



## Niedersächsisches Landesamt für Bau und Liegenschaften

Niedersächsisches Landesamt für Bau und Liegenschaften  
Postfach 2 40 • 30002 Hannover

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

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

Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz - per Mail ohne Anlagen  
und Dienstleistungen der Bundeswehr  
KompZ BauMgmt Hannover  
- Referat K 1 H 2 -  
Hans-Böckler-Allee 16  
30 173 Hannover

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

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom

Mein Zeichen (Bei Antwort bitte angeben)  
BL 3302

☎ (05 11) 76351-  
344

Hannover,  
17.06.2024

### Standortübungsplatz Seedorf: Errichtung Hubschrauberbedarfslandeplatz (HBLP)

### Genehmigungsantrag nach § 6 Abs. 1 S. 1 Luftverkehrsgesetz (LuftVG)

Sehr geehrte Damen und Herren,

auf dem Standortübungsplatz Seedorf ist die Errichtung eines HBLP mit Betankungsfunktion zur Verbesserung des Ausbildungsbetriebs geplant.

In Verfahrensstandschaft für das Bundesministerium der Verteidigung (BMVg) beantragen wir hiermit diese - im Folgenden näher beschriebenen - Errichtung eines HBLP auf dem Standortübungsplatz Seedorf nach § 6 Abs. 1 Satz 1 LuftVG i. V. m. § 30 LuftVG für die Bundeswehr - Teilstreitkraft Heer - als Halter des Standortübungsplatzes Seedorf.

## **1 Übersicht zum Vorhaben**

### **Errichtung des HBLP**

Der HBLP umfasst die Errichtung einer befestigten Start- und Landefläche für Hubschrauber mit einer Größe von 50 m x 50 m, erweitert auf 55 m x 55 m für die Betankungsfläche. Die Start- und Landefläche (inkl. Betankungsfläche und Entwässerungsrinne) wird von einer Übergangsstreifen mit einer Breite von 20 m bzw. 35 m für die An- und Abflugrichtung umgeben.

### **Nachrichtlich dargestellte Maßnahmen**

Darüber hinaus wird auf die folgenden Maßnahmen hingewiesen. Diese stehen auch im Zusammenhang mit der oben dargestellten Errichtung des HBLP, sind jedoch nicht nach den Vorgaben des LuftVG genehmigungspflichtig. Gleichwohl sind diese Maßnahmen auch Gegenstand des UVP-Berichts nach den Vorgaben des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) (siehe Abschnitt 5.4 und Anlage 12 zu diesem Schreiben). Sie sind daher im Folgenden nachrichtlich dargestellt:

- **Entwässerung**  
Die gesamte Betankungsfläche wird mit einer Entwässerungsrinne Klasse F zur Fassung des Oberflächenwassers versehen.
- **Verkehrerschließung**  
Errichtung einer Zuwegung ab der Zufahrt zur Standortschießanlage bis zur Betankungsfläche des HBLP.

## 2 Vorgelegte Unterlagen

Es werden die im Folgenden benannten Unterlagen vorgelegt.

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

- Anlage 1.1:  
A.C.E. GmbH:  
Technischer Erläuterungsbericht
  
- Anlage 1.2:  
A.C.E. GmbH:  
Planunterlagen
  - Plan 1.01           Übersichtslageplan  
                          (Maßstab 1:25.000)
  - Plan 1.02           Lageplan  
                          (Maßstab 1:2.500)
  - Plan 1.03           Längsschnitt Anfluggrundlinie  
                          (Maßstab 1:25.000/1:2.500)
  - Plan 1.04           Längsschnitt An- und Abflugfläche  
                          (Maßstab 1:2.500/1:250)
  - Plan 1.05           Querschnitt durch die S/L-Bahn-Flächen  
                          (Maßstab 1:2.500/1:250)
  - Plan 1.06           Lageplanausschnitt HBLP Hindernisfreiheit mit Detail  
                          (Maßstab 1:1.000/1:500)
  - Plan 1.07           Fahrsimulation Tankfahrzeug HBLP  
                          (Maßstab 1:1.000)

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

- Anlage 2:  
A.C.E. GmbH:  
Gutachten über die Eignung des Landeplatzes
  
- Anlage 3:  
AVIA Consult GmbH:  
Bericht zur Erstellung der Datenerfassungssysteme für den HBLP
  
- Anlage 4  
AVIA Consult GmbH:  
Fluglärmgutachten
  
- Anlage 5:  
Ingenieurbüro Dr. Dröscher:  
Luftschadstoffgutachten

- Anlage 6  
Ingenieurbüro Dr. Dröscher:  
Gutachterliche Stellungnahme zu den vorhabenbedingten Auswirkungen auf die CO<sub>2</sub>-Emissionen
- Anlage 7:  
Kirchner Ingenieure:  
Gutachterliche Stellungnahme zu den baubedingten CO<sub>2</sub>-Emissionen
- Anlage 8:  
BMS Umweltplanung GbR:  
Fauna-Flora-Habitat-Verträglichkeits-Voruntersuchung
- Anlage 9:  
BMS Umweltplanung GbR:  
Fachgutachten zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung
- Anlage 10:  
BMS Umweltplanung GbR:  
Landschaftsplanerischer Fachbeitrag
- Anlage 11:  
BMS Umweltplanung GbR:  
Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie
- Anlage 12:  
BMS Umweltplanung GbR:  
UVP-Bericht

### **3 Grundlagen des Genehmigungsverfahrens**

#### **3.1 Historie und Bestand des Standortübungsplatzes Seedorf**

Der Standortübungsplatz Seedorf wird derzeit überwiegend durch Luftfahrzeuge des dort stationierten Fallschirmjägerregiments 31 sowie durch militärische Gastflugzeuge (insbesondere des Marinefliegergeschwaders 5 (MFG 5)) zu Ausbildungszwecken genutzt.

Hierfür wird der auf dem Standortübungsplatz Seedorf befindliche Feldflugplatz sowie die nördlich hiervon gelegenen Areas 1 bis 3 genutzt. Der sich innerhalb der Fallschirmjägerkaserne Seedorf befindliche Landeplatz dient ebenfalls dem militärischen Flugbetrieb. Diesbezüglich sind durch LufABw 1 d Außenlandeurlaubnisse gem. § 25 LuftVG für den Standortübungsplatz Seedorf inkl. Areas 1 bis 3 für Hubschrauber mit einer jährlichen Anzahl von 575 sowie für die Fallschirmjägerkaserne Seedorf für Hubschrauber mit einer jährlichen Anzahl von 325 erteilt.

Auf dem Standortübungsplatz befindet sich unmittelbar nördlich des Feldflugplatzes ein zivil genutzter Sonderlandeplatz. Mit Datum vom 26.10.1973 erging durch den Niedersächsischen Verwaltungsbezirk Oldenburg diesbezüglich eine Genehmigung nach § 6 LuftVG zur Anlage und Betrieb eines Landeplatzes für besondere Zwecke (Sonderlandeplatz). Auf der Grundlage einer Genehmigung durch den Niedersächsischen Verwaltungsbezirk Oldenburg vom 18.04.1974 wurde der Betrieb des Sonderlandeplatzes auf Fallschirmsprungbetrieb erweitert. Der regelmäßige Flugbetrieb auf dem zivil genutzten und genehmigten Sonderlandeplatz findet im Rahmen von Fallschirmsprungbetrieb des dort ansässigen Fallschirmspringervereins „Skydive Seedorf“ montags bis donnerstags jeweils von 17.00 Uhr bis Sonnenuntergang, von freitags 17:00 Uhr bis montags 7:00 Uhr sowie an gesetzlichen deutschen Feiertagen statt.

