräften ausgearbeitet und für die US-Streitkräfte gestellt worden.

## **2. Ausgangslage**

Der Flugplatz Ramstein ist auf den Gemarkungen der Gemeinde Ramstein als Militärflugplatz angelegt worden und wird seit 1952 von den US-Streitkräften genutzt (§ 21 b des Gesetzes zum NATO-Truppenstatut).

Die Gesamtfläche des Flugplatzes beträgt rund 1.300 ha. Der Militärflugplatz Ramstein verfügt über eine Start-/Landebahn in der Ausrichtung 09/27 mit einer Länge von 2.420 m. Hinzu kommen die bestehenden Überrollstrecken mit einer Länge von jeweils 200 m. Die veröffentlichten nutzbaren Strecken für den Startlauf und für den Start sowie für die Landung betragen in beiden Richtungen jeweils 2.620 m; für den Startabbruch jeweils 2.820 m. Die bestehende Start-/Landebahn ist 45 m breit. Die Bahn ist nahezu exakt in ost-westlicher Richtung

(09/27) angelegt. Anflüge in der Hauptlanderichtung erfolgen geradeaus über das Stadtgebiet von Kaiserslautern. Bei Starts in Richtung Kaiserslautern (Nebenrichtung für Starts) ist zur Entlastung des Stadtgebietes vorgesehen, daß die Flugzeuge ab einer Entfernung von ca. 4 km nach dem Ende der Startbahn nach Norden hin abschwanken.

Die südlich der bestehenden Start-/Landebahn gelegene Hauptrollbahn (Bezeichnung „India“) ist um  $4,1^\circ$  verschwenkt gegenüber der Start-/Landebahn. Die Rollbahnbreite beträgt 22,50 m. Diese Rollbahn dient bisher als Notstart-/landebahn für Kampfflugzeuge. Als Anflughilfen stehen neben der militärischen „TACAN“ Anlage zwei Instrumentenlandesysteme der Anflugkategorie I zur Verfügung. Der Bauschutzbereich gemäß § 12 LuftVG für den bestehenden Militärflugplatz Ramstein ist vom Bundesministerium der Verteidigung erstmals im Jahre 1960 festgelegt und veröffentlicht worden. Auf die planliche Darstellung des bestehenden Militärflugplatzes Ramstein im Plan Nr. 01/02 (Lageplan gemäß § 40 Abs. 1 Nr. 6 LuftVZO) wird Bezug genommen.

### **3. Das Vorhaben und seine Rechtfertigung**

#### **3.1. Wegfallende Kapazitäten am Flughafen Frankfurt Rhein-Main Air Base**

Durch die Aufgabe der Rhein-Main Airbase fallen für die Wahrnehmung der US-Lufttransportaufgaben u.a. die folgenden flugtechnischen Kapazitäten weg:

- Mitnutzung des Start-/Landebahnsystems (derzeit 3 Bahnen) eines Grossflughafens mit Startbahnlängen von bis zu 4.000 m sowie von An- und Abflugsystemen, die einen wetterunabhängigen Flugbetrieb bis zur Kategorie (CAT) III zulassen.
- Nutzung und Mitnutzung von zahlreichen Abstellpositionen für Großraumflugzeuge im Krisenfall. Im Rahmen des normalen Flugbetriebes werden auf der

Rhein-Main-Airbase täglich rd. 8-10 Positionen für Flugzeuge des Typs C130 (Herkules) und C5 (Galaxy) genutzt.

- Mitnutzung der Treibstoffreserven eines internationalen Großflughafens zur Abdeckung des Spitzenbedarfs in Krisenzeiten.

### **3.2. Ausbau Flugplatz Ramstein - Gegenstand des vorliegenden Antrages**

Mit dem Zeitpunkt der Verlegung des Flugbetriebes von Rhein-Main Air Base auf den Flugplatz Ramstein müssen die Transportaufgaben in Friedens- und Krisenzeiten überwiegend vom US-Flugplatz Ramstein mit ergänzender Reserve- und Ausweichfunktion durch den US-Flugplatz Spangdahlem übernommen werden. Der Flugplatz Ramstein nimmt bereits heute umfangreiche logistische Aufgaben für die US-Streitkräfte in Europa wahr.

Im Rahmen der Anpassung des Flugplatzes Ramstein an die genannten Aufgaben sind im wesentlichen die folgenden Maßnahmen erforderlich, für die mit diesem Änderungsgenehmigungsantrag eine luftverkehrsrechtliche Genehmigung beantragt wird:

1. Errichtung einer Haupt-Start-/Landebahn (neue Südbahn) mit einer Länge von 3.200 m zzgl. Überrollstrecken („Overruns“) von jeweils 200 m vor Kopf der Landeswellen (gesamte befestigte Länge 3.600 m incl. Überrollstrecken) im Bereich der bisherigen Parallelrollbahn „India“. Diese Südbahn soll künftig ca 90% des Flugverkehrs übernehmen.
2. Ausbau der vorhandenen Start- und Landebahn (Nordbahn) auf 3.000 m incl. je 200 m Überrollstrecken mit Reservefunktion für die künftige Hauptbahn (Südbahn, vgl. 1) zur Sicherstellung der militärischen Erfordernisse. Die Nordbahn soll künftig ca 10% des Flugverkehrs übernehmen.
3. Vorfelderweiterungen

- 1) Anlage eines neuen Vorfeldbereiches im Süden des Start-/Landebahnsystemes (Hot-Cargo-Vorfeld) mit direkter Anbindung an die neue Südbahn und einer Fläche von ca. 5,7 ha (ohne Schultern, Breite ca. 290 m, Tiefe ca. 196 m) für bis zu 3 Flugzeuge des Typs C5 oder 4 Flugzeuge des Typs C 17. Das bestehende Hot Cargo-Vorfeld wird zurückgebaut.
- 2) Erweiterung des nördlich des Start-/Landebahnsystemes (Nordbahn) gelegenen Vorfeldbereiches („Ramp 5“) mit einer zusätzlichen Fläche von 14,9 ha mit bis zu 7 zusätzlichen Parkpositionen für Großraumflugzeuge des Typs C 5 bzw. 9 Positionen für Flugzeuge des Typs C 17.

Regelungen für An- und Abflugverfahren sind nicht Gegenstand des Änderungs-genehmigungsverfahrens nach § 6 Abs. 4 S. 2, Abs. 1, § 30 Abs. 1 LuftVG. Aus betrieblichen Gründen wird die zukünftige Südbahn in Hauptanflugrichtung 26 (Ost) mit einem Instrumentenlandesystem der Anflugkategorie III (CAT III) ausgerüstet werden; alle anderen Anflüge erhalten Instrumentenlandesysteme der Anflugkategorie I (CAT I).

Das Investitionsvolumen für das Verlegungsprogramm von Frankfurt nach Ramstein beträgt nach derzeitigem Stand min. 175 Mio. Euro (Vertragssumme). Hierin sind die weiteren Investitionsvorhaben wie z.B. KMCC (Einkaufszentrum), NCO-Club oder das Hauptquartier nicht enthalten, die nicht Gegenstand der Verlegungsvereinbarung sind.

Es wurden verschiedene Varianten auf ihre Durchführbarkeit hin untersucht. Neben der Zielsetzung der Übernahme zusätzlicher militärischer Transportaufgaben von der Rhein-Main Air Base wurden u.a. bei der Planung folgende Vorgaben beachtet:

- Optimierung der Gesamt-Immissionssituation, insbesondere bzgl. des Fluglärmes, auf die umliegenden Ortschaften

- Optimierung des bodenseitigen Betriebes auf den Flugbetriebsflächen zur Minimierung der damit zusammenhängenden Immissionsbelastungen und Sicherheitsrisiken, insbesondere Vermeidung bzw. Reduzierung von Konfliktpunkten innerhalb der Flugbetriebsflächen
- Alle bodenseitigen Eingriffe sollen im Rahmen der durch die militärischen Randbedingungen vorgegebenen Möglichkeiten so umweltverträglich wie möglich erfolgen, insbesondere hinsichtlich der Wald-Betroffenheitsbereiche (Hindernissituation) und der zusätzlichen Flächenversiegelung
- Verbesserung der Anflugsituation sowie zusätzliche Erhöhung der Flugsicherheit durch eine genauere Höhen- und Lageführung infolge des vorgesehenen Instrumenten-Anflugsystemes der Kategorie (CAT) III.

