



Oberfinanzdirektion Koblenz  
Geschäftsbereich Bundesbau · Postfach 2860 · 55018 Mainz

## Oberfinanzdirektion Koblenz Geschäftsbereich Bundesbau

Bundesministerium der Verteidigung  
- WV II -  
Postfach 13 28

53003 Bonn

Schillerstraße 9      Postfach 2860  
55116 Mainz      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)

Bearbeiter/-in:

Telefon-Durchwahl:

Datum:

GB

AD Walter

42

30.10.2001

### **Erweiterung des Militärflugplatzes Spangdahlem hier: Änderungsgenehmigungsverfahren nach § 6 LuftVG**

Sehr geehrte Damen und Herren,

im Rahmen der Verfahrensstandschaft gemäß Art. 53 A des Zusatzabkommens zum NATO-Truppenstatut (übertragen durch den Erlaß vom 26.08.1999, BMVg-WV II 1 Az- 68-30-40/04 Verlegung 98´) beantrage ich für die US-Streitkräfte die beabsichtigte Erweiterung des Militärflugplatzes Spangdahlem nach Maßgabe der folgenden Pläne zu genehmigen und damit Anlage und Betrieb dieser Flugplatzenerweiterung zuzulassen.

## **A Genehmigungsantrag**

### **1. Pläne**

Die Genehmigung des folgenden Planes wird beantragt (Teil I):

Plan 01/01 Lageplan/Änderung der Flugbetriebsflächen M 1 : 5.000  
und des Flugplatzgeländes (Stand:  
23.07.2001)

### **2. Weitere Planunterlagen (Teil I)**

Mit dem Genehmigungsantrag nach § 30, § 6 Abs. 4 S. 2 LuftVG werden folgende weitere Pläne mit Stand vom 23.07.2001 vorgelegt:

Plan 01/07	Übersichtslageplan/Bestand	M 1 : 50.000
Plan 02/07	Lageplan Bauschutzbereich, Bestand	M 1 : 25.000
Plan 03/07	Übersichtslageplan Bestand Schutzbereich für die Verteidigungsanlage Spangdahlem	M 1 : 10.000
Plan 04/07	Lageplan Bestand	M 1 : 5.000
Plan 05/07	Übersichtslageplan Projektumfang	M 1 : 10.000
Plan 06/07	Längsschnitt gemäß § 40 Abs. 1 Nr. 7 b LuftVZO	M 1 : 25.000 1 : 2.500
Plan 07/07	Querschnitte gemäß § 40 Abs. 1 Nr. 7 c LuftVZO	M 1 : 2.500

### **3. Erläuterungsberichte**

Dem Antrag (Teil I) werden folgende Berichte zur Erläuterung und Information über das zur Genehmigung nachgesuchte Vorhaben beigegeben:

- Angaben über die bestehenden örtlichen und baulichen Verhältnisse, Technische Beschreibung gemäß § 40 Abs. 1 Nr. 4 LuftVZO (Teil I)
- eine Beschreibung der geplanten Anlagen und Betriebseinrichtungen sowie der beabsichtigten Flug- und Flugplatzabwicklung gemäß § 40 Abs. 1 Nr. 5 LuftVZO (Teil I)

#### **4. Gutachten**

Mit dem Genehmigungsantrag werden folgende Gutachten vorgelegt:

- Deutscher Wetterdienst, amtliches Gutachten über die flugklimatologischen Verhältnisse an der U.S. Air Base Spangdahlem, 12.07.2001 (Teil I)
- Prof. Dr. Jansen / Prof. Dr. Scheuch, medizinisches Gutachten über die Auswirkungen des Flug- und Bodenlärms sowie der Schadstoffimmissionen im Rahmen des Genehmigungsverfahrens für die militärischen Flugplatz Spangdahlem im Zusammenhang mit der Verlegung von Streitkräften an diesem Flugplatz, 06.09.2001 (Teil I)
- Ingenieurgesellschaft für Immissionsschutz, Prognose und Bewertung der durch die Verlegung von amerikanischen Luftstreitkräften vom Flugplatz Frankfurt (Main) nach Spangdahlem bedingten Luftschadstoffimmissionen und – Immissionen in Bezug auf die nächstgelegenen schutzwürdigen Nutzungen, Juni 2001 (Teil II)
- KSZ, schalltechnische Prognose der in der Nachbarschaft des Militärflugplatzes Spangdahlem zu erwartenden Lärmimmissionen, die von am Boden befindlichen Geräuschquellen verursacht werden (nebst Anlagen), 3. Juli 2001 (Teil II)
- Avia Consult, Gutachten über die am Militärflugplatz Spangdahlem zu erwartende Fluglärmbelastung (nebst Plänen), Juni 2001 (Teil II)
- Landschaftspflegerischer Begleitplan mit FFH-Würdigung September 2001 (Anlage 4); (Teil III/IV)
- Grunderwerbsverzeichnis sowie Grunderwerbsflächen (Teil III)
- Grundstücksverzeichnis und Plan für die Ausgleichsflächen (Teil IV)