#### **3.2 Rechtliche Rahmenbedingungen**

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

#### **3.3 Antragsteller im Genehmigungsverfahren**

Die damalige Oberfinanzdirektion Niedersachsen, Bereich Bau und Liegenschaften, ist mit Erlass vom 14.09.2016 durch das Bundesministerium der Verteidigung beauftragt worden, bei Erforderlichkeit im Rahmen der Verfahrensstandschaft für die Bundeswehr - Teilstreitkraft Heer - die jeweils erforderlichen Unterlagen für die Errichtung des HBLP erarbeiten zu lassen und einzureichen.

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

## **4 Gegenstand und Begründung der beantragten Maßnahmen**

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

### **4.1 Maßnahmen, die Flugbetriebsflächen betreffen bzw. unmittelbar flugbetriebsrelevant sind**

#### Start und Landefläche

Errichtung einer befestigten Start- und Landefläche für Hubschrauber mit einer Größe von 50 m x 50 m. Die An- und Abflugrichtung des HBLP verlaufen in der Hauptwindrichtung und damit parallel zur An- und Abflugrichtung des Sonderlandeplatzes. Ein Parallelbetrieb des HBLP und des Sonderlandeplatzes wird ausgeschlossen.

#### Betankungsfläche

Die Betankungsfläche erhält eine Größe von 55 m x 55 m, so dass umlaufend um die Start- und Landefläche ein Streifen von 2,5 m für die Tankfahrzeuge vorgesehen ist. Die gesamte Betankungsfläche wird mit einem Überlaufschutz versehen.

#### Übergangsstreifen

Die Start- und Landefläche (inkl. Betankungsfläche und Entwässerungsrinne (siehe Abschnitt 5.5)) wird von einem Übergangsstreifen mit einer Breite von 20 m bzw. 35 m für die An- und Abflugrichtung umgeben. Der Übergangsstreifen dient dem gefahrlosen Überrollen der Start- und Landefläche und wird für das gelegentliche Befahren mit Feuerwehr- und Rettungsfahrzeugen ausgelegt.

#### Anflug-, Abflug- und Übergangsflächen

Die Anflug-, Abflug- und seitlichen Übergangsflächen sind für Starts und Landungen bei Sichtflugwetterbedingungen bei Tag und Nacht vorgesehen.

Für die Herstellung der erforderlichen Hindernisfreiheit für die Anflug-, Abflug- und Übergangsflächen müssen 72 Bäume gekürzt werden. Die zu kürzenden Bäume sind im Lageplanausschnitt HBLP Hindernisfreiheit mit Detail (siehe Anlage 1.2, Plan 1.06) gekennzeichnet.

### **4.2 Nachrichtlich dargestellte Maßnahmen**

#### Entwässerung

Die Oberflächenentwässerung der Betankungsfläche erfolgt über Rinnen, Schächte und Entwässerungsleitungen mit Anschluss an die bestehende Regenwassertrasse. Hierfür wird die gesamte Betankungsfläche mit einer Entwässerungsrinne Klasse F zur Fassung des Oberflächenwassers umgeben.

Die Entwässerung der Betankungsfläche wird im Falle von Betankungsvorgängen über einen Leichtflüssigkeitsabscheider dem öffentlichen Schmutzwassernetz zugeführt. Dazu wird in einem Schieberschacht der Schieber entsprechend gesteuert, so dass der

Zufluss zum Regenwassernetz gesperrt und die Zuleitung zum Leichtflüssigkeitsabscheider erfolgt. Damit ist auch für den Havariefall eine Sperre vorhanden, so dass die verunreinigte Flüssigkeit abgepumpt und entsorgt werden kann.

#### Verkehrerschließung

Die Errichtung der Zuwegung mit einer Mindestbreite von 4 m erfolgt ab der Zufahrt zur Standortschießanlage bis zur Betankungsfläche des HBLP.

## **4.3 Alternativen**

### **4.3.1 Standortalternativen**

Der aktuell auf dem Standortübungsplatz Seedorf befindliche Feldflugplatz sowie die nördlich gelegenen Areas 1 bis 3 werden bereits gegenwärtig durch verschiedene Hubschrauberkräfte der Bundeswehr für die Sicherstellung der Ausbildung von militärischem Personal genutzt. Da auf dem Standortübungsplatz Seedorf jedoch keine Möglichkeiten zur Betankung vorhanden sind und somit eine Verunreinigung von Wasser und Boden nicht vermieden werden kann, ist es nach entsprechendem Treibstoffverbrauch erforderlich, die Ausbildung zu unterbrechen und auf den nächstgelegenen zivilen Flugplätzen Rotenburg/Wümme oder Bremen eine Betankung durchzuführen. Da die zusätzlichen Betankungsflüge zum Verlust an Ausbildungszeit und zur Erhöhung der Ausbildungskosten führen, ist zur Verbesserung des Ausbildungsbetriebs auf dem Standortübungsplatz Seedorf auf der Fläche des derzeitigen Feldflugplatzes die Errichtung eines HBLP inkl. Betankungsfunktion vorgesehen.

Der Flugbetrieb am Standortübungsplatz Seedorf soll nach der Errichtung des HBLP unverändert durchgeführt werden. Somit bestehen zu diesen Maßnahmen keine Standortalternativen.

### **4.3.2 Planungsalternativen**

Bei den geplanten Maßnahmen handelt es sich um eine Optimierung des bestehenden Ausbildungsbetriebs auf dem Standortübungsplatz Seedorf. Weder für das Gesamtvorhaben noch für einzelne Teilmaßnahmen gibt es Varianten, die zur Erreichung des Planungsziels vorzuziehen wären.

## 5 Auswirkungen der Maßnahmen

### 5.1 Grundstücksbetroffenheiten

Alle Flächen, die für die oben dargestellten Maßnahmen benötigt werden, befinden sich innerhalb der bestehenden Flächen des Standortübungsplatzes Seedorf. Eine Landbeschaffung ist nicht erforderlich.

### 5.2 Bauschutzbereich

Im Zusammenhang mit der Errichtung des Hubschrauberbedarfslandeplatzes wird die Festsetzung eines beschränkten Bauschutzbereichs nach § 17 LuftVG beantragt.

Der beschränkte Bauschutzbereich nach § 17 LuftVG bezieht sich auf die Errichtung von Bauwerken jeder Höhe im Umkreis eines Halbmessers von 1,5 km um den Flugplatzbezugspunkt (FBP). Alle Bauwerke innerhalb dieses Halbmessers bedürfen der Zustimmung der Luftfahrtbehörde. Im Umkreis eines Halbmessers von 4 km um den FBP bedürfen Bauwerke mit einer Höhe über 25 m der Zustimmung der Luftfahrtbehörde. Die Basisshöhe des FBP im Mittelpunkt der Start- und Landefläche des HBLP beträgt 18,95 m ü. NN.

