



BUNDESWEHR

Luftfahrtamt der Bundeswehr Flughafenstraße 1 51147 Köln-Wahn

Amt für Bundesbau beim Finanzministerium
und beim Ministerium für Energiewende,
Klimaschutz, Umwelt und Natur
des Landes Schleswig-Holstein
Knooper Weg 75

24116 Kiel

Aktenplankennzeichen Ansprechperson
56-03-06/Schleswig-Jagel LRDir Bilk / RDir'in Rath

Telefonnummer
+49 (0) 2203 908-1725/2681

E-Mail
LufABw1d@bundeswehr.org

Datum
14.01.2026

Betreff **NATO-Flugplatz Schleswig, Luftrechtliches Änderungsverfahren
nach § 6 Abs. 4 Satz 2 LuftVG**
Bezug Antrag des Amtes für Bundesbau (AfB) des Landes Schleswig-Holstein vom 04.10.2023 und vom
02.06.2025
Anlage -1- (Übersichtslageplan im Maßstab 1:5000)

Genehmigung zur Änderung der Anlage und des Betriebes des NATO-Flugplatzes Schleswig

**vom
14.01.2026**



**LUFTFAHRTAMT
DER BUNDESWEHR**

Flughafenstr. 1
51147 Köln-Wahn
Tel. +49 (0) 2203-908-1725/2681
Fax +49 (0) 2203-908-1774

WWW.BUNDESWEHR.DE

A. Entscheidung	12
I. Bestehendes Start- und Landebahnsystem	12
II. Genehmigung nach § 6 Abs. 4 Satz 2 i.V.m. § 30 LuftVG	14
III. Nebenbestimmungen	15
1. Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung von Beeinträchtigungen	15
1.1 Achtsamer Umgang mit Ressourcen	15
1.2 Ausstattung der Baustellenfahrzeuge und -geräte	15
1.3 Flächenplanung	15
1.4 Bauzeitenregelung	15
1.5 Vergrämnungsmaßnahmen auf Offenflächen	15
1.6 Besatzkontrollen	16
1.7 Umweltbaubegleitung	16
1.8 Minimierung der Bodenverdichtung	16
1.9 Vermeidung Bodenvermischung	17
1.10 Verwendung des anfallenden Bodenaushubs	17
1.11 Minderung von Bentoniteinträgen in die Umwelt	17
1.12 Umgang mit Böden	17
1.13 Bodenkundliche Baubegleitung	17
1.14 Archäologische Baubegleitung	18
2. Maßnahmen zur Kompensation von Beeinträchtigungen	18
2.1 Biotopwertbezogene Kompensation	18
2.2 Funktionsspezifische Kompensation Offenlandbrüter	18
2.3 Ausgleichsmaßnahme für Knickverlegung	18
2.4 Monitoring	19
3. Schallschutzmaßnahmen während der Bauphase	19
3.1 Grenzwerte der AVV Baulärm	19
3.2 Betrieb der Baumaschinen	19
4. Schutzmaßnahmen im Hinblick auf die Archäologische Denkmalpflege	20
5. Flugbetriebliche Maßnahmen	20
IV. Hinweise	20
V. Sofortige Vollziehbarkeit	21
B. Sachverhalt	21
I. Vorgeschichte	21
II. Bestehende Flugplatzanlage	21
III. Genehmigungsrechtliche Situation	22

IV. Antrag.....	23
1. Vorhaben und Hintergrund	23
1.1 Beantragte bauliche Änderungen	24
1.2. Nachrichtlich angezeigte Änderungen	27
2. Antragsvorbereitung und -einreichung	28
3. Vorgelegte Unterlagen	28
4. Antragsbegründung	30
4.1 Keine Alternativen	30
4.1.1 Standortalternativen.....	30
4.1.2 Planungsalternativen	30
4.2 Auswirkungen der beantragten Änderungen.....	30
4.2.1 Betroffenheit anderer Grundstücke	30
4.2.2 Bauschutzbereich.....	31
4.2.3 Flugbetriebliche Auswirkungen	31
4.2.3.1 Auswirkungen auf Kapazität und Flugbetrieb	31
4.2.3.2 Änderung des Flugbetriebs durch Betrieb der UAV	31
4.2.3.2.1 Betriebsweise	31
4.2.3.2.2 Gewährleistung sicherheitsrelevanter Anforderungen an die Eurodrohne	32
4.2.3.2.3 Nutzung des Luftraums.....	32
4.2.4 Auswirkungen auf die Umwelt.....	32
4.2.4.1 Fluglärm	32
4.2.4.2 Bodenlärm durch Triebwerkstestläufe.....	33
4.2.4.3 Luftschadstoffe.....	33
4.2.4.4 Eingriffe in Natur und Landschaft.....	33
4.2.4.5 Artenschutz	34
4.2.4.6 Natura 2000	34
4.2.4.7 Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser.....	34
4.2.5 Entwässerung	34
4.2.6 Raumordnung und Städtebau	35
V. Antragsteller	35
VI. Verfahrensgang.....	35
1. Öffentlichkeitsbeteiligung.....	35
2. Beteiligung der Gebietskörperschaften, Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange	36
3. Gegenstände der Einwendungen und Stellungnahmen.....	38