Die vorliegende, zur Genehmigung vorgelegte Planung ist Ergebnis einer Optimierung aus den vorgenannten Gesichtspunkten im Einklang mit den technischen Vorgaben, Richtlinien und Vorschriften sowie unter Bewertung der damit verbundenen Kosten.

### 3.3. Besonderes öffentliches und militärisches Interesse

Aufgrund von zwischenzeitlich mehrfach angepassten Abkommen aus dem Jahre 1959 zwischen der Flughafen Frankfurt Main AG, der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Vereinigten Staaten, vertreten durch die Luftwaffe in Europa (USAFE), können die US-Streitkräfte Teile des Flughafens Frankfurt nutzen, um ihre militärische Lufttransportmission zu erfüllen. Seit der auf einer Vereinbarung aus dem Jahr 1993 beruhenden Teilrückgabe im Jahre 1994 ist der militärische Transportverkehr in Friedenszeiten im Rahmen der Möglichkeiten bereits auf den Militärflugplatz Ramstein verlegt worden.

Der Verkehrsflughafen Frankfurt am Main hat unterdessen durch die weitere Entwicklung in der Zivilluftfahrt seine technische Kapazitätsgrenze erreicht und muß vor diesem Hintergrund weiter ausgebaut werden, wobei unter anderem auch auf die den US-Streitkräften zur Nutzung überlassenen Teilflächen zurückgegriffen werden muß. Der Ausbau des Flughafenstandortes Frankfurt am Main ist hierbei zur weiteren Förderung des Standortes Bundesrepublik Deutschland und des Rhein-Main-Gebietes sowie zur Erhaltung der Funktionen des Flughafen Frankfurt/Main als ein zentraler Hauptverkehrsknoten im nationalen und internationalen Flugverkehr im besonderen öffentlichen Interesse.

Gleichzeitig ergeben sich durch die zunehmenden flugtechnischen Engpässe am Frankfurter Flughafen und die derzeitige Aufteilung von einheitlichen Betriebsabläufen auf mehrere Flugplatzstandorte ein besonderes militärisches Interesse an der Aufgabe von Rhein-Main Air Base. Zwar sichert die militärische Vorrangstellung des Flugverkehrs grundsätzlich auch in politisch erklärten Krisen-/Kriegszeiten die Nutzbarkeit eines jeden Verkehrsflughafens, aber Rhein-Main Air Base kann vor allem in Friedenszeiten und bei entfernteren Hilfs-/Friedenseinsätzen in anderen Krisenregionen nicht in dem gebotenen Umfang in diese Operationen, Übungen bzw. Manöver eingebunden werden. Des Weiteren ergeben sich aus der eingeschränkten Nutzbarkeit des Flugplatzes Ram-

stein vor allem für Großraumtransporter geteilte Betriebsabläufe zwischen den Flugplätzen Ramstein und Rhein-Main. Dies ist im Hinblick auf die neue Ausrichtung auf mögliche Krisenherde im nahen und mittleren Osten sowie die logistische Verbindung in die USA aus militärischer Sicht auf Dauer nicht akzeptabel. So müssen aus Ramstein startende Großraumtransporter bei voller Beladung einen Tankstopp in Frankfurt durchführen, da die Startbahnlänge in Ramstein derzeit für solche Flugoperationen nicht ausreichend ist. Außerdem entfallen durch die Konzentrierung auf einen zentralen logistischen Standort zeitraubende Transport auf der Straße, ein besonders in Krisenzeiten gewichtiger Faktor.

Aufgrund dieser Erwägungen und vor dem Hintergrund der Entwicklungen am Flughafenstandort Frankfurt aus ziviler und militärischer Sicht haben die Bundesregierung, die Flughafen Frankfurt AG (Fraport AG), die US-Streitkräfte (USA-FE) sowie die Länder Rheinland-Pfalz und Hessen das Abkommen aus dem Jahre 1993 im Juli 1999 so geändert, dass die noch verbliebenen Flächen (ca. 153 ha) der Fraport AG über die Bundesregierung bis zum 31. Dezember 2005 vollständig zurückzugeben und im Gegenzug die militärischen Lufttransportaufgaben ohne Unterbrechung oder Verlust der US-nationalen oder NATO-Militäraufgaben auf die Militärflugplätze Ramstein und Spangdahlem als die beiden von den US-Streitkräften noch genutzten Militärflugplätze im Umgriff des Verkehrsflughafens Frankfurt am Main zu verlegen sind.

Im Zusammenhang mit der geplanten Aufgabe der US Rhein-Main Air Base wurden von Seiten der US-Streitkräfte auch alternative Überlegungen angestellt. Hierbei hat „Headquarters United States Air Forces in Europe“ (HQ-USAFE) eine Reihe von verschiedenen Flugplätzen, sowohl rein militärische als auch gemeinsam genutzte militärisch-zivile Flugplätze als mögliche Standorte für die Verlegung der Rhein-Main AB untersucht. Die interne HQ-USAFE Auswertung wurde vor dem eigentlichen Beginn der Rhein-Main-Verhandlungen durchgeführt, lange vor Unterzeichnung der endgültigen Verlegungsvereinbarung im Dezember 1999. Aus militärischen Gründen kommen nur die Flugplatzstandorte

Ramstein und Spangdahlem in Betracht. Hintergründe hierfür sind u.a. das so genannte "Sechs minus Eins" Konzept, das vorsieht – zur Aufrechterhaltung der entsprechenden Lufttransportbewegungen in den Nahen und Mittleren Osten - sechs Stützpunkte in Europa zu betreiben (zwei in Spanien, zwei in Großbritannien, zwei in Deutschland), die sich, paarweise zugeordnet, sowohl von den Vereinigten Staaten aus gesehen als auch vom Mittleren Osten innerhalb einer Reichweite von 3500 NM befinden. Sollte, bedingt durch eine politische Krisensituation, ungünstige Wetterbedingungen oder andere Beschränkungen, einer dieser leistungsfähigen Flugplätze nicht zur Verfügung stehen, wäre man immer noch in der Lage, den vorgegebenen militärischen Auftrag mit der gebotenen Effizienz auszuführen. Darüber hinaus ist neben Gründen der militärischen Logistik in diesem Zusammenhang auch die vom US-Kongress verfügte Begrenzung der europäischen Truppenstärke (ETS) von Bedeutung. Im Ergebnis führt dies zu einer Begrenzung der U.S.-Truppenstärke in Europa auf 100.000 Militärangehörige.

Die Militärflugplätze Ramstein und Spangdahlem sind durch die Verlegung so zu erweitern, dass eine durch die US-Streitkräfte vorgegebene optimierte Nutzung, gemessen an modernen militärischen Verfahrensabläufen und sich ändernden Aufgabenstellungen möglich wird und die in Frankfurt am Main bei einem militärischen Bedarf benötigten flugtechnischen Kapazitäten auf den Flugplätzen in Ramstein und Spangdahlem mit dem Zeitpunkt der Verlegung verfügbar sind.

Während auf dem Flugplatz Spangdahlem vor allem die Funktionsmöglichkeiten für die Aufgaben eines Reserveflugplatzes in Krisen- und Kriegszeiten zu schaffen sind, ist der Flugplatz Ramstein für die vollständige Übernahme von Lufttransportaufgaben gemäß der aufgezeigten Ausbaumaßnahmen auszubauen. Eine Konzentration der zu verlegenden Aufgaben nur auf einen der beiden Flugplätze kommt aus Kapazitätsgründen nicht in Betracht.

Das besondere öffentliche und militärische Interesse an der Verlegung und der damit verbundenen Erweiterung der Militärflugplätze Ramstein und Spangdahlem wird weiterhin untermauert durch die hohen Finanzierungsanteile aus öffentlichen Mitteln der Bundesrepublik Deutschland in Höhe von rd. 161 Mio Euro, der USA in Höhe von mehr als 255 Mio Euro im Zusammenhang mit dieser Verlegung und der NATO von voraussichtlich über 80 Mio Euro. Das enorme finanzielle Engagement dieser Partner unterstreicht weiterhin die Anerkennung nach militärischer Präsenz der US-Streitkräfte in Deutschland und deren Zielsetzung, die militärisch erforderlichen Verfahrensabläufe und deren Ausgestaltung auf die geänderten politischen Gegebenheiten und daraus folgend teilweise anderer Aufgabenstellungen neu auszurichten. Dem mit der Verlegung einhergehenden Ausbau der beiden Stützpunkte Ramstein und Spangdahlem zu einem Drehkreuz für Lufttransportaufgaben der US-Streitkräfte und der NATO in Bezug auf Operationen in Europa sowie dem nahen und mittleren Osten kommt dabei ganz besondere Bedeutung zu.