Die Begründung zur Errichtung des Bauschutzbereiches ergibt sich aus Folgendem:

- Die An- und Abflugwege zum hier beantragten Hubschrauberbedarfslandeplatz sind im Datenerfassungssystem (siehe Anlage 3 zu diesem Schreiben) entsprechend hinterlegt.
- Herausforderungen dabei sind die südlich unmittelbar neben dem HBLP gelegene Standortschießanlage, die nicht überflogen werden darf, sowie der nördlich, sich hinter der bestehenden Landebahn befindliche Schießsicherheitsbereich, der ebenfalls nicht überflogen werden darf.
- Auf Grund der beschränkten Größe des Standortübungsplatzes sind die Platzrunden auf „Sicht“ zu fliegen, insbesondere wenn mehr als ein Hubschrauber involviert sind.
- Dabei muss auch die Nutzbarkeit des Platzes bei niedriger Wolkenhöhe / Wetterminimum gewährleistet sein.
- Ergänzend ist in diesem Zusammenhang auf den zukünftigen Einsatz von Drohnen hinzuweisen. Diese werden aktuell in die Truppe implementiert, u.a. zur Ausbildungsauswertung und im Rahmen von „lessons learned“. Daher werden zukünftig weitere Bereiche in der Umgebung des HBLP „umflogen“ werden müssen, wenn Hubschrauber und Truppe mit dem Einsatz von Drohnen zeitgleich üben.

Daraus ergeben sich An- und Abflugkorridore, die im Bereich um bzw. bei 100 / 150 m Höhe sowie teilweise auch darunter liegen und die den Schießsicherheitsbereich, die Standortschießanlage und ggf. weitere Bereich auf dem Platz nicht schneiden dürfen.

Ohne Bauschutzbereich würden z.B. Hochspannungsleitungen, Windenergieanlagen und ähnliche Bauten die Nutzung des Platzes erheblich einschränken. Ein Bauschutzbereich ist daher zur Absicherung der Übungs- und Ausbildungsmöglichkeiten durch einen uneingeschränkten Zugang zum HBLP (Betankungsfläche) zwingend einzurichten.

Im Bestand des hier beantragten beschränkten Bauschutzbereiches befindet sich ein Windpark und eine querende Freileitung (siehe Anlage 1.1 und Anlage 1.2, Plan 1.01). Dieser eine (1) Windpark und die Freileitung verursachen nur geringe Einschränkungen. Weitere würden die Ausbildung jedoch so einschränken, dass sie taktisch für die Truppe keinen sinnvollen Übungsbetrieb mehr ermöglichen würden, da die Truppe bestimmte, zu übende Einsatzszenarien abbilden müssen. Der HBLP wird hier zukünftig u.a. als ein „fester“ Anlaufpunkt fungieren.

### 5.3 Flugbetriebliche Auswirkungen

Der Flugbetrieb am Standortübungsplatz Seedorf wird nach der Errichtung des HBLP unverändert durchgeführt. Die vorhabenbedingten Veränderungen ergeben sich durch die geringfügige Verlagerung der An- und Abflugstrecken auf den HBLP sowie den Wegfall der zusätzlichen Flüge zum Betanken. Die entfallenden Flüge zum Betanken an einem anderen Flugplatz werden durch zusätzliche Übungsflüge auf dem HBLP berücksichtigt.

Zur Ermittlung möglicher flugbetrieblicher Auswirkungen der beantragten Maßnahmen wurden durch das Zentrum Luftoperationen Datenerfassungssysteme für die folgenden zwei Szenarien erstellt:

- **Vergleichsszenario 2021:**  
Das Vergleichsszenario 2021 beschreibt den auf Grundlage der genehmigten möglichen Flugbewegungen derzeitigen Flugbetrieb bei der Nutzung des Standortübungsplatzes.
- **Prognoseszenario 2035:**  
Im Prognoseszenario 2035 ist der Flugbetrieb im Prognosejahr 2035 nach Inbetriebnahme des HBLP dargestellt. Die Veränderungen gegenüber dem Vergleichsszenario ergeben sich durch die geringfügige Verlagerung der An- und Abflugstrecken auf den HBLP, den Wegfall der zusätzlichen Flüge zum Betanken und der vorhabenunabhängigen Änderung der Luftfahrzeuggruppe des MFG 5 von bisher H 2.1 (Hubschraubertyp MK41) zur Luftfahrzeuggruppe H 2.2 (Hubschraubertyp NH90). Veränderungen der Anzahl der Flugbewegungen bzw. des Flugbetriebs insgesamt sind mit der Inbetriebnahme des HBLP nicht verbunden.

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

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

Tabelle 1: Flugbewegungszahlen der sechs verkehrsreichsten Monaten - Vergleichsszenario 2021

Lfz-Gruppe	06.00 Uhr – 22.00 Uhr				22.00 Uhr – 06.00 Uhr				Summe
	Start	Landung	Platzrunde	gesamt	Start	Landung	Platzrunde	gesamt	
<b>Vorhabenbezogene Flugbewegungen (derzeitiger Feldflugplatz)</b>									
H 2.1	40	40	185	265	0	0	0	0	265
H 2.2	54	54	141	249	0	0	0	0	249
<b>Summe</b>	<b>94</b>	<b>94</b>	<b>326</b>	<b>514</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>514</b>
<b>Nicht mit dem Vorhaben verbundene Flugbewegungen (Fallschirmjägerskaserne, Sonderlandeplatz)</b>									
P 1.3	360	360	0	720	0	0	0	0	720
H 1.2	12	12	0	24	0	0	0	0	24
H 2.1	24	24	0	48	0	0	0	0	48
H 2.2	83	83	0	166	1	1	0	2	168
<b>Summe</b>	<b>479</b>	<b>479</b>	<b>0</b>	<b>958</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>960</b>
<b>Gesamt</b>	<b>573</b>	<b>573</b>	<b>326</b>	<b>1472</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>1474</b>

Tabelle 2: Flugbewegungszahlen der sechs verkehrsreichsten Monaten - Prognoseszenario 2035

Lfz-Gruppe	06.00 Uhr – 22.00 Uhr				22.00 Uhr – 06.00 Uhr				Summe
	Start	Landung	Platzrunde	Ge-samt	Start	Landung	Platzrunde	Ge-samt	
<b>Vorhabenbezogene Flugbewegungen (geplanter HBLP)</b>									
H 2.1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
H 2.2	72	72	348	492	0	0	0	0	492
<b>Summe</b>	<b>72</b>	<b>72</b>	<b>348</b>	<b>492</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>492</b>
<b>Nicht mit dem Vorhaben verbundene Flugbewegungen (Fallschirmjägerskaserne, Sonderlandeplatz)</b>									
P 1.3	360	360	0	720	0	0	0	0	720
H 1.2	12	12	0	24	0	0	0	0	24
H 2.1	24	24	0	48	0	0	0	0	48
H 2.2	83	83	0	166	1	1	0	2	168
<b>Summe</b>	<b>479</b>	<b>479</b>	<b>0</b>	<b>958</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>960</b>
<b>Ge-samt</b>	<b>551</b>	<b>551</b>	<b>348</b>	<b>1450</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>1452</b>

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

#### Luftfahrzeuggruppe P 1.3

Die Luftfahrzeuggruppe P 1.3 umfasst Propellerflugzeuge mit einer Höchststartmasse (MTOM) bis 2 t. Zu dieser Luftfahrzeuggruppe zählen die Luftfahrzeugtypen Cessna 182 und Cessna 206, denen die Flugbewegungen des zivilen Sonderlandeplatzes zugeordnet sind. In dieser Luftfahrzeuggruppe ergeben sich keine Veränderungen.