#### **B Begründung des Genehmigungsantrages**

## **1. Ausgangslage**

Der Flugplatz Spangdahlem befindet sich auf den Gemarkungen der Gemeinden Spangdahlem, Binsfeld und Dudeldorf. Die Gesamtfläche des Flugplatzes beträgt 470 ha. Der Flugplatz Spangdahlem ist als Militärflugplatz angelegt worden und wird seit 1952 von den US-Streitkräften genutzt. Der Flugplatz Spangdahlem verfügt über eine Start-/Landebahn mit einer Länge (zwischen den Schwellen) von 3.053 m und einer Breite von 45 m. Für den Militärflugplatz Spangdahlem ist mit Schreiben des Bundesministers für Verteidigung vom 25. Januar 1960 ein Bauschutzbereich entsprechend § 12 LuftVG festgelegt worden.

Die Flugbetriebsflächen und der Bauschutzbereich sind in den Genehmigungsplänen ausgewiesen. Die Länge der Start-/Landebahn und der Bauschutzbereich werden durch das zur Genehmigung nachgesuchte Vorhaben nicht verändert.

## **2. Das Verfahren / der Antragsteller**

- 2.1 Nach § 30 Abs. 1 LuftVG dürfen 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 oder Ordnung erforderlich ist. Insbesondere entfällt das in § 8 LuftVG vorgesehene Planfeststellungsverfahren, wenn militärische Flugplätze angelegt oder geändert werden sollen. Von § 30 Abs. 1 LuftVG ist – grundsätzlich – nicht das Genehmigungserfordernis nach § 6 Abs. 1 LuftVG bei der Anlage militärischer Flugplätze ausgeschlossen. Dies gilt auch für die Änderung militärischer Flugplätze und den Anwendungsbereich von § 6 Abs. 4 S. 2 LuftVG. Das luftrechtliche Verfahren nach § 6 Abs. 4 S. 2 LuftVG kann auch nicht durch die Bezeichnung des Vorhabens aufgrund des Landesbeschaffungsgesetzes ersetzt werden, § 30 Abs. 3 LuftVG. Wie das Bundes-

verwaltungsgericht ausführt, darf das Genehmigungsverfahren nach § 6 LuftVG und die abschließende Sachentscheidung gemäß § 30 Abs. 1 S. 1 LuftVG nur dann völlig entfallen, wenn die beabsichtigten Maßnahmen nach den Umständen des Einzelfalles mit der Erfüllung des Verteidigungsauftrages gänzlich unvereinbar sind. Dies hat das Bundesverwaltungsgericht in seinem Urteil vom 16. Dezember 1988 (BVerwG 4 C 40.86) nur für Ausnahmefälle als gerechtfertigt angesehen. Ein derartiger Ausnahmefall ist im vorliegenden Fall bei der Erweiterung des Militärflugplatzes Spangdahlem durch die Anlegung weiterer Vorfelder und die hierdurch verbundene Veränderung des Flugbetriebes auf dem Militärflugplatz Spangdahlem nicht gegeben. Dies macht die Durchführung des hier nachgesuchten Genehmigungsänderungsverfahrens nach § 6 Abs. 4 S. 2 LuftVG erforderlich, wobei sich die verfahrensrechtlichen Anforderungen an das Genehmigungsverfahren an den von § 30 Abs. 1 LuftVG vorgegebenen Besonderheiten militärischer Ausbauprojekte orientieren.

- 2.2 Nach Art. 53 A Abs. 1 des Zusatzabkommens zum NATO-Truppenstatut i.V.m. Kap. 5 a, Art. 21 c des Gesetzes zum NATO-Truppenstatut stellen die deutschen Behörden im Zusammenhang und Benehmen mit den Behörden einer Truppe die erforderlichen Anträge und betreiben die diesbezüglichen Verwaltungsverfahren für die Truppe, wenn deutsches Recht vorschreibt, daß – wie hier nach § 6 LuftVG – eine besondere Erlaubnis, Zulassung oder sonstige öffentliche rechtliche Genehmigung einzuholen ist.

Der Bundesminister für Verteidigung hat mit Schreiben vom 26. August 1999 (Nr. WV II 1-Az 68-30-40/04 Verlegung/98) die Bauverwaltung Rheinland-Pfalz / OFD Koblenz beauftragt, im Auftrag des Bundes die Verfahrensstandards für die US-Streitkräfte bezüglich des luftverkehrsrechtlichen Genehmigungsverfahrens zum Ausbau des Militärflugplatzes Spangdahlem zu übernehmen. Die Oberfinanzdirektion Koblenz / Geschäftsbereich Bundesbau

nimmt diese Aufgabe mit Unterstützung des Landesbetriebs für Liegenschaften und Baubetreuung (LBB), Niederlassung Trier, wahr.