3.1 Stellungnahme der Gemeinden Borgwedel, Busdorf, Dannewerk, Fahrdorf, Geltorf, Jagel und Lottorf	39
3.2 Stellungnahme der Gemeinde Selk.....	40
3.3 Stellungnahme des Amtes KLG Eider	40
3.4 Stellungnahme des Kreises Schleswig-Flensburg	40
3.4.1 Untere Naturschutzbehörde	40
3.4.2 Untere Bodenschutzbehörde.....	41
3.4.3 Untere Wasserbehörde	41
3.4.4 Untere Bauaufsichtsbehörde.....	42
3.5 Stellungnahme des Ministeriums für Inneres, Kommunales, Wohnen und Sport des Landes Schleswig-Holstein	42
3.6 Stellungnahme der Stadt Schleswig	42
3.7 Stellungnahme der Vodafone GmbH	43
3.8 Stellungnahme der Oberen Denkmalschutzbehörde.....	43
3.9 Stellungnahme der Arbeitsschutzbehörde.....	44
3.10 Stellungnahme des Ministeriums für Energiewende, Klimaschutz, Umwelt und Natur des Landes Schleswig-Holstein.....	44
4. Anhörung des Antragstellers zu den Gegenständen der Einwendungen und Stellungnahmen.....	45
5. Antragsänderung.....	45
6. Entscheidung über eine erneute Öffentlichkeitsbeteiligung	48
7. Erneute Abstimmung mit dem Ministerium für Energiewende, Klimaschutz, Umwelt und Natur des Landes Schleswig-Holstein	49
8. Korrektur des Landschaftspflegerischen Begleitplans.....	55
9. Benehmensherstellung mit der zuständigen Naturschutzbehörde	56
10. Benehmensherstellung mit der zuständigen Bodenschutzbehörde.....	56
C. Entscheidungsgründe	56
I. Rechtsgrundlagen	56
II. Verfahrensrechtliche Bewertung	57
1. Genehmigungsgegenstand	57
2. Zuständigkeit	58
3. Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP)	58
4. Genehmigungsverfahren	59
4.1 Anhörungs- und Beteiligungsverfahren	59
4.2 Präklusion	60

5. Notwendigkeit einer FFH-Verträglichkeitsprüfung, § 34 Abs. 1 BNatSchG	60
5.1 Bestand	61
5.2 Rechtsgrundlagen und Methodik	61
5.3 Keine Beeinträchtigung des FFH-Gebiets DE 1523-381 „Busdorfer Tal“	62
5.4 Keine Beeinträchtigung des FFH-Gebiets DE 1423-394 „Schlei inkl. Schleimündung und vorgelagerte Flachgründe“	63
5.5 Keine Beeinträchtigung des FFH-Gebiets DE 1522-301 „Kalkquellmoor bei Klein Rheide“	63
5.6 Keine Beeinträchtigung des FFH-Gebiets DE 1423-302 „Tiergarten“	63
5.7 Keine Beeinträchtigung des Vogelschutzgebiets DE 1423-491 „Schlei“	64
5.8 Keine Beeinträchtigung des Vogelschutzgebiets DE 1423-491 „Schlei“	64
6. Sonstige erforderliche Genehmigungen	64
III. Materiell-rechtliche Bewertung	65
1. Planrechtfertigung	66
1.1 Erfordernis der Planrechtfertigung	66
1.2 Objektive Erforderlichkeit des Änderungsvorhabens	66
2. Alternativenprüfung	67
2.1 Keine Standortalternativen	67
2.2 Keine Planungsalternativen	68
3. Erfordernisse der Raumordnung und der Landesplanung	69
3.1 Keine Raumverträglichkeitsprüfung erforderlich	69
3.2 Vorgaben des landesweiten Raumordnungsplans	70
3.3 Vorgaben des Regionalplans	70
3.3.1 Geltender Regionalplan Schleswig-Holstein Nord	71
3.3.2 Entwurf des neuen Regionalplans für den Planungsraum	71
4. Erfordernisse des Städtebaus	72
4.1 Zusätzlicher Flächenbedarf	73
4.2 Bauschutzbereich	73
4.3 Lärmschutzbereich	73
4.4 Zusammenfassende Bewertung	74
5. Schutz vor Fluglärm	75
5.1 Datenerfassungssysteme/Berechnungsgrundlagen Flug- und Bodenlärm	75
5.1.1 Methodik	76
5.1.1.1 Prognosehorizont	76
5.1.1.2 Bestimmung der sechs verkehrsreichsten Monate	77