#### Luftfahrzeuggruppe H 1.2

Die Luftfahrzeuggruppe H 1.2 umfasst zivile oder militärische Hubschrauber mit einer Höchststartmasse (MTOM) über 3,0 t bis 5,0 t. Zu dieser Luftfahrzeuggruppe zählt der Luftfahrzeugtyp EC145H, der die Flugbewegungen für den Landeplatz der Fallschirmjägerskaserne zugeordnet sind. In dieser Luftfahrzeuggruppe ergeben sich keine Veränderungen.

#### Luftfahrzeuggruppe H 2.1

Die Luftfahrzeuggruppe H 2.1 umfasst zivile oder militärische Hubschrauber mit einer Höchststartmasse (MTOM) über 5,0 t bis 10,0 t. Zu dieser Luftfahrzeuggruppe zählen die Luftfahrzeugtypen MK41, MK88 und AS332. Während die Flugbewegungen des Luftfahrzeugtyps MK41 dem HBLP zugeordnet werden können, zählen die

Flugbewegungen der Luftfahrzeugtypen MK88 und AS332 zum Landeplatz der Fallschirmjägerkaserne.

Der durch das MFG 5 im Vergleichsszenario 2021 eingesetzte Hubschrauber MK41 wird im Prognoseszenario 2035 durch den NH90 (Luftfahrzeuggruppe H 2.2) ersetzt (vorhabenunabhängige Maßnahme), weshalb es im Prognoseszenario 2035 bei gesteigerter Anzahl an Flugbewegungen der Luftfahrzeuggruppe H 2.2 keine vorhabenbezogenen Flugbewegungen der Luftfahrzeuggruppe H 2.1 mehr gibt.

#### Luftfahrzeuggruppe H 2.2

Die Luftfahrzeuggruppe H 2.2 umfasst zivile oder militärische Hubschrauber mit einer Höchststartmasse (MTOM) über 10,0 t. Zu dieser Luftfahrzeuggruppe zählen die Luftfahrzeugtypen CH53 und NH90. Dieser Luftfahrzeuggruppe sind Flugbewegungen auf dem Landeplatz der Fallschirmjägerkaserne sowie des HBLP zugeordnet.

Das Luftfahrzeugmuster MK41 (Luftfahrzeuggruppe H 2.1) des MFG 5 wird durch den NH90 (Luftfahrzeuggruppe H 2.2) ersetzt (vorhabenunabhängige Maßnahme). Durch den Einsatz des NH90 anstelle des MK41 ist eine Erhöhung der Flugbewegungszahlen der Luftfahrzeuggruppe H 2.2 (Summe vorhabenbezogene und nicht vorhabenbezogene Flugbewegungen) von 417 auf 660 zu erwarten.

### **5.4 Auswirkungen auf die Umwelt**

Mit dem Antrag wird ein UVP-Bericht gemäß § 16 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) vorgelegt (siehe Anlage 12).

Die Schutzgüter „Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit“, „Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt“, „Fläche“, „Boden“, „Wasser“, „Luft“, „Klima“, „Landschaft“ und „kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter“ sowie die Wechselwirkung zwischen den vorgenannten Schutzgütern sind außerdem in den ebenfalls beiliegenden Gutachten vertieft untersucht und bewertet worden (siehe Anlagen 4 bis 11).

Die wesentlichen Ergebnisse dieser Gutachten sind im Folgenden zusammengefasst.

#### **5.4.1 Fluglärm**

Den Antragsunterlagen liegt eine schalltechnische Prognose der in der Nachbarschaft des Standortübungsplatzes Seedorf durch die beantragten Maßnahmen zu erwartenden Fluglärmimmissionen bei (Fluglärmgutachten, siehe Anlage 4). Zur Abschätzung möglicher Auswirkungen wird in diesem Fluglärmgutachten das Prognoseszenario 2035 mit dem Vergleichsszenario 2021 verglichen (zur Beschreibung der Szenarien siehe Abschnitt 5.3).

Zur Ermittlung der Fluglärmbelastung am Tag wurden im Fluglärmgutachten Fluglärmkonturen des äquivalenten Dauerschallpegels für die Pegelwerte 45, 50, 55 und 60 dB(A) berechnet. Eine Berechnung der Fluglärmbelastung in der Nacht ist aufgrund der geringen Anzahl von zwei Flugbewegungen im Nachtzeitraum (22.00 - 06.00 Uhr) in den sechs verkehrsreichsten Monaten nicht erfolgt.

Neben den Berechnungen der Fluglärmkonturen erfolgte zusätzlich eine detaillierte Untersuchung der Lärmbelastung an 48 ausgewählten Immissionsorten (IO). Für diese IO

wurden der äquivalente Dauerschallpegel, der A-bewertete Maximalschalldruckpegel und die statistische Verteilung der A-bewerteten Maximalschalldruckpegel von Fluglärmeinzelergebnissen beginnend ab einem Pegel von 60 dB(A) in Intervallen von 3 dB(A) aufwärts berechnet.

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

### **Vergleich der Fluglärmkonturen**

Die für den Tageszeitraum ermittelten Flächen innerhalb der Fluglärmkonturen verändern sich im Prognoseszenario 2035 gegenüber dem Vergleichsszenario 2021 wie folgt:

Die Fläche innerhalb der Fluglärmkontur 60 dB(A) tags vergrößert sich im Prognoseszenario 2035 gegenüber dem Vergleichsszenario 2021 um 75,0 % von 0,04 km<sup>2</sup> auf 0,07 km<sup>2</sup>.

Die Fläche innerhalb der Fluglärmkonturen 55 dB(A) und 60 dB(A) Tag vergrößert sich im Prognoseszenarios 2035 gegenüber dem Vergleichsszenario 2021 um 142,9 % von 0,21 km<sup>2</sup> auf 0,51 km<sup>2</sup>.

Die Fläche innerhalb der Fluglärmkonturen 50 dB(A) und 55 dB(A) Tag vergrößert sich im Prognoseszenarios 2035 gegenüber dem Vergleichsszenario 2021 um 28,6 % von 1,47 km<sup>2</sup> auf 1,89 km<sup>2</sup>.

Die Vergrößerung der Flächen ist auf die zusätzlichen Übungsflüge (Platzrunden) sowie die vorhabenunabhängige Änderung der Luftfahrzeuggruppe des MFG 5 von bisher H 2.1 (Hubschraubertyp MK41) zur Luftfahrzeuggruppe H 2.2 (Hubschraubertyp NH90), welche höhere Schallemissionen aufweist, zurückzuführen.