Der Antrag auf Genehmigung ist auf dieser rechtlichen Grundlage in Zusammenarbeit und im Benehmen mit den US-Streitkräften ausgearbeitet und gestellt worden. Auf das nachfolgende Schreiben von HQ USAFE/XPR vom 30.08.2001 sowie die Liegenschaftsanforderung von USAREUR 3751 (vgl. Anlage zum Schreiben der WBV IV) wird verwiesen.

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

3.1. Gegenstand des zur Genehmigung nachgesuchten Ausbauvorhabens ist insbesondere ...

- der Bau eines neuen Vorfeldes im Südosten des bestehenden Militärflugplatzes Spangdahlem für bis zu 11 Großraumflugzeuge
- eine Sonderabfertigungsfläche für Hot-Cargo mit 2 Abstellflächen für Großraumflugzeuge
- die Schaffung von Wendeköpfen an den Bahnenden und
- der Ausbau bzw. die Verbreiterung von Rollwegen, insbesondere des Rollweges Golf.

Entsprechend dem mit dem Antrag vorgelegten technischen Erläuterungsbericht mit Plänen ist wesentlicher Bestandteil des Genehmigungsantrages der Neubau des Hauptvorfeldes im Südosten des Militärflugplatzes Spangdahlem im unmittelbaren Anschluß an die bestehende Rollbahn. Bei diesem Hauptvorfeld handelt es sich um eine 937 m lange und 201 m (rd. 189.000 m<sup>2</sup>) breite befestigte Fläche, auf der bis zu 11 Großraumflugzeuge (C-5 Galaxy) abgestellt werden können. Einschließlich der befestigten Schultern beträgt die Gesamtfläche rd. 242.000 m<sup>2</sup>.

Am südöstlichen Ende der Parallelrollbahn wird ein Vorfeld für das Beladen der Transportflugzeuge geplant (Hot-Cargo-Vorfeld). Das Vorfeld ist 350 m lang und 85 m breit (rd. 29.000 m<sup>2</sup>) und mit den Schultern rd. 38.000 m<sup>2</sup> groß.

Auf diesem Vorfeld können gleichzeitig 2 Flugzeuge des Modells C-5 Galaxy beladen werden.

Gegenstand des Genehmigungsantrages ist darüber hinaus die mit diesem Vorhaben notwendige Verbreiterung und Verlängerung der Rollbahn Golf. Diese Parallelrollbahn soll saniert, verlängert, höhenmäßig dem neu zu erstellenden Hauptvorfeld angepaßt und für den Rollbetrieb der Transportflugzeuge verbreitert werden. Die geplante Breite der für die Transportflugzeuge vorgesehenen Rollbahn beträgt 22,5 m.

Weiter ist Gegenstand des Genehmigungsantrages die Verbreiterung der Überrollstrecken (Overruns) am westlichen und östlichen Bahnende sowie die Verbreiterung der Verbindungsrollbahnen B und C. Schließlich ist südlich des neuen Hauptvorfeldes der Bau einer LKW-Frachtrangierfläche vorgesehen.

Die Gesamtkonfiguration dieses Ausbauprogramms wurde u.a. vor dem Hintergrund der militärischen Notwendigkeiten, der vorhandenen Infrastruktur auf und außerhalb des Flugplatzes, der topographischen Ausgangsbedingungen, der flugbetrieblichen Hindernissituationen sowie umweltrelevanter Faktoren (Abstand zur Bebauung u.a.) optimiert.

- 3.2. Das Vorhaben ist von besonderem öffentlichem und militärischem Interesse und daher dringend geboten.

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 Zivilluffahrt 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 Ramstein 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 (USAFE) 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.

Beide Militärflugplätze sind dabei 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.

Auf dem Militärflugplatz Spangdahlem sind dabei vor allem die Funktionsmöglichkeiten für die Aufgaben eines Reserveflugplatzes in Krisen- und Kriegszeiten zu schaffen. Eine Konzentration der zu verlegenden Aufgaben nur auf einen der beiden Flugplätze kommt schon aus Kapazitätsgründen nicht in Betracht. Für die lückenlose Einsatzbereitschaft der Streitkräfte im Krisenfall, aber nicht nur dann, ist es von entscheidender Bedeutung jederzeit eine erreichbare Ausweichmöglichkeit zu haben, sollte einer der beiden Flugplätze ausfallen. Darüber hinaus sind die zentrale logistische Drehscheibe Ramstein und der Reserveflugplatz Spangdahlem auch regelmäßig im

gebotenen Umfang in Übungen und Manöver einzubinden, um eine funktionierende Gesamteinheit sicherstellen zu können.