5.1.1.3 Flugverfahren.....	77
5.1.2 Prognose des Flugbetriebs - Flugbewegungszahlen	78
5.2 Flug- und Bodenlärmprognose	80
5.2.1 Berechnungsmethodik und Ermittlungsumfang.....	82
5.2.2 Berechnungsergebnisse Flug- und Bodenlärm	85
5.2.2.1 Fluglärmkonturen	85
5.2.2.2 Veränderungen an den Immissionsorten	88
5.2.2.3 Veränderungen der maximalen A-Schallpegel	90
5.2.3 Rechtliche Einordnung der Berechnungsergebnisse	91
5.2.3.1 Einordnung als bestehender oder wesentlich baulich erweiterter Flugplatz nach § 2 Abs. 2 Satz 3 bis 5 FluLärmG.....	92
5.2.3.2 Rechtliche Konsequenzen der Einordnung	93
5.2.3.2.1 Festsetzung eines Lärmschutzbereiches.....	93
5.2.3.2.2 Ermittlung der fachplanungsrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle	93
5.2.3.2.3 Festlegung der Geringfügigkeitsschwelle.....	95
5.2.3.3 Umfang der Ermittlung der Lärmbetroffenheiten.....	98
5.2.3.4 Rechtliche Bewertung der Berechnungsergebnisse.....	99
5.3 Zusammenfassende Abwägung	101
5.3.1 Fachplanungsrechtliche Zumutbarkeit.....	102
5.3.2 Passiver Schallschutz	104
5.3.3 Aktiver Schallschutz.....	104
5.3.4 Nachtflugbetrieb: Abwägungsgebot und Gewichtungsvorgabe des § 29b Abs. 1 Satz 2 LuftVG	105
6. Sonstiger Bodenlärm	106
6.1 Datengrundlage und Methodik	107
6.2 Schallemissionen durch Triebwerksprobeläufe im Freien	109
7. Schutz vor Luftverunreinigungen	111
7.1 Rechtliche Grundlagen zur Ermittlung der Luftqualität	112
7.2 Luftschadstoffgutachten.....	113
7.2.1 Messgrößen, Datengrundlagen und Methodik.....	113
7.2.2 Untersuchungsergebnisse	116
7.3 Einwendungen	120
7.3.1 Auswirkungen durch die Verwendung des NATO-Treibstoffs JP-8.....	120
7.3.2 Kein methodischer Mangel durch fehlende Messungen auf dem Flugplatzgelände	122

7.4 Bewertung	123
7.4.1 Rechtliche Einordnung der Untersuchungsergebnisse	123
7.4.2 Bewertung der Luftschadstoffimmissionen	123
7.5 Ergebnis	125
8. Berücksichtigung der Auswirkungen des Vorhabens auf das globale Klima	125
9. Erfordernisse des Naturschutzes und der Landschaftspflege	128
9.1 Eingriffsregelung nach § 14 Abs. 1 BNatSchG	129
9.1.1 Rechtsgrundlagen	129
9.1.2 Datengrundlage	129
9.1.3 Bestand	130
9.1.3.1 Boden	130
9.1.3.2 Pflanzen	130
9.1.3.3 Landschaft	131
9.1.3.4 Wasser	132
9.1.3.4.1 Oberflächenwasserkörper	132
9.1.3.4.2 Grundwasserkörper	132
9.1.3.4.3 Wasserschutzgebiete	133
9.1.3.5 Tiere	133
9.1.3.5.1 Säugetiere (insb. Fledermäuse)	134
9.1.3.5.2 Vögel	134
9.1.3.5.3 Reptilien	136
9.1.3.5.4 Amphibien	136
9.1.3.6 Luft und Klima	137
9.1.3.7 Schutzgebiete und -objekte sowie sonstige schutzwürdige Bereiche	137
9.1.4 Untersuchungsgegenstand	137
9.1.5 Methodik	139
9.1.6 Eingriffe in die Schutzgüter	139
9.1.6.1 Eingriff in das Schutzgut Boden	139
9.1.6.2 Eingriff in das Schutzgut Pflanzen	140
9.1.6.3 Eingriff in das Schutzgut Landschaft	142
9.1.6.4 Eingriff in das Schutzgut Wasser	142
9.1.6.4.1 Rechtlicher und fachlicher Rahmen	142
9.1.6.4.2 Oberflächenwasserkörper	143
9.1.6.4.2.1 Verschlechterungsverbot „Rheider Au OL“	143
9.1.6.4.2.1.1 Auswirkungen ökologischer Zustand „Rheider Au OL“	143