In diesem Gesamtzusammenhang ist der Militärflugplatz Ramstein den ergänzenden Anforderungen entsprechend fristgerecht auszubauen.

#### **4. Die Auswirkungen des Vorhabens**

##### **4.1 Raumordnung**

Im Änderungsgenehmigungsverfahren nach § 6 Abs. 4 S. 2 LuftVG ist ebenso wie im Genehmigungsverfahren zu prüfen, ob das beabsichtigte Vorhaben den Erfordernissen der Raumordnung entspricht. Dies ist nach Auffassung des Antragstellers in Bezug auf das zur Genehmigung nachgesuchte Vorhaben der Fall. Insoweit wird auf den dem Genehmigungsantrag beigefügten Erläuterungsbericht zur landschaftsökologischen Verträglichkeitsprüfung Bezug genommen.

Der Antragsteller hat bei der Obersten Landesplanungsbehörde die Erforderlichkeit eines – dem Genehmigungsänderungsverfahrens vorausgehenden – Raumordnungsverfahrens (raumplanerischen Verfahrens) gemäß § 18 Landesplanungsgesetz für das nachgesuchte Ausbauvorhaben prüfen lassen. Die Oberste Landesplanungsbehörde kommt zu dem Ergebnis, daß es eines eigenständigen Raumordnungsverfahrens für das Ausbauvorhaben nicht bedarf. Die überörtliche Bedeutung des Ausbauvorhabens wird von der Landesplanungsbehörde als nicht so erheblich eingeordnet, da es sich nur um eine relativ geringfügige Erweiterung einer bestehenden Anlage handelt und ausweislich der Antragsunterlagen andere Alternativen nicht in Betracht kommen. Die Landesplanungsbehörde verweist auch auf § 1 Nr. 12 der Raumordnungsverordnung. Nach § 1 Nr. 12 der Raumordnungsverordnung ist bei der Anlage oder wesentlichen Änderung eines Flugplatzes, die einer Planfeststellung nach § 8 LuftVG bedürfen, wegen der Raumbedeutsamkeit dieses Ausbauvorhabens in der Regel ein Raumordnungsverfahren nach § 15 des Raumordnungsgesetzes durchzuführen. Nach § 30 Abs. 1 LuftVG bedarf es für das Ausbauvorhaben eines Planfeststellungsverfahrens nach § 8 LuftVG nicht. Die Raumverträglichkeit des Vorhabens (§ 6 Abs. 2 S. 1 LuftVG) kann auch im luftverkehrsrechtlichen Änderungs-genehmigungsverfahren überprüft werden.

Unter Bezug auf die mit dem Genehmigungsantrag vorgelegte landschaftsökologische Verträglichkeitsprüfung und die mit der Verträglichkeitsprüfung und insbesondere dem landschaftspflegerischen Begleitplan vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen ist der Antragsteller der Auffassung, daß das Ausbauvorhaben mit den bestehenden raumplanerischen Zielvorstellungen für die Umgebung des Militärflugplatzes Ramstein vereinbar ist.

#### 4.2 Umweltverträglichkeit

Nach §6 Abs. 1 S. 2 LuftVG ist ausschließlich im Genehmigungsverfahren für Flugplätze, die einer Planfeststellung bedürfen, die Umweltverträglichkeit zu prüfen. Um ein derartiges Vorhaben handelt es sich bei dem nachgesuchten Ausbauvorhaben nicht. §6 Abs. 1 S. 2 LuftVG ist auch durch die Neufassung des UVPG (i.d.F. der Bekanntmachung vom 5. September 2001, BGBl. I, S. 2350) unberührt geblieben. Das Nämliche gilt für §30 Abs. 1 S. 2 LuftVG, nach welchem für die wesentliche Änderung eines Militärflugplatzes ein luftrechtliches Planfeststellungsverfahren nicht durchzuführen ist. Das Gesetz zur Umsetzung der UVP-Änderungsrichtlinie, der IVU-Richtlinie und weiterer EG-Richtlinien zum Umweltschutz vom 27. Juli 2001 enthält in Art. 17 auch Änderungen des Luftverkehrsgesetzes, namentlich zu §8 LuftVG. §6 und §30 LuftVG gelten jedoch nach dem Gesetz zur Umsetzung der UVP-Änderungsrichtlinie und anderer Richtlinien vom 27. Juli 2001 unverändert fort.

Im übrigen wird das Ausbauvorhaben auch nicht von §3 Abs. 1 UVPG einer Verpflichtung zu einer förmlichen Umweltverträglichkeitsprüfung unterworfen. Dies galt bereits für §3 Abs. 1 UVPG i.d.F. vom 12. Februar 1990, nach welchem ausschließlich Vorhaben, die in der Anlage zum UVPG aufgeführt sind, einer förmlichen Umweltverträglichkeitsprüfung unterworfen werden. Nach Nr. 13 der Anlage zu §3 UVPG bezieht sich die Umweltverträglichkeitsprüfung ausschließlich auf planfeststellungspflichtige Ausbauvorhaben von Flugplätzen. Das Nämliche ergibt sich aus §3 Abs. 1 LuftVG i.d.F. der Neubekanntmachung vom 5. September 2001. Nach Nr. 14.12 der Anlage zum UVPG unterfällt der Bau eines Flugplatzes im Sinne der Begriffsbestimmungen des Abkommens von Chicago (1944) zur Errichtung der internationalen Zivillufffahrt-Organisation (Anhang 14) der Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung; Militärflugplätze werden hiervon nicht erfaßt. Dies gilt um so mehr, als Art. 1 Abs. 4 der UVP-Richtlinie 85/337 EWG über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten bestimmt, daß Projekte, die Zwecken der nationalen Verteidigung dienen, nicht unter diese Richtlinie fallen.

Art. 1 Abs. 4 der UVP-Richtlinie 85/337/EWG vom 27. Juni 1985 ist durch die Änderungsrichtlinie vom 3. März 1997 (97/11 EG des Rates), unverändert geblieben. Allerdings hat die Richtlinie 97/11/EG den Art. 13 der ursprünglichen UVP-Richtlinie (85/337/EWG) gestrichen, nach dem die Mitgliedstaaten nicht daran gehindert sein sollten, gegebenenfalls strengere Regelungen für den Anwendungsbereich im Verfahren der Umweltverträglichkeitsprüfung festzulegen. Zum Zeitpunkt der Änderung des UVPG (Umsetzung der UVP-Richtlinie i.d.F. der Richtlinie vom 3. März 1997, 97/11/EG) bestand demnach keine Rechtsgrundlage mehr, Vorhaben der nationalen Verteidigung über den Geltungsbereich der UVP-Richtlinie hinaus der Pflicht zur Durchführung einer förmlichen Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterwerfen.

Auch wenn unter Berücksichtigung dieser Rechtslage keine förmliche Umweltverträglichkeitsprüfung im Hinblick auf das zur Genehmigung nachgesuchte Vorhaben veranlaßt ist, werden die vom Ausbauvorhaben berührten Schutzgüter Mensch (Lärm und Lufthygiene), Natur, Landschaft und Eigentum besonders untersucht und bewertet.

Auf die mit dem Antrag vorgelegten Untersuchungen, Erläuterungsberichte und Gutachten wird Bezug genommen.

#### 4.3 Flugbetriebliche Nutzung des Flugplatzes Ramstein

Veränderte militärische Aufgabenstellungen haben bereits in der Vergangenheit zu einer Veränderung des militärischen Flugbetriebes auf dem US-Militärflugplatz Ramstein geführt. So wurde im Jahre 1993 der Flugbetrieb von der überwiegenden Nutzung durch strahlgetriebene Kampfflugzeuge und Militärhubschrauber auf die vorrangige Nutzung durch Militärtransportflugzeuge umge-

stellt. Im Zuge der Verlegung aller Lufttransportaufgaben von Rhein-Main Air Base auf die Flugplätze Ramstein und Spangdahlem kommt es insbesondere in Ramstein zu einer Zunahme der Flugbewegungen gegenüber den Vorjahren.