Die Fläche innerhalb der Fluglärmkonturen 45 dB(A) und 50 dB(A) Tag verkleinert sich im Prognoseszenarios 2035 gegenüber dem Vergleichsszenario 2021 um 26,7 % von 9,98 km<sup>2</sup> auf 7,31 km<sup>2</sup>.

Die Verringerung der Fläche ist auf den Wegfall der Betankungsflüge zurückzuführen, was zu einer schmaleren Ausprägung des „Schlauches“ entlang der Hubschraubertiefflugstrecke führt. Dabei kommt es im unmittelbaren Bereich des Standortübungsplatzes Seedorf zu einer geringfügigen Verlagerung der Fluglärmkontur 45 dB(A) des Prognoseszenarios 2035 nach außen (Vergrößerung). Die Vergrößerung im unmittelbaren Umfeld des Standortübungsplatzes Seedorf ist auch hier auf die zusätzlichen Übungsflüge (Platzrunden) sowie die vorhabenunabhängige Änderung der Luftfahrzeuggruppe des MFG 5 von bisher H 2.1 (Hubschraubertyp MK41) zur Luftfahrzeuggruppe H 2.2 (Hubschraubertyp NH90), welche höhere Schallemissionen aufweist, zurückzuführen.

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

Tabelle 3: Flächenvergleich der ermittelten Zonen der betrachteten Szenarien

Szenario	Fläche in km <sup>2</sup>			
	L <sub>Aeq</sub> ≥ 60 dB(A) Tag	L <sub>Aeq</sub> < 60 dB(A) u. L <sub>Aeq</sub> ≥ 55 dB(A) Tag	L <sub>Aeq</sub> < 55 dB(A) u. L <sub>Aeq</sub> ≥ 50 dB(A) Tag	L <sub>Aeq</sub> < 50 dB(A) u. L <sub>Aeq</sub> ≥ 45 dB(A) Tag
<b>Prognose-sze- nario 2035</b>	0,07	0,51	1,89	7,31
<b>Vergleichs-sze- nario 2021</b>	0,04	0,21	1,47	9,98

Insgesamt kommt es im Bereich der Hubschraubertiefflugstrecke auf Grund des Wegfalls der Betankungsflüge zu einer Verringerung der Flächen, während es im unmittelbaren Bereich des Standortübungsplatzes auf Grund zusätzlicher Übungsflüge sowie der Änderung der Luftfahrzeuggruppe H 2.1 zur Gruppe H 2.2 primär zu einer Vergrößerung der Flächen kommt.

Weder beim Prognoseszenario 2035 noch beim Vergleichsszenario 2021 ist Wohnbebauung von den Fluglärmkonturen 55 dB(A) oder 60 dB(A) eingeschlossen.

Beim Prognoseszenario 2035 ist Wohnbebauung zu kleinen Teilen von der Fluglärmkontur 50 dB(A) eingeschlossen. Dies betrifft die Straße Twistenberg 49 und 50, 27404 Seedorf. Beim Vergleichsszenario 2021 sind Teilbereiche der Straße Twistenberg 49 und 50, 27404 Seedorf von der Fluglärmkontur 50 dB(A) eingeschlossen.

Beim Prognose- und Vergleichsszenario ist Wohnbebauung ebenfalls zu kleinen Teilen von der Fluglärmkontur 45 dB(A) eingeschlossen. Dies betrifft kleine Teile der Ortschaften Meinstedt, Oserheeslingen sowie Freyersen.

## Fluglärmbelastung an ausgewählten Immissionsorten

### Auswirkungen auf die äquivalenten Dauerschallpegel

Die Bewertung der Fluglärmbelastung an den ausgewählten IO ist im Rahmen des Fluglärmgutachtens für zwei Varianten erfolgt. Zum einen wurde die Variante „Vorhabenbezogener Flugverkehr des Standortübungsplatzes Seedorf (inkl. Areas 1-3)“ und zum anderen die Variante „Gesamter Flugverkehr (Standortübungsplatz Seedorf (inkl. Areas 1-3), Fallschirmjägerkaserne Seedorf, ziviler Sonderlandeplatz)“ betrachtet.

Bezüglich der Fluglärmbelastung des Tagzeitraumes an den IO ist festzustellen, dass bei den äquivalenten Dauerschallpegeln des Prognoseszenarios 2035 im Vergleich zum Vergleichsszenario 2021 bei der Variante „Vorhabenbezogener Flugverkehr des Standortübungsplatzes Seedorf (inkl. Areas 1-3)“ es an den IO sowohl zu Verringerungen als auch zu Vergrößerungen der Pegelwerte kommt. Dabei reichen die Differenzen von -1,6 dB(A) (IO 38 - 43, IO 45) bis +1,0 dB(A) (IO 1). Bei der Variante „Gesamter Flugverkehr (Standortübungsplatz Seedorf (inkl. Areas 1-3), Fallschirmjägerkaserne Seedorf, ziviler Sonderlandeplatz)“ reichen die Differenzen von -0,8 dB(A) (IO 40) bis +0,6 dB(A) (IO 22).

Wie auch bei den Fluglärmkonturen sind Erhöhungen des Dauerschallpegels bei beiden Varianten vorwiegend im Bereich des Standortübungsplatzes zu verzeichnen, während Verringerungen im Bereich der Hubschraubertiefflugstrecke auftreten.

Insgesamt liegen die Werte des äquivalenten Dauerschallpegels bei der Mehrheit der IO bei beiden Varianten deutlich unter dem Wert von 50 dB(A). Beim Prognoseszenario 2035 (vorhabenbezogen) wird der Pegelwert von 50 dB(A) an den IO 21, 22, 47 und 48 geringfügig überschritten. Beim Prognoseszenario 2035 (gesamter Flugverkehr) wird der Pegelwert von 50 dB(A) zusätzlich an den IO 37 und 46 überschritten.

### Auswirkungen auf die maximalen A-Schallpegel

Bezüglich der Belastung durch maximale A-Schallpegel ist festzustellen, dass an allen IO, an denen die gleichen Luftfahrzeugmuster den maximalen A-Schallpegel bestimmen, keine Veränderungen des maximalen A-Schallpegels zwischen dem Vergleichsszenario 2021 und dem Prognoseszenario 2035 auftreten. Unterschiede des maximalen A-Schallpegels wurden nur an den IO ermittelt, die entweder wegen der geänderten Nutzung von Flugverfahren oder durch Luftfahrzeuge anderer Luftfahrzeuggruppen betroffen sind.

Für das Prognoseszenario 2035 und das Vergleichsszenario 2021 treten während des Tages Fluglärmereignisse mit einem maximalen A-Schallpegel von über 85 dB(A) an den auf dem Standortübungsplatz oder in dessen unmittelbarer Nähe gelegenen IO 21, 22, 46 - 48 höchstens einmal am Tag auf. Diese IO befinden sich unterhalb oder in geringen Abstand zu den Ab- und Anflugverfahren in Flugplatznähe und werden nur in geringer Höhe überflogen.