Das besondere öffentliche und militärische Interesse an der Verlegung und der damit verbundenen Erweiterung des Militärflugplatzes Spangdahlem wird weiterhin untermauert durch die hohen Finanzierungsanteile aus öffentlichen Mitteln der Bundesrepublik Deutschland in Höhe von rd. 316 Mio DM, der USA in Höhe von mehr als 500 Mio DM im Zusammenhang mit dieser Verlegung und der NATO von voraussichtlich über 157.5 Mio DM. 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 Spangdahlem den ergänzenden Anforderungen entsprechend fristgerecht auszubauen.

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

4.1 Das Ausbauvorhaben stellt kein Vorhaben dar, das nach Maßgabe des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung bzw. nach Maßgabe der UVP-Richtlinien eine Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich macht (Art.1 Abs. UVP-RL). Es sind jedoch nachfolgend die materiellen Belange und Schutzgüter ermittelt, dargestellt und bewertet worden.

4.2 Die gegenwärtige **flugbetriebliche Nutzung** des Militärflugplatzes Spangdahlem ist (als Vorbelastung) durch das DES-MIL 1996-06 beschrieben; die-

ses DES-MIL dient als Grundlage für die neue Festsetzung der Lärmschutz-zonen vom 16. Februar 2000. Die Erweiterungsbedingungen für den luftver-kehrlichen Betrieb werden auf der Grundlage des DES-MIL 2000 beschrie-ben. Diese Unterlagen sind in die Fluglärmrechnungen eingegangen.

Die veränderten Anforderungen an den Militärflugplatz Spangdahlem, wie sie ihren Ausdruck in dem hier zur Genehmigung nachgesuchten Ausbauvorha-ben finden, führen zu veränderten Flugbewegungen auf dem Militärflugplatz Spangdahlem. Während die Anzahl von Kampfflugzeugstarts und -landungen zwischen dem Ausgangszustand -- mit einem angegebenen Potenzial im DES-MIL 1996-06 von noch rd. 24.000 Flugbewegungen für die 6 verkehrs-reichsten Monate -- und dem Ausbauzustand -- mit einem Potenzial von rd. 13.000 Flugbewegungen (DES-Mil 2000) – abnehmen wird, werden ca. 4-6 Transportflugzeuge pro Tag mehr starten und landen . Es besteht derzeit nicht die Absicht, ständig Transportflugzeuge auf dem Flugplatz Spangdah-lem zu stationieren. Gleichwohl hat der Militärflugplatz Spangdahlem wie dar-gelegt Reservekapazitäten für den Lufttransport in Krisen- und Kriegszeiten vorzuhalten.

4.3 Den Genehmigungsunterlagen ist ein Gutachten über die am Militärflugplatz Spangdahlem zu erwartende Fluglärmbelastung beigegeben. Dieses **Fluglärmgutachten** ermittelt die durch den Ausbau zu erwartenden Fluglärm-auswirkungen und ermittelt hierzu folgende Szenarien:

- Ausgangszustand, beschrieben durch das DES-MIL 06/96 und dargestellt durch den geltenden Lärmschutzbereich für den militärischen Flugplatz Spangdahlem
- Ausbauzustand, beschrieben durch das DES-MIL 02/2000 mit einem Pro-gnosehorizont bis 2010 .
- Nullvariante auf der Grundlage des DES-MIL 02/2000, jedoch ohne Be-rücksichtigung der strahlgetriebenen Transportflugzeuge.

Aus dem Vergleich der Zonengrößen und der Zonengrenze zwischen dem Ausbauzustand und der Nullvariante ergibt sich nach Maßgabe des lärmphysikalischen Gutachtens, daß der zusätzlich vorgesehen Flugverkehr mit Cargo-Flugzeugen aufgrund seines geringeren Anteils an der Gesamtzahl der Flugbewegungen und der deutlich geringeren Schallemissionen gegenüber den am Flugplatz verkehrenden strahlgetriebenen Kampfflugzeugen keine maßgeblichen Auswirkungen auf die Größen der Zonen hat. Die Untersuchung von ausgewählten Immissionsorten hat ergeben, daß der zusätzliche Verkehr mit Cargo-Flugzeugen in dem im DES-MIL 02/2000 dargestellten Rahmen nur sehr geringe Auswirkungen auf die Fluglärmbelastung (Lärmerhöhung) in der Umgebung des Militärflugplatzes Spangdahlem hat (Zunahme des  $L_{eq}$  von 0,06 dB(A) bis maximal 0,29 dB(A)). Gegenüber dem Ausgangszustand weist der Ausbauzustand eine Zunahme von Nachtflugbewegungen in den sechs verkehrsreichsten Monaten (Bezugszeitraum 180 Tage) auf. Diese Zunahme hat aber nach Maßgabe der vom lärmphysikalischen Gutachten heranzuziehenden Berechnungsvorschriften keine Auswirkungen auf die ermittelten Ergebnisse für den äquivalenten Dauerschallpegel und der Umgebung des Militärflugplatzes Spangdahlem.