Grundlage für die nachfolgenden Gutachten sind Flugbewegungsplanungen des US-Flugplatzbetreibers mit einem Prognosehorizont bis zum Jahre 2011. Diese Planungen wurden vom Amt für Flugsicherung der Bundeswehr in ein militärisches Datenerfassungssystem umgesetzt und vom Umweltbundesamt und dem Bundesministerium der Verteidigung bestätigt.

Die Ermittlung und Bewertung der Auswirkungen des in Ziff. 3.2 aufgezeigten und zu genehmigenden Vorhabens wird u.a. mit folgenden Grundlagen ermittelt:

- Der Ausgangszustand wird beschrieben mit den durchschnittlichen Flugbewegungszahlen und den jeweiligen Flugzeugmustern aus den Jahren 1997 bis 2000, formalisiert im DES-MIL 12/01, im weiteren DES-MIL 2000 genannt. Der Ausgangszustand markiert den Ist-Zustand und enthält somit keine Reserven, wie sie einer Prognoseplanung zugrunde liegen. Dies ist bei der Interpretation der Veränderungen gegenüber dem Ausbauzustand zu berücksichtigen.
- Der Ausbauzustand für das Jahr 2011 wird beschrieben durch das DES-MIL 11/01, im weiteren als DES-MIL 2011 bezeichnet.
- In qualitativer Form wird der militärische Flugbetrieb vor 1993, beschrieben in der DES-MIL 08/81 mit Bezug auf den geltenden Lärmschutzbereich vom 27.7.1983 in die Bewertung -- vor allem der Vorbelastung -- mit einbezogen.

Die Verteilung der Flugbewegungen auf die Startrichtungen wird auf der Grundlage der statistisch untermauerten Angaben des Flugplatzbetreibers für den Ausgangszustand und den Ausbauzustand mit einem Verhältnis von 10% in Startrichtung Ost und 90 % in Startrichtung West festgelegt.

Folgende Flugbewegungen liegen den Szenarien zugrunde:

| Prognose<br>Flugzeuggruppe       | DES-MIL 08/81 | Ausgangs-<br>zustand<br>DES-MIL 2000 | Ausbau-zustand<br>DES-MIL<br>2011 |
|----------------------------------|---------------|--------------------------------------|-----------------------------------|
| Propellerflugzeuge (Prop)        | 10.958        | 13.360                               | 19.934                            |
| Kampfflugzeuge (S-MIL ..)        | 43.829        | 2.430                                | 3.320                             |
| Strahl-Transportflugzeuge (S..M) | -             | 7.000                                | 12.546                            |
| Hubschrauber (H2)                | 9.970         | 60                                   | 2.900                             |
| <b>Gesamt</b>                    | <b>64.757</b> | <b>22.850</b>                        | <b>38.700</b>                     |
| <b>davon Nachtflüge</b>          | <b>243</b>    | <b>402</b>                           | <b>900</b>                        |

Der Vergleich der vorgenannten Planungsprognosen (DES-MIL 2000 sind Ist-Zahlen) läßt die veränderte militärische Aufgabenstellung des NATO-Flugplatzes Ramstein deutlich erkennen. In den Jahren 1997 bis 2000 betrug der Anteil der Kampfflugzeuge nur noch ca. 12 % gegenüber der Prognose aus 1981. Dafür kamen strahlgetriebene Transportflugzeuge hinzu. Insgesamt werden im Rahmen des hier definierten Ausgangszustandes nur noch 35%, bei einem Vergleich zum Ausbauzustand noch 60% der Flugbewegungen gegenüber der Prognose aus 1981 erreicht. Die gegenüber dem Ausgangszustand prognostizierte Zunahme der Flugbewegungen ist auf die Übernahme der Mission der Rhein-Main Air Base zurückzuführen sowie notwendige Sicherheitsreserven für unvorhergesehene Entwicklungen.

Der Militärflugplatz Ramstein unterliegt keinen öffentlich-rechtlichen Betriebsbeschränkungen. Derartige Betriebsbeschränkungen (Einschränkungen der Zulassung des Platzes) wären auch mit der Widmung des Platzes als Militärflugplatz unvereinbar. Losgelöst von der unbeschränkten öffentlich-rechtlichen Zulassung des Platzes zum militärischen Flugbetrieb verfügt der Militärflugplatz Ramstein außerhalb militärischer Einsatz- und Krisenzeiten im „Regelbetrieb“ über Öffnungs- und Betriebszeiten von 6.00 bis 22.00 Uhr. Dies hat zur Folge, daß die

tatsächliche Anzahl von Nachtflugbewegungen im gesamten Jahr 2001 nur 502 Bewegungen betrug, davon 60 % Landungen und 40 % Starts. Für die Berechnung der Lärmauswirkungen (zur Nachtzeit) sind unter Berücksichtigung der rechtlichen Situation und der tatsächlichen Nutzung des Militärflugplatzes Ramstein in der Zeit zwischen 22.00 bis 6.00 Uhr insgesamt 900 Flugbewegungen, bezogen auf die 6 verkehrsreichsten Monate eines Jahres, berücksichtigt worden.

Der zu erwartende Flugbetrieb in Krisenzeiten läßt sich wegen der Unwägbarkeit der Einflussfaktoren (Lage zum Krisenherd, Aufgabe der Streitkräfte, Wetterbedingungen, Jahreszeit u. ä) nicht prognostizieren. Die bisherigen Krisensituationen sind aber in die Flugbewegungszahlen des Ausgangszustandes und insofern auch mit dem heutigen Kenntnisstand in die Prognose eingeflossen.

#### 4.4 Fluglärmgutachten

Dem Genehmigungsantrag ist nach Maßgabe von §40 Abs. 1 Nr. 10 a, §41 LuftVZO das Gutachten eines technischen Sachverständigen über das Ausmaß des Fluglärms, der in der Umgebung des Militärflugplatzes Ramstein nach Durchführung der Ausbaumaßnahmen zu erwarten ist, beigelegt worden. In diesem Gutachten sind die flugbetrieblichen Planungen des Platzhalters ebenso wie die veränderten Flugstrecken, wenn auch die Festlegung von Flugstrecken nicht Gegenstand dieses Antrages ist, prognostisch erfasst worden.

Bei den Flugstrecken bestehen zwischen dem Ausgangszustand und dem Ausbauzustand Unterschiede. Sie sind auf die geänderte Errichtung der Hauptstart- und Landebahn um ca. 4° ebenso zurückzuführen, wie auf die neuen Festlegungen der Organisation der Nutzung des Luftraumes in Deutschland, die im November 2001 in Kraft gesetzt worden sind. Beide Veränderungen wirken sich neben der prognostizierten Zunahme der Flugbewegungszahl und dem verän-

dernten Flugzeugmix auch auf die Lärmbelastung in der unmittelbaren Umgebung des Militärflugplatzes Ramstein aus.

Das lärmphysikalische Gutachten kommt zu folgenden Ergebnissen:

| Bezeichnung des Szenarios  | Fläche in km <sup>2</sup>                  |  |   |
|--|--|--|---|
|  | Schutzzone 1<br>Leq (4) größer 75<br>dB(A) | Schutzzone 2<br>(ohne Zone 1)<br>Leq 67 bis 75 dB(A) | Zone 62 – 67<br>dB(A)<br>(ohne Lärm-<br>schutz-bereich) |
| Ausgangszustand<br>(Ist: 1997-2000 mit An-<br>und Abflugverfahren<br>bis Okt.2001) | 2,52                                       | 8,18   | 14,82   |
| Ausbauzustand<br>(mit neuen An- und<br>Abflugverfahren seit<br>Nov. 2001)          | 4,09                                       | 13,46  | 23,66   |
| Lärmschutzbereich lt.<br>Verordnung v. 26.07.83                                    | 30,03                                      | 85,81  | 184,81  |

- Die Schutzzonen 1 und 2 wie auch die Planungszone (62 bis 67 dB(A)) werden sich im Ausbauzustand gegenüber dem Ausgangszustand erweitern. Ausgangszustand und Ausbauzustand bleiben jedoch erheblich hinter den in der Lärmschutzverordnung vom 26.07.1983 ausgewiesenen Schutzzonen 1 und 2 und der dort gleichfalls ausgewiesenen Planungszone 62 bis 67 dB(A) zurück. So umfaßt beispielsweise die Schutzzone 1 des Ausbauzustandes, in der nach den Festlegungen des Fluglärmggesetzes grundsätzlich Bauverbot besteht, für den Ausbauzustand nur noch 14 % des Bereiches der Lärmschutzverordnung; die Schutzzone 2 erreicht im Ausbauzustand nur noch 16 % der Schutzzone 2, wie diese in der Lärmschutzverordnung ausgewiesen ist. Die Planungszone (62 bis

67 dB(A)) erreicht im Ausbauzustand rund 13 % der Planungszone der Lärmschutzverordnung 1983. Auf der Grundlage des auszubauenden Vorhabens ist die Lärmschutzverordnung aus dem Jahr 1983 zu überarbeiten. Eine Novellierung der Schutzzonen in der heute noch geltenden Lärmschutzverordnung vom 26.07.1983 wird der Umgebung des Militärflugplatzes Ramstein, insbesondere auch den kommunalen Gebietskörperschaften zusätzliche Entwicklungs- und Planungsmöglichkeiten einräumen. Von der Lärmschutzzone 1 des Ausgangs- und Ausbauzustandes werden keine bewohnten Gebiete mehr erfaßt.