Die maximalen A-Schallpegel ändern sich in den jeweiligen Szenarien nicht, da sich die für den Maximalpegel ausschlaggebenden Luftfahrzeugmuster nicht ändern. Lediglich beim IO 46 kommt es auf Grund des geringfügig geänderten Streckenverlaufes zu einer Erhöhung des maximalen A-Schallpegels von 3,3 dB(A).

## 5.4.2 Luftschadstoffe

Den Antragsunterlagen liegt eine Berechnung und Bewertung der zu erwartenden Luftschadstoffemissionen und -immissionen bei (Luftschadstoffgutachten, siehe Anlage 5). Zur Abschätzung möglicher Auswirkungen werden in diesem Luftschadstoffgutachten die Szenarien Vergleichsszenario 2021 und Prognoseszenario 2035 bewertet und miteinander verglichen (zur Beschreibung der Szenarien siehe Abschnitt 5.3):

Die wesentlichen Ergebnisse des Luftschadstoffgutachtens lassen sich wie folgt zusammenfassen:

### Immissionsbeiträge durch den Flug- und Flugplatzbetrieb

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

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

Eine Ermittlung des Feinstaubes PM<sub>2,5</sub> ist nicht erforderlich, da selbst wenn der Immissionsbeitrag von PM<sub>10</sub> vollumfänglich der Fraktion PM<sub>2,5</sub> zugeordnet wird, die Irrelevanzschwelle für PM<sub>2,5</sub> von 3 % von 25 µg/m<sup>3</sup> (0,75 µg/m<sup>3</sup>) unterschritten ist.

Insgesamt sind die vorhabenbedingten Veränderungen der Immissionsbeiträge im Vergleich der Szenarien als gering zu bezeichnen. Veränderungen resultieren insbesondere aus den qualitativen Veränderungen des Luftverkehrsaufkommens bei den Luftfahrzeuggruppen H1.2 und H2.1.

Im Hinblick auf die Kurzzeitbelastung ergeben sich für Feinstaub PM<sub>10</sub> im Tagesmittel in beiden Szenarien jeweils nur sehr geringe Immissionsbeiträge durch den Flug- und Flugplatzbetrieb, die jeweils nicht ursächlich zu einer Überschreitung der einschlägigen Beurteilungswerte führen können.

In Hinblick auf die Kurzzeitbelastung von Stickstoffdioxid ist an allen IO die Einhaltung des Immissions-Stundenwertes für Stickstoffdioxid sichergestellt. Es ist an allen IO von einer Unterschreitung des Beurteilungswertes für die Kurzzeitbelastung für Stickstoffdioxid (200 µg/m<sup>3</sup> im Stundenmittel) auszugehen.

Bezogen auf die Beurteilungswerte zum Schutz der Vegetation und von Ökosystemen der 39. BImSchV und der TA Luft 2021 ergeben sich an den betrachteten IO N46 bis N48 für beide Szenarien keine relevanten Immissionsbeiträge des Flugplatzes.

### Gesamtbelastung

Neben den Immissionsbeiträgen durch den Flug- und Flugplatzbetrieb wird in dem Luftschadstoffgutachten auch die Gesamtbelastung dargestellt. Die Gesamtbelastung

umfasst neben den Immissionsbeiträgen des Flugverkehrs die vorherrschende Hintergrundbelastung.

Die Gesamtbelastung unterschreitet in den Szenarien Vergleichsszenario 2021 und Prognoseszenario 2035 für die Schadstoffe Stickstoffdioxid, Schwebstaub PM10 und Benzol an allen betrachteten IO die Beurteilungswerte für die Langzeitbelastung der 39. BImSchV und der TA Luft 2021 deutlich. Die Beurteilungswertanteile sind dabei an sämtlichen IO hauptsächlich auf die vorherrschende Grundbelastung zurückzuführen.

Die rechnerische Ermittlung der Gesamtbelastung von PM2,5 ist nicht erforderlich, da selbst unter der Prämisse, dass der Immissionsbeitrag von PM10 vollumfänglich der Fraktion PM2,5 zugeordnet wird, der Immissionswert der 39. BImSchV für PM2,5 von 25 µg/m<sup>3</sup> unterschritten ist.

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

### **5.4.3 Eingriffe in Natur und Landschaft**

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

Im Zuge der Baumaßnahmen kommt es zu einer Neuversiegelung von 4.361 m<sup>2</sup>, wovon vor dem Eingriff bereits 884 m<sup>2</sup> teilversiegelt sind. 7.600 m<sup>2</sup> werden neu teilversiegelt. 77 m<sup>2</sup> bleiben teilversiegelt. Die neuversiegelte Fläche von 4.361 m<sup>2</sup> ist funktionspezifisch zu kompensieren, da die Fläche, die versiegelt wird, eine Größe von 2.000 m<sup>2</sup> überschreitet. Somit liegt eine erhebliche Beeinträchtigung besonderer Schwere vor. Für die neu teilversiegelte Fläche von 7.600 m<sup>2</sup> ergibt sich kein funktionspezifischer Kompensationsbedarf, da die Rasengittersteine weiterhin natürliche Bodenfunktionen zulassen. Eine erhebliche Beeinträchtigung besonderer Schwere tritt somit für die 7.600 m<sup>2</sup> nicht ein. Der biotopwertbezogene Kompensationsbedarf für die erhebliche Beeinträchtigung des Schutzguts Biotop wurde nach der BKompV ermittelt. Insgesamt ergibt sich aufgrund der Flächeninanspruchnahme ein Kompensationsbedarf von 98.320 Wertepunkte.

Die erheblichen Beeinträchtigungen besonderer Schwere sollen in Abstimmung mit dem Landkreis Rotenburg (Wümme) mit den geplanten Entsiegelungsmaßnahmen innerhalb der Fallschirmjägerkaserne Seedorf kompensiert werden. Bei den Entsiegelungsmaßnahmen handelt es sich um den geplanten Abriss von vier Gebäuden (Gebäude Nr. 12, Manege, PWA, Reiki) inklusive umliegender Beton- und Pflasterflächen innerhalb der Fallschirmjägerkaserne Seedorf. Durch den Rückbau dieser vier Gebäude sollen 6.718 m<sup>2</sup> dauerhaft entsiegelt und als Tritt- und Parkrasen (Code: 34.09 gem. BKompV) eingesetzt und unterhalten werden. Hierfür ergibt sich ein mit dem Landkreis Rotenburg

(Wümmen) abgestimmter Kompensationsüberschuss von 119.562 Wertpunkten, sodass der Kompensationsbedarf von 98.320 Wertepunkte abgedeckt ist.