Das lärmphysikalische Gutachten kommt zu dem Ergebnis, daß die geplante Erweiterung der Nutzung des Militärflugplatzes Spangdahlem durch militärische Transportflugzeuge nur sehr geringe Auswirkungen auf die Fluglärmbelastung der Umgebung des Flugplatzes Spangdahlem hat. Diese Auswirkungen sind nach dem Ergebnis des lärmphysikalischen Gutachtens praktisch vernachlässigbar.

- 4.4 Den Genehmigungsunterlagen ist weiterhin eine schalltechnische Prognose der in der Nachbarschaft des Militärflugplatzes Spangdahlem zu erwartenden Lärmimmissionen, die von am Boden befindlichen Geräuschen verursacht werden, beigefügt. Die **Bodenlärmuntersuchungen** sind sowohl für den Ausgangszustand (derzeitige Flugplatzkonfiguration, aktuelle Flugstrecken-

führung und Flugbetriebszahlen des DES-MIL 06/1996) als auch für den geplanten Ausbauzustand (zukünftige Konfiguration mit zusätzlichen Taxiways, neue Abstell- und Verladerampe) mit dem zusätzlich vorgesehenen Luftverkehr der strahlgetriebenen Transportflugzeuge (im DES-MIL 02/2000 enthalten) durchgeführt worden. Zusätzlich zu diesen beiden Hauptvarianten wurden wie im Falle des Fluglärmgutachtens die Berechnung für den Flugplatzbetrieb ohne strahlgetriebene Transportflugzeuge auf der Basis der Daten des DES-MIL 02/2000 (Nullvariante ohne die strahlgetriebenen Transportflugzeuge) durchgeführt. Wie das Bodenlärmgutachten ausführt, weisen die Berechnungsergebnisse aus, daß durch den Ausbauzustand gegenüber dem Ausgangszustand sowie auch gegenüber der Nullvariante an den Immissionsorten Veränderungen der Mittelungspegel eintreten. Beim täglichen Flugplatzbetrieb (ohne Berücksichtigung von Triebwerksprobeläufen) sind je nach Lage der Immissionsorte geringe Pegeldifferenzen (z.B. 1 – 3 dB im Bereich der Ortslage Spangdahlem), aber auch deutlichere Pegeldifferenzen (bis zu etwa 10 dB(A) in Binsfeld und Herforst) zu erwarten. Im Falle der Einwirkung von Triebwerksprobeläufen (höchstens 6 x im Monat) erhöhen sich diese Differenzen auf bis zu etwa 21 dB(A). Für den nächtlichen Betrieb sind je nach Lage der Nachweisorte Pegelerhöhungen zwischen etwa 1,5 dB(A) und 14 dB(A) errechnet worden. Hierbei ist zu berücksichtigen, daß für die Nachtzeit keine Triebwerksprobeläufe vorgesehen und prognostiziert worden sind. Der vom Gutachter angestellte Vergleich der Maximalpegel (etwa Tabelle 11 im Abschnitt 4.3 des Gutachtens) ergibt, daß die durch die Bodengeräuschquellen bewirkten Maximalpegel an allen Immissionsorten deutlich unter denen liegen, die durch den Flugbetrieb mit Transport- und Kampfflugzeugen verursacht werden. Bei der Interpretation der Ergebnisse ist nach Auffassung des Gutachters zu beachten, daß es sich um rechnerisch ermittelte Pegelangaben handelt, die außer dem öffentlichen Straßenverkehr und den von den Militärflugplatz herrührenden Geräuschen keine weiteren natürlichen oder künstlichen Fremdgeräuschquellen berücksichtigen. So ergeben sich je nach Lage der Nachweisorte teilweise sehr niedrige Mittelungspegel

(so z.B. im Ausbauzustand ca. 30 dB(A) am Tag und 20 dB(A) in der Nacht in Arenrath), welche in der Realität wegen der Überdeckung durch die hier nicht betrachteten natürlichen und künstlichen Fremdgeräuschquellen so nicht meßbar sind. 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. Im Hinblick hierauf stellt das Gutachten fest, daß die prognostizierten Geräuschpegel für den Ausbauzustand an vielem Immissionsorten im Bereich üblicher Nachbarschafts- bzw. Verkehrsgeräusche und an einigen Immissionsorten noch darunter liegen.