2. Die Planungszone (62 bis 67 dB(A)) verringert sich gegenüber dem Lärmschutzbereich der Verordnung vom 26.07.1983 im Ausbauzustand ganz maßgeblich. Allerdings weist ein Vergleich zwischen Ausgangszustand und Ausbauzustand aus, daß im Ausbauzustand vor allem westlich des Flugplatzes eine Vergrößerung und Südverlagerung der Planungszone gegenüber dem Ausgangszustand eintritt. Von dieser Zone werden zwar nur noch 30 % statt bisher 60 % des Gebietes von Ramstein betroffen, allerdings fallen jedoch die Wohnhäuser am Koehlwäldchen (Autobahnabfahrt Landstuhl) zusätzlich in diese Zone. Darüber hinaus sind gegenüber dem Ausgangszustand der restliche Teil von Katzenbach, die Osthälfte von Spesbach, die Westhälfte von Weltersbach, die gesamte Ortslage von Schrollbach und der Südrand von Niedermohr von dieser Zone erfaßt. Östlich des Flugplatzes sind von der Planungszone in Richtung Osten im Ausbauzustand außer einigen Einzelhäusern an der Autobahnausfahrt Kaiserslautern West keine Ansiedlungen betroffen. Die Veränderungen der Planungszone führen zu keiner maßgeblichen Beeinträchtigung der Planungshoheit der Gemeinden. Ohnehin wird von der Planungszone bestehendes Baurecht nicht beeinträchtigt.
3. Das lärmphysikalische Gutachten hat – nach Abstimmung mit den kommunalen Gebietskörperschaften – für besondere, von den kommunalen Ge-

bietskörperschaften genannten Immissionsorte ergänzende Berechnungen angestellt. Auf das lärmphysikalische Gutachten und seine Ergebnisse wird insoweit verwiesen.

4. Das lärmphysikalische Gutachten hat kein „Nachtschutzgebiet“, auf der Grundlage einer gewissen Häufigkeit von nächtlichen Maximalpegeln, ermitteln können. Voraussetzung für die Ausweisung eines derartigen Nachtschutzgebietes wäre – nach Maßgabe der lärmmedizinischen Beurteilung – gewesen, daß mehr als 6 (lärmhebliche) Flugbewegungen pro Nacht auftreten. Dies ist – in dem zugrundeliegenden Regelfall – in der Umgebung des Militärflugplatzes Ramstein nicht zu erwarten. Um die Auswirkungen nächtlichen Fluglärms medizinisch beurteilen zu können, sind vom lärmphysikalischen Gutachten Gebiete energieäquivalenter Dauerschallpegel (mit einem Halbierungsparameter  $q = 3$ ) für 55 und 50 dB(A) ermittelt worden.
5. Soweit im lärmphysikalischen Gutachten eine Zunahme der Betroffenheit, insbesondere in Richtung Norden, festgestellt wird, ist dies ganz überwiegend nicht auf das zur Genehmigung nachgesuchte Ausbauvorhaben, sondern auf die im November 2001 aus Flugsicherheitsgründen geänderten An- und Abflugverfahren von und zum Militärflugplatz Ramstein zurückzuführen. Dies belegt eine Kontrollrechnung des Gutachters (vgl. Tab.4.5.3). Die im Lärmphysikalischen Gutachten ausgewiesenen Belastungszonen weisen also eine höhere Lärmbetroffenheit aus, als durch das Ausbauvorhaben verursacht.
6. Gegenüber dem vom Militärflugplatz Ramstein vor dem Jahre 1993 ausgehenden Fluglärm verbleibt es auch mit dem Ausbauvorhaben bei einer erheblichen Verringerung der Belastung durch Fluglärm. Die Lärmschutz-zonen 1 und 2 des Ausbauzustandes liegen nahezu vollständig in der noch geltenden Lärmschutzzone 1 der Schutzverordnung vom 26.03.1983. Hin-

sichtlich der Vorbelastung der Umgebung des Militärflugplatzes Ramstein wird insoweit auf Art. 21 b des Gesetzes zum NATO-Truppenstatut Bezug genommen.

#### 4.5 Bodenlärmgutachten

Den Genehmigungsunterlagen ist weiterhin eine schalltechnische Prognose der in der Nachbarschaft des Militärflugplatzes Ramstein zu erwartenden Lärmimmissionen, die von am Boden befindlichen Geräuschen verursacht werden, beigefügt.

Die Berechnungsergebnisse weisen im wesentlichen aus, daß durch den Ausbauzustand gegenüber dem Ausgangszustand an den Immissionsorten mehr oder weniger starke Erhöhungen der Mittelungspegel bewirkt werden. Für die direkt umliegenden Gemeinden ergibt sich folgende Auswertung:

- Im äußersten östlichen Randbereich von Ramstein werden zum Teil am Tage Mittelungspegel von über 60 dB(A) erreicht, so an der Dualen Oberschule mit 63 dB(A) -- + 3,9 dB(A) gegenüber dem Ausgangszustand -- aber gleichzeitig reduziertem Fluglärmpegel um 3,2 dB(A) auf 59,5 dB(A). Westlich der Umgehungsstraße liegen die Bodenlärmpegel dann unter 60 dB(A), so im Med. Dienstleistungszentrum mit 55,6 dB(A) bei einem Fluglärmpegel von 62,8 dB(A) (-4,5 dB(A)).
- Für die beiden südlich gelegenen Immissionsorte in Miesenbach und Mackenbach, im äußersten Randbereich beider Gemeinden, werden Pegel unter 60 dB(A) verzeichnet. Für Miesenbach-Seewoog beträgt der Bodenlärmpegel 57 dB(A) (+4,6 dB(A)) bei einem mittleren Fluglärmpegel von 56,9 dB(A) (-2,0 dB(A)), für Mackenbach Südwestlicher Ortsrand liegen die Vergleichswerte bei 54,9 dB(A) (+5,1 dB(A) für den Bodenlärm und bei 59,3 dB(A) (+1,9 dB(A)) für den Fluglärm.

- Nur im nördlichen Randbereich von Kindsbach, hier Forsthaus Kindsbach, werden Bodenlärmpegel von bis zu 65 dB(A) (+3,1dB(A) gegenüber dem Ausgangszustand) erreicht, bei einem Fluglärmpegel von 62 dB(A) (+ 2,0 dB(A)) und einem Lärmpegel für den öffentlichen Verkehr von 61,7 dB(A). Für den weitaus größten Teil von Kindsbach werden Bodenlärmpegel von unter 60 dB(A) prognostiziert.
- Im Bereich Landstuhl, nördlich der Bahnlinie, werden noch Bodenlärmpegel bis ca. 57 dB(A) (+5,9 dB(A) im Bereich der Daimlerstraße prognostiziert bei einem Fluglärmpegel von 62,4 dB(A) (+3,7 dB(A)) und einem Istpegel für den öffentlichen Verkehr von 63 dB(A). Südlich der Bahnlinie werden Bodenlärmpegel nahezu ausschließlich von unter 55 dB(A) berechnet, so am Immissionsort Moorweg mit 50,6 (+9,7 dB(A)) bzw. Kindergarten am Rathaus 51,6 dB(A) (+4,7 dB(A)) mit einem Pegel für den Fluglärm von 57,4 dB(A) (+3,2 dB(A)) und für den öff. Verkehr von 55,6 dB(A).

Pegelerhöhungen von bis zu 10 dB(A) sind hauptsächlich durch die zu erwartende Zunahme von am Tage durchgeführten Triebwerksprobeläufen verursacht. Nachts sind keine Triebwerksprobeläufe vorgesehen.