Somit ist zur Kompensation die folgende Ausgleichsmaßnahme geplant:

- KM 1            Ausgleich aus dem prognostizierten Kompensationsüberschuss aus Entsiegelungsmaßnahmen im Rahmen des geplanten Rückbaus von vier Gebäuden in der Fallschirmjägerkaserne Seedorf

Um vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen, sind gemäß des Landschaftsplanerischen Fachbeitrags die nachfolgenden Vermeidungsmaßnahmen vorgesehen:

- VM1            Bauzeitenregelung für Gehölzarbeiten
- VM2            Bauzeitenregelung für Erd-, Gründungs- und Tiefbauarbeiten
- VM3            Umweltfachliche Baubegleitung zum Schutz von Brutvögeln und Fledermäusen
- VM4            Bodenkundliche Baubegleitung

Um das Eintreten von Verbotstatbeständen nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 bis 3 i. V. m. § 44 Abs. 5 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) ausschließen zu können, sind die folgenden vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen (CEF-Maßnahmen) vorgesehen:

- CEF1            Aufhängen von Nisthilfen

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

#### **5.4.4 Artenschutz**

Den Antragsunterlagen liegt eine Untersuchung zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP) bei (siehe Anlage 9). Im Rahmen der saP wurde untersucht, ob vorhabenbedingt Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 i. V. m. § 44 Abs. 5 BNatSchG eintreten können. Diesbezüglich wurde das Vorkommen von besonders und streng geschützten Arten i. S. des § 7 Abs. 2 BNatSchG faunistisch untersucht. Darauf aufbauend wurden die mit der geplanten Umsetzung des Vorhabens bereits erkennbaren Beeinträchtigungen ermittelt und Empfehlungen gegeben, um das Eintreten von Verbotstatbeständen des § 44 BNatSchG zu vermeiden.

Betrachtet wurden die Artengruppen europäische Vogelarten, Säugetiere (u. a. Fledermäuse), Amphibien, Reptilien, Käfer, Libellen, Schmetterlinge, Fische und Weichtiere sowie Farn- und Blütenpflanzen. Im Ergebnis der Relevanzprüfung konnten Auswirkungen durch die Planung für die Artengruppen europäische Vogelarten, Fledermäuse, Amphibien und Reptilien vorab nicht vollständig ausgeschlossen werden, sodass eine vertiefte Untersuchung erfolgt ist. Im Rahmen der Begehungen konnten keine Hinweise auf Vorkommen von Amphibienarten und Reptilienarten nachgewiesen werden.

Im Ergebnis der Untersuchung ist für die Brutvogelarten Bachstelze, Blaumeise, Gartenbaumläufer, Kleiber, Kohlmeise, Sumpfmehlschäfer, Tannenmeise, Trauerschnäpper und

Weidenweise eine vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen (CEF-Maßnahme) notwendig, um das Eintreten von Verbotstatbeständen nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 i. V. m. § 44 Abs. 5 BNatSchG ausschließen zu können. Daneben sind für diese Brutvogelarten allgemeine Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung zu beachten, um das Eintreten von Verbotstatbeständen nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 bis 3 i. V. m. § 44 Abs. 5 BNatSchG ausschließen zu können (siehe Abschnitt 5.4.3).

Für die Artengruppe Fledermäuse ist ebenfalls eine allgemeine Maßnahme zur Vermeidung und Minimierung zu beachten, um das Eintreten von Verbotstatbeständen nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 i. V. m. § 44 Abs. 5 BNatSchG ausschließen zu können (siehe Abschnitt 5.4.3).

Im Ergebnis der saP kann unter Berücksichtigung einer CEF-Maßnahme sowie allgemeinen Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen das Eintreten von Verbotstatbeständen nach § 44 Abs. 1 BNatSchG ausgeschlossen werden.

#### **5.4.5 Natura 2000**

Dem Antrag liegt eine Fauna-Flora-Habitat-Verträglichkeits-Voruntersuchung bei (siehe Anlage 8). Im Rahmen dieser Untersuchung ist eine Prüfung dahingehend erfolgt, ob es planungsbedingt oder im Zusammenhang mit zu betrachtenden Plänen und Projekten (kumulative Wirkungen) zu einer erheblichen Beeinträchtigung des FFH-Gebiets 030 „Oste mit Nebenbächen“ (DE 2520-331) in seinen für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen kommen kann. In der weiteren Umgebung befinden sich keine weiteren Natura-2000 Gebiete.

Im Ergebnis der FFH-Verträglichkeits-Voruntersuchung können erhebliche Beeinträchtigungen des FFH-Gebiets 030 „Oste mit Nebenbächen“ (DE 2520-331) durch das Vorhaben ausgeschlossen werden, da keine Auswirkungen auf die Lebensraumtypen des Anhangs I (einschließlich ihrer charakteristischen Arten) oder Arten des Anhangs II der FFH-Richtlinie der berücksichtigten Schutzgebiete zu erwarten sind.

#### **5.4.6 Inanspruchnahme von Waldflächen**

Im Zusammenhang mit den beantragten Maßnahmen ist für die Herstellung der erforderlichen Hindernisfreiheit für die Anflug-, Abflug- und Übergangsflächen die Kürzung von 72 Bäumen erforderlich. Die Bäume bleiben als potenzielle Habitatbäume erhalten. Während des Betriebs des HBLP kann es zur Sicherstellung der Hindernisfreiheit zu erneuten Gehölzschnittmaßnahmen kommen.

#### **5.4.7 Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser**

Dem Antrag liegt ein Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie bei (siehe Anlage 11). Im Rahmen dieser Untersuchung ist eine Prüfung dahingehend erfolgt, ob das Vorhaben mit den Bewirtschaftungszielen gemäß § 27 und § 47 Wasserhaushaltsgesetz (WHG) vereinbar ist. Diese Prüfung erfolgte im Hinblick auf die durch das Vorhaben betroffenen Grund- und Oberflächenwasserkörper.

##### Grundwasserkörper (GWK)

Der Vorhabensbereich liegt im Bereich des GWK „Oste Lockergestein rechts“ (DE\_GB\_DENI\_NI11\_06). Für den betroffenen GWK wurden die Ziele eines guten

mengenmäßigen Zustands nach § 47 WHG bereits erreicht. Der chemische Zustand wurde als „schlecht“ eingestuft. Die signifikanten Belastungen des GWK sind diffuse Quellen aus der Landwirtschaft.

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

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

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

#### Oberflächenwasserkörper (OWK)

In der Umgebung des Vorhabens liegt der OWK „Twiste Unterlauf“ (DE\_RW\_DENI\_30016; erheblich veränderter OWK). Das ökologische Potenzial des OWK wurde als „mäßig“ und der chemische Zustand des OWK als „schlecht“ eingestuft.

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

Die zur Erreichung der Bewirtschaftungsziele festgelegten Maßnahmen werden durch die geplanten Maßnahmen nicht be- oder verhindert. Ein Verstoß gegen das Verbesserungsgebot kann somit für die betroffenen OWK ausgeschlossen werden.

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

### **5.5 Entwässerung**

Die Oberflächenentwässerung der Betankungsfläche erfolgt über Rinnen, Schächte und Entwässerungsleitungen mit Anschluss an die bestehende Regenwassertrasse. Hierfür wird die gesamte Betankungsfläche mit einer Entwässerungsrinne Klasse F zur Fassung des Oberflächenwassers umgeben.