- 4.5 Den Antragsunterlagen ist weiterhin eine Prognose und Bewertung der durch die Verlegung von amerikanischen Luftstreitkräften vom Flugplatz Frankfurt (Main) nach Spangdahlem bedingten **Luftschadstoffemissionen und -immissionen** in Bezug auf die nächstgelegenen schutzwürdigen Nutzungen beigelegt worden.

Der Gutachter geht ebenfalls vom Ausgangszustand, beschrieben durch das DES-MIL 06/96, dem Ausbauzustand, beschrieben durch das DES-MIL 02/2000 sowie der Nullvariante auf der Grundlage des DES-MIL 02/2000, jedoch ohne Berücksichtigung der Transportflugzeuge, aus. Nach den Ergebnissen des Gutachtens verringern sich die Immissionen für den künftigen Flugbetrieb (Ausbauzustand) gegenüber der Ausgangssituation. Der Anteil durch die Transportflugzeuge im DES-MIL 02/2000 liegt bei etwa einem Drittel bezogen auf die künftigen Gesamtschadstoffemissionen. Die Immissionsituation ist für den Ausbauzustand (mit bzw. ohne Transportflugzeuge) vom Gutachter flächendeckend ermittelt worden. Die Gegenüberstellung der vom Flugplatz ausgehenden Emissionen (Flugbetrieb, Kfz-Verkehr am Standort und Wärmeversorgung) mit den Beurteilungswerten weisen Ruß und Stickoxide (NO<sub>2</sub>) als die relevantesten Schadstoffe aus. Die jahresbezogenen Immissionskenngrößen dieser beiden Schadstoffe unterschreiten alle ein-

schlägigen Beurteilungswerte in den angrenzenden Gemeinden deutlich. Das Gutachten hat Starts von Großraumtransportern sowie Triebwerksprobeläufe einer gesonderten Betrachtung im Hinblick auf Kurzzeitbelastungen unterzogen. Wie der Gutachter ermittelt hat, können bei Nordostwind und ungünstigsten Ausbreitungsbedingungen (stabile Schichtung), Startvorgänge sowie Probeläufe zu erhöhten NO<sub>2</sub>-Konzentrationen in Beilingen bzw. Binsfeld führen. Eine mehr als 18malige Überschreitung des MIK-Wertes von 200µg/m<sup>3</sup> – entsprechend dem Grenzwert des Anhangs II zur Richtlinie 1999/33/EG, die ab dem Jahr 2010 gültig sein soll, ist aufgrund der geringen Flugbewegungszahlen mit Transportern und den meteorologischen Rahmenbedingungen, wie der Gutachter unterstreicht nicht zu erwarten.

- 4.6 Die von den Gutachtern für den Fluglärm, den Bodenlärm und die zu erwartenden Luftschadstoffemissionen und –immissionen vorgelegten Untersuchungen sind einer medizinischen Bewertung unterzogen worden. Das **medizinische Gutachten** kommt zu dem Ergebnis, daß das Ausbavorhaben durch die Verringerung von Flugbewegungen mit Flugzeugen hoher Schallimmission und Flugbewegungen in geringer Höhe zu einer Verminderung des Dauerschallpegels von 3,3 bis 5 dB(A) gegenüber den Festsetzungen des Lärmschutzbereiches für den Flugplatz Spangdahlem kommen wird. Der Gutachter unterstreicht, daß sich zwischen der Variante Ausbau und der Nullvariante hinsichtlich der Auswirkungen des Fluglärms keine wesentlichen Unterschiede ergeben. Beide Prognosevarianten liegen deutlich in der Lärmbelastung unter dem Ausgangszustand. Der Bodenlärm wird vom medizinischen Gutachter hinsichtlich seiner Bedeutung für die gesamte Lärmbelastung als gering eingeschätzt. Gleichwohl verweist der Gutachter darauf, daß in der Umgebung des Militärflugplatzes Spangdahlem nach wie vor mit erheblichen Belästigungen zu rechnen sein wird, auch wenn die Höhe der Belastung gegenüber dem Ausgangszustand geringer sein wird und die „erheblichen Belästigungen“ nicht auf das Ausbavorhaben zurückzuführen sind.