Die in der Nacht prognostizierten Pegelerhöhungen von etwa 2 bis 4 dB(A) durchgängig an allen Nachweisorten sind in erster Linie durch die Erhöhung der Flugbewegungszahlen und den damit verbundenen zusätzlichen Bodengeräuschen verursacht. Die Mittelungspegel an den o.g. Immissionsorten liegen in der Nacht zum Teil deutlich unter 40 dB(A) mit Ausnahme des Immissionsortes Kindsbach Forsthaus mit 44,6 dB(A) bei einer öffentlichen Verkehrsbelastung von noch 56,8 dB(A).

Ein Vergleich der durch die Bodengeräuschquellen des Flugplatzes erzeugten Mittelungspegel mit denen, die durch den Verkehr auf öffentlichen Straßen bzw. Schienenwegen verursacht werden, zeigt, daß in der Nacht an den meisten Nachweisorten die Verkehrsgeräusche in gleicher Größenordnung oder auch

deutlich höher als die flugplatzbedingten Bodengeräusche liegen. Tagsüber liegen die Geräusche des öffentlichen Verkehrs nur im Bereich der Autobahnen oder stark befahrener Landstraßen über den Bodengeräuschen des Flugplatzes.

An allen Immissionsorten liegt der Bodenlärm mit wenigen Ausnahmen, so z.B. im äußersten Ostteil von Ramstein sowie im nördlichen Randbereich von Kindsbach - Forsthaus, unter dem mittleren Fluglärmpegel. Ramstein liegt in der gültigen Lärmschutzzone 1 und Kindsbach zwischen der Zone 1 und 2.

Bei der Interpretation der Ergebnisse ist weiterhin zu beachten, daß es sich um rechnerisch ermittelte Pegelangaben handelt, die außer den öffentlichen Straßenverkehr und den von der Airbase herrührenden Geräuschen keine weiteren, natürlichen oder künstlichen Fremdgeräuschquellen berücksichtigen. Die durch diese Fremdgeräuschquellen verursachten Mittelungspegel liegen auch in sehr ruhigen Wohngebieten äußerst selten unter 40 bis 45 dB(A) am Tage und unter 30 bis 35 dB(A) in der Nacht. Unter diesem Aspekt ist festzustellen, daß die prognostizierten Geräuschpegel für den Ausbauzustand an einigen Immissionsorten (z. B. in den weiter weg vom Flugplatz liegenden Bereichen in Landstuhl, Spesbach, Siegelbach) im Bereich üblicher Nachbarschafts- bzw. Verkehrsgereusche liegen.

An einigen Immissionsorten jedoch (z. B. Ramstein, Miesenbach, Mackenbach) sind Bodengeräuschimmissionen zu erwarten, die deutlich über den täglichen Umgebungsgereuschen liegen, jedoch noch im Bereich der Vorbelastung durch Fluglärm.

Die Berechnungen des Bodenlärmgutachtens sind für die betroffenen Anwohner grundsätzlich vom ungünstigsten Falles (worst-case-Betrachtung) ausgegangen, so daß durch diese Annahmen die Geräuschbelastung durch die genannten Schallereignisse eher überschätzt werden.

#### 4.6 Gutachten über Luftschadstoffe

Den Antragsunterlagen ist weiterhin eine Prognose und Bewertung der Luftschadstoffemissionen und -immissionen in Bezug auf die nächstgelegenen schutzwürdigen Nutzungen beigefügt.

Die Emissionen für den künftigen Flugbetrieb im Ausbauzustand erhöhen sich gegenüber der Ausgangssituation je nach Schadstoff um 50 bis 90 %.

Die Gegenüberstellung der vom Flugplatz ausgehenden Emissionen (Flugbetrieb, Kfz-Verkehr am Standort und Wärmeversorgung) mit den Immissionswerten weisen Ruß, Stickoxide (NO<sub>2</sub>) und Benzol als die relevantesten Schadstoffe aus.

Die Immissionssituation wurde für den Ausbauzustand flächendeckend ermittelt. Alle Berechnungen wurden unter Zugrundelegung konservativer Annahmen durchgeführt. Die jahresbezogenen Immissionskenngrößen dieser Schadstoffe unterschreiten die Immissionswerte in den bebauten Gebieten der angrenzenden Gemeinden, jedoch nicht in unmittelbarer Zuordnung zur Autobahn A6.

Der Anteil der flugplatzbedingten Immissionen wird im Ausbauzustand außerhalb des Flugplatzgeländes, in Abhängigkeit vom jeweiligen Schadstoff, bis zu 20 % des entsprechenden Immissionswertes betragen.

Die Anzahl der Überschreitungen des Stundenmittelwertes für Stickstoffdioxid in den dem Flugplatz benachbarten Ortslagen wurde anhand statistischer Verfahren ermittelt. Eine mehr als 18malige Überschreitung des Stundenmittelwertes der NO<sub>2</sub>-Konzentration von 200 µg/m<sup>3</sup> aufgrund des Flugplatzbetriebes ist nicht zu erwarten.

#### 4.7 Medizinisches Gutachten

Mit dem Genehmigungsantrag ist nach Maßgabe von § 40 Abs. 1 Nr. 10 b, § 41 LuftVZO das Gutachten eines medizinischen Sachverständigen über die Aus-

wirkungen des Fluglärms auf die Bevölkerung vorgelegt worden. Dieses Gutachten bewertet die in den schalltechnischen Untersuchungen ermittelten Fluglärm- und Bodenlärmauswirkungen. Auf das lärmmedizinische Gutachten von Prof. Dr. Scheuch – Prof. Dr. Dr. Jansen und die Ergebnisse dieses Gutachtens wird verwiesen. Dem Gutachten lag insbesondere auch die Synopse „Fluglärmkriterien für ein Schutzkonzept bei wesentlichen Änderungen oder Neuanlagen von Flughäfen / Flugplätzen“ der Prof. Griefahn, Jansen, Scheuch und Spreng (Februar 2002) zugrunde. Das lärmmedizinische Gutachten ist auf der Grundlage der bestehenden Gesetze und Vorschriften zur Beurteilung von Fluglärm und dem heute erreichten Stand der wissenschaftlichen Forschung zur Beurteilung der Auswirkungen von Fluglärm erstellt worden.

Das lärmmedizinische Gutachten stellt fest, daß der nach dem Gutachten zugrundegelegte kritische Toleranzwert ( $L_{eq(3)} = 65 \text{ dB(A)}$ ) für die Tagflugbelastung bereits im Ausgangszustand in einer Reihe von Ortschaften erreicht wird (Vorbelastung). Dieses Gebiet erweitert sich im Ausbauzustand (gegenüber dem Ausgangszustand) um etwa 90 %, wobei der Antragsteller bereits ausgeführt hat, dass ein Großteil der Zunahme der Zonengröße auf die Reduzierung der VFR-Flughöhen (von 980 m auf 375 m über Grund) im Zusammenhang mit der bereits vollzogenen Veränderung der Flugrouten zurückzuführen ist. Dies betrifft insbesondere Teile der VG Weilerbach. Soweit der Lärmzuwachs nicht von der bestehenden Vorbelastung erfaßt ist, hält das lärmmedizinische Gutachten in diesem Bereich Lärminderungsmaßnahmen für zwingend erforderlich.

Nach dem lärmmedizinischen Gutachten ist über den kritischen Toleranzwert von 65 dB(A)  $L_{eq}$  (tags) hinaus auch der Präventivwert (äquivalenter Dauerschallpegel 62 dB(A)) als Kriterium für die Beurteilung von Fluglärm heranzuziehen. Auch in diesem Bereich hält das lärmmedizinische Gutachten, soweit die Lärmbelastung über 62 dB(A) nicht schon auf eine bereits bestehende Vorbelastung zurückzuführen und damit dem Ausbaivorhaben zuzuordnen ist, Lärm-

minderungsmaßnahmen für erforderlich. Auf das lärmmedizinische Gutachten wird insoweit ausdrücklich verwiesen.