Die Entwässerung der Betankungsfläche wird im Falle von Betankungsvorgängen über einen Leichtflüssigkeitsabscheider dem öffentlichen Schmutzwassernetz zugeführt. Dazu wird in einem Schieberschacht der Schieber entsprechend gesteuert, so dass der Zufluss zum Regenwassernetz gesperrt und die Zuleitung zum Leichtflüssigkeitsabscheider erfolgt. Damit ist auch für den Havariefall eine Sperre vorhanden, so dass die verunreinigte Flüssigkeit abgepumpt und entsorgt werden kann. Die Schiebersteuerung wird manuell erfolgen.

Flächen- und Lfz-Enteisungen sind im Bereich des HBLP nicht vorgesehen.

## 5.6 Raumordnung und Städtebau

Es ist durch die Militärische Luftfahrtbehörde zu prüfen, ob die beantragten Maßnahmen auf dem Standortübungsplatzes Seedorf den Erfordernissen der Raumordnung und des Städtebaus entsprechen.

### 5.6.1 Erfordernisse der Raumordnung und der Landesplanung

Erfordernisse der Raumordnung sind nach § 3 Nr. 1 Raumordnungsgesetz (ROG) Ziele der Raumordnung, Grundsätze der Raumordnung und sonstige Erfordernisse der Raumordnung. Vorranggebiete sind Ziele der Raumordnung, die von öffentlichen Stellen bei ihren raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen zu beachten sind. Vorbehaltsgebiete sind hingegen Grundsätze der Raumordnung, die von öffentlichen Stellen bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen in der Abwägung oder bei der Ermessensausübung zu berücksichtigen sind.

Der Standortübungsplatz Seedorf sowie die Fallschirmjägerkaserne Seedorf sind im derzeit gültigen Regionalen Raumordnungsprogramm für den Landkreis Rotenburg (Wümme) vom 29. April 2020 in der zeichnerischen Darstellung als „Fläche für Besondere öffentliche Zwecke / Sperrgebiet“ (Ziel der Raumordnung) ausgewiesen. Teilflächen des Standortübungsplatzes Seedorf (außerhalb des Eingriffsbereichs für den HBLP) sind gleichzeitig als „Vorranggebiet Natur und Landschaft“, „Vorranggebiet Natura 2000“, „Vorranggebiet Biotopverbund“, „Vorranggebiet Verkehrslandeplatz“, „Vorranggebiet Hauptverkehrsstraße“ (sowie „Vorbehaltsgebiet Wald“ ausgewiesen.

In der Umgebung des Standortübungsplatzes Seedorf sind Flächen als „Vorranggebiet Torferhaltung“ (nördlich des Standortübungsplatzes Seedorf), „Vorranggebiet Hochwasserschutz“ (direkt südlich an den Standortübungsplatz Seedorf angrenzend), „Vorranggebiet sonstige Eisenbahnstrecke“ (direkt westlich an die Fallschirmjägerkaserne Seedorf angrenzend), „Vorranggebiet Trinkwassergewinnung“ (östlich des Standortübungsplatzes Seedorf) (Ziele Der Raumordnung), Vorbehaltsgebiet Landwirtschaft“ (direkt nördlich, östlich und südlich an den Standortübungsplatz Seedorf angrenzend), „Vorbehaltsgebiet Erholung“ (direkt östlich an den Standortübungsplatz Seedorf angrenzend), „Vorbehaltsgebiet Grünlandbewirtschaftung“ (direkt nördlich an den Standortübungsplatz Seedorf angrenzend) sowie „Vorbehaltsgebiet Natur und Landschaft“ (westlich der Fallschirmjägerkaserne Seedorf) (Grundsätze der Raumordnung) ausgewiesen.

Mit den hier beantragten Maßnahmen ist kein zusätzlicher Flächenbedarf außerhalb des bestehenden Flugplatzgeländes verbunden.

Mit den hier beantragten Maßnahmen wird ein beschränkter Bauschutzbereich nach § 17 LuftVG beantragt (siehe Abschnitt 5.2).

Relevante Veränderungen der Anzahl der Flugbewegungen bzw. des Flugbetriebs insgesamt sind mit der Inbetriebnahme des HBLP nicht verbunden (siehe Abschnitt 5.3). Die geplanten Maßnahmen führen nicht zu raumordnerisch relevanten Auswirkungen durch Fluglärm.

Im Übrigen wird, soweit es um den mit den Maßnahmen verbundenen Eingriff in Natur und Landschaft geht, auf den dem Antrag beigefügten Fachbeitrag Eingriffsregelung Bezug genommen (siehe Abschnitt 5.4.3 und Anlage 10).

### 5.6.2 Erfordernisse des Städtebaus

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

Im Flächennutzungsplan der Gemeinde Selsingen vom 2. Mai 1978 sind der bestehende Standortübungsplatz Seedorf und die Fallschirmjägerskaserne Seedorf als „Sondergebiet“ dargestellt. Flächen des Standortübungsplatzes Seedorfs sind gleichzeitig als Flächen für den „Natur- und Landschaftsschutz“ dargestellt.

Die kommunale Planungshoheit kann dadurch beeinträchtigt werden, dass sich aus der Festsetzung von Lärmschutzbereichen nach dem Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm Baubeschränkungen und Bauverbote ergeben. Ferner kann die Möglichkeit zur Errichtung von Gebäuden für öffentliche Einrichtungen beschränkt werden. In diesem Zusammenhang ist von Bedeutung, dass mit den beantragten Maßnahmen keine erhebliche Veränderung des Fluglärms und damit keine Veränderung möglicher Betroffenheiten der kommunalen Planungshoheit verbunden ist (siehe Abschnitt 5.4.1).

Die kommunale Planungshoheit kann zudem auch durch Beschränkungen beeinträchtigt werden, die aufgrund eines Bauschutzbereichs zu beachten sind. Da für den bestehenden Feldflugplatz kein Bauschutzbereich besteht, wird mit der hier beantragten Maßnahme ein beschränkter Bauschutzbereich nach § 17 LuftVG beantragt. Im Bestand des beschränkten Bauschutzbereiches befindet sich ein Windpark und eine querende Freileitung (siehe Abschnitt 5.2).

## **6 Hinweise auf weitere Verwaltungsverfahren**

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

### **6.1 Entwässerung**

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

### **6.2 Genehmigungsverfahren nach Bundesimmissionsschutzgesetz**

Der Standortübungsplatz Seedorf und die Standortschießanlage Seedorf sind Anlagen nach dem Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG). Diese sind am 8. November 1985 bzw. am 11. November 1985 nach § 67 (2) BImSchG als eigenständige Anlagen der zuständigen Genehmigungsbehörde, dem Landkreis Rotenburg (Wümme), angezeigt worden.

Die Errichtung des HBLP wird beim zuständigen Staatlichen Gewerbeaufsichtsamt Cuxhaven als Genehmigungsbehörde nach den Vorgaben des Bundesimmissionsschutzgesetzes angezeigt.

### **6.3 Kenntnissgabeverfahren**

Die Baumaßnahmen die unter die Regelungen der Niedersächsischen Bauordnung (NBauO) fallen, werden als Baumaßnahmen, die der Landesverteidigung dienen, im Rahmen von Kenntnissgabeverfahren entsprechend § 74 Abs. 4 der NBauO der obersten Bauaufsichtsbehörde angezeigt.

Mit freundlichen Grüßen  
Im Auftrage

BD Nord