Das Ausbauvorhaben verschlechtert den Ausgangszustand zu Lasten der Betroffenen in der Umgebung des Militärflugplatzes Spangdahlem nicht, wie dem lärmphysikalischen Gutachten und der lärmmedizinischen Bewertung dieses Gutachtens zu entnehmen ist. Auf die Tabellen 12 bis 14 des medizinischen Gutachtens wird Bezug genommen. Ob und inwieweit über die für die Umgebung des Militärflugplatzes Spangdahlem bereits getroffenen Schutzmaßnahmen (Schutz gegen Lärmauswirkungen des Ausgangszustandes) weitere Maßnahmen (Sanierungsmaßnahmen) getroffen werden können, ist nicht Gegenstand dieses Verfahrens, auch wenn in der Umgebung des Militärflugplatzes Spangdahlem noch Lärmpegel auftreten werden, die eine nach Meinung des Gutachtens „erhebliche Belästigungsschwelle“ überschreiten. Es steht nach dem mit dem Antrag vorgelegten Gutachten fest, daß dieser Umstand nicht auf das Ausbauvorhaben zurückzuführen ist, sondern vielmehr das Ausbauvorhaben (in Verbindung mit dem ihm zugrundeliegenden Flugzeugmix) zu einer Verbesserung der vorhandenen Situation führt.

- 4.7 Der **Landespflegerische Begleitplan (LBP)**, der bereits in seinen wesentlichen Aussagen Gegenstand des parallel laufenden Landbeschaffungsverfahrens ist, weist auf die unvermeidbaren Eingriffen in den Naturhaushalt und das Landschaftsbild durch das Ausbauvorhaben hin sowie die Bewältigung dieser Eingriffe.

Durch die Baumaßnahme werden ca. 53 ha bislang unversiegelter Fläche vollständig versiegelt und zusätzlich ca. 48 ha durch die Baumaßnahmen überformt und bestehende Biototypen beseitigt. Weiterhin gehen ca. 2 ha Feuchtlebensräume, ca. 0,9 ha der stark gefährdeten Biotypen des Borstgrasrasens und der Zwergstrauchheide und ca. 1,2 ha an Gehölzbiotopen zuzüglich 18 landschaftsbildprägender Einzelgehölze verloren. Daneben ist auf einer Gesamtfläche von ca. 50 ha mit einer Pflegeintensivierung gegenüber dem jetzigen status quo zu rechnen. Die vorstehenden Eingriffe

werden im gesetzlich notwendigen Umfang ausgeglichen. Das Ausgleichskonzept zur Bewältigung der Kompensationspflicht wurde mit der Oberen Landespflegebehörde, der Forstverwaltung und dem für die Erarbeitung des landschaftspflegerischen Begleitplanes beauftragten Planungsbüros abgestimmt. Auf den in der Anlage beigefügten LBP wird Bezug genommen.

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.

4.8 Im Hinblick auf die Beachtung möglicher **FFH-Belange** gem. Art. 6 Abs. 3 Satz 1 FFH-RL, dass Pläne und Projekte, die nicht mit der Verwaltung eines FFH- oder Vogelschutzgebiets in Verbindung stehen, eine Prüfung auf die Verträglichkeit mit den für das Gebiet festgelegten Erhaltungszielen bedürfen, hat der Gutachter folgendes Untersuchungsergebnis festgestellt:

- Das Land hat im 20 km Umkreis um den Flugplatz keine FFH-Gebiete festgestellt und damit auch nicht gemeldet.
- Des Weiteren sind nach Rücksprache mit der Oberen Landespflegebehörde in Koblenz keine Vogelschutzgebiete im Bereich des Flugplatzes Spangdahlem gemeldet.
- Aus einer „Schattenliste“ des BUND und GNOR grenzen potenzielle Schutzgebiete im Osten an den Flugplatz bzw. durchschneiden das gesamte Flugplatzgelände einschließlich Housing, Start- und Landebahn, angrenzende Flugfeldbereiche, Flugzeughallen und Teile der Administration.
- Die Darstellung der Schattenliste stimmt aufgrund der militärischen Nutzung des Gebietes (hier: potentielle Erfordernisse der Geheimhaltung in Kartenwerken) nicht mit dem Bestand überein. Innerhalb der militärischen

Flächen, die als Naturraum abgegrenzt wurden, befinden sich überwiegend versiegelte bzw. bebaute Gebiete (Hallen, Startbahn, Taxiweg, Flugzeugunterstände, Straßen, Wohn- und Verwaltungsbereiche etc.). Der Naturraumbeschreibung entsprechende Biotoptypen mit FFH Relevanz oder prioritäre Arten gem. Anhang II FFH-RL wurden bei der Bestandserfassung im Flugplatzbereich nicht angetroffen. Die Gebietsabgrenzung der Schattenliste ist in diesem Bereich fachlich nicht plausibel und erscheint in Bezug auf die Abgrenzung innerhalb der militärischen Liegenschaft fehlerhaft. Eine Beeinträchtigung der benannten Biotope durch die Baumaßnahme kann aufgrund der o.g. Tatsachen weitgehend ausgeschlossen werden.