Das lärmphysikalische Gutachten hat die Lärmbelastungen an 73 (in Abstimmung mit den Kommunen) ausgewählten Immissionsorten errechnet. Das Bodnlärmgutachten hat Ermittlungen von 29 (mit den Kommunen besprochenen) Immissionsorten berechnet. Die Immissionsorte werden vom lärmmedizinischen Gutachten (Blatt 115 ff.) im einzelnen erfaßt und bewertet; zugrundegelegt wird der Bewertung der kritische Toleranzwert ( $L_{eq(3)} = 65$ ) und der Präventivwert (62 dB(A)  $L_{eq(3)}$ ). Das lärmmedizinische Gutachten spricht die Empfehlung aus, in Bezug auf das Ausbaivorhaben dann Lärminderungsmaßnahmen an den errechneten Immissionsorten durchzuführen, wenn der Präventivwert (und erst recht der kritische Toleranzwert) überschritten werden und diese Lärmmehrung auf das Ausbaivorhaben zurückzuführen ist und nicht in den Bereich der Vorbelastung fällt.

Insbesondere sind Schulen, Kindergärten und Krankenhäuser konkret betrachtet worden. Lärminderungsmaßnahmen kommen nach dem Ergebnis des lärmmedizinischen Gutachtens für das Stadtklinikum Albert-Schweizer-Straße in Kaiserslautern wie auch für einzelne Schulen in Betracht.

Hinsichtlich der Nachtflugbelastung hat das lärmphysikalische Gutachten festgestellt, daß der kritische Toleranzwert von 6 x 75 dB(A) nicht erreicht wird. Aus der Kombination von Nachtflugbewegungen (Pegelhäufigkeiten) und Maximalpegeln zur Nachtzeit läßt sich eine besondere Betroffenheit der Umgebung des Militärflugplatzes Ramstein durch Nachtflugverkehr nicht herleiten. Das lärmphysikalische Gutachten hat über eine Maximalpegelbegutachtung hinaus Zonen äquivalenten Dauerschallpegels von 50 und 55 dB(A) für die Nachtzeit berechnet ( $L_{eq(3)}$ ). Sensible, besonders schutzwürdige Einrichtungen liegen nicht in diesem Bereich. Maßgebliche Lärmmehrungen sind durch das Ausbaivorhaben auch insoweit nicht festzustellen.

Bei der Berechnung des Bodenlärms wurden alle mit dem Militärflugplatz Ramstein in Verbindung stehenden Lärmquellen wie auch der Verkehrslärm in die Berechnung einbezogen. Das Ausbauvorhaben führt zu maßgeblichen Veränderungen des Bodenlärms in der Umgebung des Militärflugplatzes Ramstein. So kommt es ausweislich der Ermittlungen des lärmphysikalischen Sachverständigen an 14 von 29 betrachteten Immissionsorten zu Erhöhungen. Auf Tabelle 13 des lärmmedizinischen Gutachtens (Blatt 126) Auswirkungen zur Tagzeit, wird ebenso verwiesen, wie auf die Tabelle 14 des lärmmedizinischen Gutachtens (Blatt 128), Auswirkungen zur Nachtzeit und auf Tabelle 15 des lärmmedizinischen Gutachtens (Blatt 129), Kinder- und Erholungseinrichtungen / tags.

Eine additive Zusammenfassung der unterschiedlichen Lärmquellen ist aufgrund unterschiedlicher Berechnungen und Wirkungen nicht möglich. Das lärmmedizinische Gutachten hat gleichfalls aus der Sicht der Lärmwirkung für die einzelnen Bereiche eine komplexe Betrachtung vorgenommen. In den meisten Bereichen dominiert der Fluglärm, nur an drei Immissionsorten ist es der Bodenlärm.

Mit dem Genehmigungsantrag ist auch eine medizinische Bewertung der vom lufthygienischen Gutachten ermittelten Emissionen Stickstoffoxid, Schwefeldioxid, Kohlenmonoxid, Gesamtkohlenwasserstoffe mit Benzol und polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe mit Benzo(a)pyren, Ruß und Feinstaub vorgenommen worden. Unter umweltmedizinischen Gesichtspunkten sind die selten auftretenden Spitzenwerte in worst-case-Situationen von Stickstoffoxiden relevant, insbesondere für sensible Personen. Allerdings stellt das lufthygienische Gutachten fest, daß der Anteil entsprechender Spitzenwerte, so etwa in Landstuhl und Kindsbach, äußerst gering ist. Im Vordergrund stehen bei all diesen Stoffen die (übrigen) Verkehrsbelastungen. Wie das lufthygienische Gutachten festgestellt hat, kommt es bei den Luftschadstoffen im Ausbau zwar zu einer Zunahme, die geltenden oder vorgeschlagenen Immissionswerte werden jedoch beträchtlich unterschritten. Wie das lufthygienische Gutachten und auch medizinische Gutachten feststellen, hat der Betrieb des Militärflugplatzes Ramstein an

der Entwicklung dieser Luftschadstoffe in der Umgebung des Militärflugplatzes allenfalls einen äußerst geringen Anteil. Das medizinische Gutachten hebt hervor, daß eine additive oder andere Kombinationswirkung weder auf den Atemtrakt als dem wesentlichen Zielorgan der Schadstoffe noch hinsichtlich einer Krebsentstehung anzunehmen ist. Das medizinische Gutachten weist auch darauf hin, daß eine Kombinationswirkung zwischen Lärm- und Luftschadstoffen ausscheidet.

#### 4.8 Bauschutzbereich

Mit dem Genehmigungsantrag wird gemäß §40 Abs. 1 Nr. 6 a LuftVZO eine planliche Darstellung des durch das Vorhaben geänderten Bauschutzbereiches vorgelegt. Dieser Bauschutzbereich ist auf der Grundlage der hier nachgesuchten Genehmigung des Ausbaivorhabens festzustellen und bekannt zu machen.

Die Erweiterung des Bauschutzbereiches durch das Ausbaivorhaben hat, wie dem mit dem Genehmigungsantrag vorgelegten (aktualisierten) Bauschutzbereich zu entnehmen ist, keine rechtlich erheblichen Auswirkungen auf die Planungshoheit der Gemeinde oder die Ausübung bestehenden Baurechtes.

#### 4.9 Landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP)

Der Landschaftspflegerische Begleitplan (LBP), der bereits Gegenstand des parallel laufenden Landbeschaffungsverfahrens ist, weist vor dem Hintergrund des zur Genehmigung vorgelegten Vorhabens auf die unvermeidbaren Eingriffe in den Naturhaushalt und das Landschaftsbild sowie die Bewältigung dieser Eingriffe hin.

Durch die Baumaßnahme werden ca. 294,4 ha überformt. Weiterhin werden durch die Maßnahmen 71,59 ha siedlungsgebundene und versiegelte Flächen beansprucht.

In den 294,4 ha sind enthalten:

- ca. 96,15 ha Waldbiotope

Im Bereich der Waldbiotope sind ca. 8 ha geschützte Biotoptypen und ca. 50 ha Waldbiotope natürlicher Lebensräume von gemeinschaftlicher Bedeutung und/oder prioritäre Lebensräume gemäß der Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie.

- ca. 198,25 ha Offenlandbiotop. Diese gliedern sich in ca. 21,10 ha Krautbestände und Kleinstrukturen, ca. 174,42 ha Wiesen incl. Röhrichte, Nass- und Feuchtwiesen sowie Heiden und ca. 2,74 ha Gewässer.

Im Bereich der Offenlandbiotopen sind ca. 31 ha geschützte Biotoptypen; ca. 37 ha betreffen Lebensräume von gemeinschaftlicher Bedeutung gemäß der Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie.

Innerhalb der Umgestaltungszone werden ca. 29,9 ha bislang un bebauter Fläche neu versiegelt und 264,5 ha umgestaltet.

Die vorstehenden Eingriffe werden im gesetzlichen Umfang ausgeglichen. Die Festlegung von Ausgleichsmaßnahmen erfolgte vorrangig im Umfeld des Flugplatzes, im Bereich des Forstbezirks Kaiserslautern, des Lagers Miesau, des Forstbezirks Waldmohr und in den Naturschutzgebieten Geissweiher, Scheidberger Woog und Spriesswald. Durch die Auswahl und die Güte der Ausgleichsmaßnahmen wird gewährleistet, dass bei entsprechender Umsetzung des Konzeptes die Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes wieder hergestellt wird. Das Ausgleichskonzept zur Bewältigung der Kompensationspflicht wurde mit der Oberen und Unteren Landespflegebehörde, den Bundes- und Landesforstverwaltungen und dem für die Erarbeitung des landschaftspflegerischen Begleitplanes beauftragten Planungsbüros abgestimmt. Auf den in der Anlage beigefügten LBP wird Bezug genommen.

Zur Sicherung der Umsetzbarkeit der vorgeschriebenen Ausgleichsmaßnahmen wurden bei den Maßnahmen auf den Bundesliegenschaften bereits Abstimmungen mit dem Bundesvermögensamt, der Wehrbereichsverwaltung und den Bundesforstämtern geführt. Hieraus ist nach derzeitiger Kenntnis festzuhalten, dass die Maßnahmen auf den Bundesflächen (Flugplatz, Flugplatzerweiterung, Lager Miesau, externe Liegenschaften) und die Maßnahmen auf den Landesflächen (Forstbezirke Waldmohr, Otterberg und Kaiserslautern) im Gesamtumfang von 716,2 ha verfügbar sind. Die in geringem Umfang in Höhe von 34,1 ha betroffenen Privatflächen werden im weiteren Verfahrensablauf abgeklärt. Sofern im Rahmen dieses weiteren Verfahrens auf Reserveflächen zurückgegriffen werden muß, können Flächen im Umfang von 460 ha als alternativer Ausgleich/Ersatz in die Ausgleichsbilanzierung ergänzend mit einbezogen werden.

Da Eingriffe in das Landschaftsbild durch das vorgesehene militärische Vorhaben unvermeidbar sind, müssen diese landschaftspflegerischen Belange von der zuständigen Genehmigungsbehörde in die Abwägung eingestellt werden.

#### 4.10 FFH-Belange

Für die Beachtung der Fauna-Flora-Habitat-Belange (Landschaftsökologische Verträglichkeitsprüfung) i.S. Art. 6 Abs. 3 Satz 1 FFH-RL, wonach Pläne und Projekte, die mit einem FFH- oder Vogelschutzgebiet in Verbindung stehen, einer Prüfung auf die Verträglichkeit mit den für das Gebiet festgelegten Erhaltungszielen bedürfen, hat das beauftragte Planungsbüro eine Untersuchung durchgeführt und folgende Ergebnisse festgestellt:

- Innerhalb des Untersuchungsraumes liegen die Flächen der "Westricher Moorniederung", die gemäß der FFH Richtlinie als "Natura 2000"-Gebiet gemeldet sind. Die Abgrenzung innerhalb des Plangebietes fällt weitgehend mit den Flächen des Naturschutzgebietes "Östliche Pfälzer Moorniederung" zusammen (siehe Plan 1.1 / 1.2 in Ordner IV).

- Die durch die Maßnahmen des Verlegungsprogramms bedingten Eingriffe in Lebensräume von gemeinschaftlicher Bedeutung sind hinsichtlich ihrer Auswirkungen durch die Flächenausweitung des Flugplatzes nach Westen und Osten zu charakterisieren.
- Aus den ermittelten Eingriffstatbeständen ergibt sich, dass es zu einer deutlichen Flächenbeanspruchung von Biotopen kommt. Die Biotopverluste erstrecken sich auf prioritäre Lebensräume, Lebensräume von gemeinschaftlicher Bedeutung und pauschalgesetzlich geschützte Flächen. Innerhalb der Verlustflächen sind folgende Lebensraumtypen, die in der FFH-Richtlinie genannt sind, erheblich betroffen:
  - Moorwald (Natura 2000 Code: 91DO)
  - Birken-Moorwald (Natura 2000 Code: 91D1)
  - Erlenbruch- und Erlensumpfwälder (Natura 2000 Code: 91E0)
  - Hainsimsen-Buchenwald (Natura 2000 Code: 9110)
  - Zwischenmoor (Natura 2000 Code: 7140)
  - Zwergstrauchheiden (Natura 2000 Code: 4030, 6230)
- Die Eingriffe werden im gesetzlichen Umfang vollständig ausgeglichen. Die Festlegung von Ausgleichsmaßnahmen erfolgte vorrangig im Umfeld des Flugplatzes mit unmittelbarem Bezug zum FFH-Gebiet "Westlicher Moorniederung". Maßnahmen im Umfeld des Flugplatzes, im Bereich des Forstbezirks Kaiserslautern, des Lagers Miesau, des Forstbezirks Waldmohr und in den Naturschutzgebieten Geissweiher, Scheidelberger Woog und Spriesswald sind vorrangig zugeordnet. Durch die Auswahl und die Güte der Ausgleichsmaßnahmen wird gewährleistet, daß bei entsprechender Umsetzung des Konzeptes, funktionell eine deutliche Verbesserung der Lebensräume und die Sicherung der Kohärenz des NATURA 2000 Systems erreicht wird.

- Mit dem Genehmigungsantrag ist eine landschaftsökologische Untersuchung vorgelegt worden. Diese landschaftsökologische Untersuchung hat die FFH-Verträglichkeit des Vorhabens gemäß § 19 c BNatSchG geprüft und ist zu dem Ergebnis gekommen, daß die mit den Vorhaben verbundenen Auswirkungen auf die gemeldeten FFH-Gebiete und Lebensraumtypen durch ein Ausgleichskonzept auszugleichen sind. Das von der Firma IGR erarbeitete Ausgleichskonzept ist mit der oberen und unteren Landespflegebehörde und den Bundes- und Landesforstverwaltungen abgestimmt. Die Einzelheiten sind in der landschaftsökologischen Verträglichkeitsstudie ausgeführt.

Es besteht nach § 19 c Abs. 3 BNatSchG keine Möglichkeit, mit dem Ausbauvorhaben auf zumutbare Alternativen zurückzugreifen. Es liegen keine Alternativen vor, um den mit dem Projekt verfolgten Zweck an anderer Stelle ohne oder mit geringer Beeinträchtigung zu erreichen. Das Ausbauvorhaben kann im Hinblick auf den bestehenden Militärflugplatz Ramstein nur an der vorgesehenen Stelle realisiert werden. Überdies ist das Ausbauvorhaben aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses geboten, § 19 Abs. 3 Nr. 1 BNatSchG: Der beabsichtigte Ausbau des Militärflugplatzes Ramstein ist zur Landesverteidigung unerlässlich, § 19 c Abs. 4 BNatSchG.“

#### 4.11 Entwässerung

Der bestehende Militärflugplatz Ramstein wird, wie ausgeführt, auf der Grundlage von Art. 21 b des Gesetzes zum NATO-Truppenstatut betrieben, dies gilt auch hinsichtlich der Entwässerung dieses Militärflugplatzes. Gegenwärtig wird ein Generalentwässerungsplan erarbeitet, der zur Zeit den Fachbehörden zur Stellungnahme vorliegt. Sämtliche Teilprojekte des Ausbauvorhabens, die Gegenstand des luftverkehrsrechtlichen Genehmigungsantrages sind, sind im Generalentwicklungsplan berücksichtigt.

Dem luftverkehrsrechtlichen Genehmigungsverfahren kommt eine (planfeststellungsrechtliche) Konzentrationswirkung nicht zu. Dies hat zur Folge, daß alle wasserrechtlich notwendigen Erlaubnisse und Genehmigungen für die Entwässerung des Militärflugplatzes Ramstein in den für die Erteilung dieser Genehmigungen durchzuführenden Verfahren eingeholt werden; die Erteilung dieser Genehmigungen und Erlaubnisse ist nicht Gegenstand des luftverkehrsrechtlichen Genehmigungsverfahrens.

#### 4.12 Grundstücksbetroffenheit

Wie den dem Genehmigungsantrag nachrichtlich beigelegten Grunderwerbsplänen und dem Grunderwerbsverzeichnis zu entnehmen ist, müssen für den Ausbau des Militärflugplatzes Ramstein innerhalb der neuen Flugplatzgrenzen Flächen in einem Umfang von 71,5 ha beschafft werden. Weitere 148,5 ha sind für Ausgleichsmaßnahmen heranzuziehen; diese Flächen sollen weitestgehend über entsprechende Gestattungsrechte sichergestellt werden. Die Grundstücke befinden sich überwiegend im Bundes- und Landeseigentum. Soweit private Grundstücke beansprucht werden, sollen die Grundstücke nach Möglichkeit freihändig erworben werden. Alternativen zum Ausbaivorhaben stehen – auch im Hinblick auf die Inanspruchnahme von Grundstücken – nicht zur Verfügung.

Die Beschaffung der Grundstücke wird auf der Grundlage der Vorschriften des Landbeschaffungsgesetzes durchgeführt. Auf das insoweit parallel laufende Verfahren wird verwiesen.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Lack', written in a cursive style.

Oberfinanzdirektion Koblenz

Geschäftsbereich Bundesbau