- Beeinträchtigungen über den Flugplatz hinaus durch verstärkte Flugbewegungen sind ebenso unwahrscheinlich, da von einer Reduzierung gegenüber den bereits jetzt zulässigen Flugbewegungen ausgegangen wird. Es findet jedoch eine geringfügige zeitliche Verlagerung des Flugbetriebes (max. zwei Flugbewegungen pro Nacht) statt. Gutachterlich wurde für den angrenzenden Bereich des potenziellen FFH-Gebietes - bezogen auf die Bodenlärmquellen - eine geringfügige Erhöhung in Teilbereichen festgestellt. Eine Beeinträchtigung der Gesamtheit des potenziellen FFH-Gebietes durch der Erhöhung des Bodenlärms in einem ca. 200 m Randstreifen zur Air Base, sowie aufgrund der geringfügigen Verlagerung des Flugbetriebes kann auf Grundlage des jetzigen Kenntnisstandes nicht bestätigt werden.
- Desweiteren wurde das Gebiet 45.30 der Tongruben im Raum Speicher/Binsfeld betrachtet. Dieses ist gemäß der vorliegenden „Schattenliste“ gekennzeichnet durch feuchte Hochstaudenfluren der planaren und montanen bis alpinen Stufe. Die geplante Baumaßnahme selbst tangiert die Fläche 45.30 nicht. Negative Auswirkungen auf die Stillgewässer der Binsfelder Tongruben durch die Erhöhung des Bodenlärms oder gar eine Beeinträchtigung des potenziellen FFH-Gebietes im Gesamten können aufgrund des derzeitigen Kenntnisstandes verneint werden.

Zusammenfassend stellt der Gutachter fest, dass es keine fachlich abgesicherten Gründe dafür bestehen, eine Verträglichkeitsuntersuchung nach FFH-RL durchzuführen. Die bekannten potenziellen Schutzgebiete stehen im krassen Widerspruch zur tatsächlich vorhandenen Nutzung und den dort vorgefundenen Biotoptypen. Eine Abgrenzung anhand von topographischen Kartenwerken ist bei Vorhandensein militärisch genutzter Flächen fachlich in Zweifel zu ziehen. Eine über diese Untersuchung hinausgehende umfassende Verträglichkeitsprüfung nach FFH ist somit nicht erforderlich, denn die Vorprüfung hat ergeben, dass die vorgenannten Gebiete durch das Vorhaben nicht beeinträchtigt werden können (Art. 6 Abs. 3 1 FFH-RL, Art. 4 Abs. 4 Vogelschutz-RL).

4.9. Der **Generalentwässerungsplan** wird zur Zeit erarbeitet und bis Mitte 2002 vorgelegt, damit die erforderlichen wasserrechtlichen Belange im gesetzlich notwendigen Umfang berücksichtigt werden. Diesbezügliche Erlaubnisse und Bewilligungen werden gesondert eingeholt.

4.10 Die **Betroffenheit von Grundstückseigentümern** durch für das Vorhaben benötigte Grundstücke kann in der jeweiligen Gemeinde (bei der Offenlegungsstelle) anhand der Flurstücke und einem Grunderwerbsverzeichnis festgestellt werden. Die Grundstücke sollen nach Möglichkeit freihändig erworben, aber gegebenenfalls auch durch Enteignung bereitgestellt werden. Die damit verbundenen Eingriffe sind im Hinblick auf die Bedeutung des Vorhabens unverzichtbar. Die enteignungsrechtlichen Grundlagen werden durch die Bezeichnung nach dem Landbeschaffungsgesetz geschaffen.

## 5. **Anordnung der sofortigen Vollziehbarkeit**

Das Vorhaben ist entsprechend der Ausführungen zu Ziff. 3.2. von besonderem öffentlichem und militärischem Interesse, vor allem wegen der zunehmenden Kapazitätsprobleme des Flughafens Frankfurt einerseits und den dargestellten militärischen Erfordernissen andererseits. Die Komplexität zur Umsetzung der zur Genehmigung nachgesuchten Planung, die zeitliche Aus-

richtung der logistischen Abläufe zur Rückgabe der Liegenschaft in Verbindung mit der notwendigen Verlegung der militärischen Aufgaben auf die Standorte Ramstein und Spangdahlem ohne Unterbrechung und Verlust der derzeitigen nationalen oder NATO-Verteidigungsfähigkeit macht die sofortige Vollziehung der nachgesuchten Genehmigung erforderlich.

Angesicht der aufgezeigten Dringlichkeit des Vorhabens wird beantragt, die sofortige Vollziehbarkeit der mit dem Antrag nachgesuchten Genehmigung nach § 6 Abs. 4 S. 2 LuftVG für den Ausbau des Militärflugplatzes Spangdahlem anzuordnen.

Mit freundlichen Grüßen



Fritz G. Walter

Oberfinanzdirektion Koblenz  
Geschäftsbereich Bundesbau