9.1.6.4.2.1.2 Auswirkungen auf die biologischen Qualitätskomponenten im Oberflächenwasserkörper „Rheider Au OL“	145
9.1.6.4.2.1.3 Auswirkungsprognose chemischer Zustand „Rheider Au OL“	146
9.1.6.4.2.1.4 Zusammenfassung Verschlechterungsverbot	147
9.1.6.4.2.2 Verbesserungsgebot „Rheider Au OL“	147
9.1.6.4.3 Grundwasserkörper.....	147
9.1.6.4.3.1 Verschlechterungsverbot Grundwasserkörper.....	148
9.1.6.4.3.1.1 Auswirkungsprognose mengenmäßiger Zustand Grundwasserkörper „Eider/Treene – Geest“	148
9.1.6.4.3.1.2 Auswirkungsprognose chemischer Zustand Grundwasserkörper „Eider/Treene – Geest“	148
9.1.6.4.3.1.3 Zusammenfassung Verschlechterungsverbot:	149
9.1.6.4.3.2 Verbesserungsgebot	149
9.1.6.4.3.3 Trendumkehrgebot	149
9.1.6.4.4 Zusammenfassung Einhaltung rechtlichen Vorgaben	150
9.1.6.5 Eingriff in das Schutzgut Tiere	150
9.1.6.5.1 Säugetiere (insb. Fledermäuse).....	150
9.1.6.5.2 Vögel.....	151
9.1.6.6 Klima & Luft	153
9.1.6.7 Eingriffe in die Schutzgebiete	154
9.1.6.7.1 Keine Beeinträchtigung des FFH-Gebietes DE 1523-381 „Busdorfer Tal“	154
9.1.6.7.2 Keine Beeinträchtigung des FFH-Gebietes DE 1423-394 „Schlei inkl. Schleimündung und vorgelagerte Flachgründe“ und des VSch-Gebietes DE 1423-491 „Schlei“	154
9.1.6.7.3 Keine Beeinträchtigung des FFH-Gebietes DE 1522-301 „Kalkquellmoor bei Klein Rheide“	155
9.1.6.7.4 Keine Beeinträchtigung des FFH-Gebietes DE 1423-302 „Tiergarten“	155
9.1.7 Unvermeidbarkeit der Eingriffe	155
9.1.8 Ausgleich der Eingriffe	156
9.1.8.1 Kompensation nach der BKompV.....	157
9.1.8.1.1 Rechtsgrundlage	157
9.1.8.1.2 Biotopbezogener Kompensationsbedarf.....	158
9.1.8.1.3 Funktionsbezogener Kompensationsbedarf.....	165
9.1.8.2 Zusammenfassung Kompensation nach BKompV.....	169
9.1.9 Ergebnis Eingriffsprüfung nach § 14 Abs. 1 BNatSchG.....	169
9.2 Spezielle artenschutzrechtliche Prüfung gem. § 44 BNatSchG.....	170
9.2.1 Rechtsgrundlagen	170

9.2.2 Datengrundlage	170
9.2.3 Bestand	170
9.2.3.1 Fledermäuse	170
9.2.3.2 Weitere Säugetierarten.....	171
9.2.3.3 Reptilien	171
9.2.3.4 Amphibien	171
9.2.3.5 Europäische Vogelarten.....	172
9.2.4 Schädigungs- und Tötungsverbot § 44 Abs. 1 Nr. 1.....	174
9.2.4.1 Verwirklichung durch Flächeninanspruchnahme	174
9.2.4.1.1 Auswirkungen auf Fledermäuse.....	175
9.2.4.1.2 Auswirkungen auf Europäische Vogelarten.....	175
9.2.4.2 Verwirklichung durch flugbetriebliche Änderungen.....	175
9.2.4.2.1 Auswirkungen auf Fledermäuse.....	175
9.2.4.2.2 Auswirkungen auf Europäische Vogelarten.....	176
9.2.5 Störungsverbot § 44 Abs. 1 Nr. 2	176
9.2.5.1 Verwirklichung durch Flächeninanspruchnahme	176
9.2.5.1.1 Auswirkungen auf Fledermäuse.....	176
9.2.5.1.2 Auswirkungen auf Europäische Vogelarten.....	176
9.2.5.2 Verwirklichung durch flugbetriebliche Änderungen.....	177
9.2.5.2.1 Auswirkungen auf Fledermäuse.....	177
9.2.5.2.2 Auswirkungen auf Europäische Vogelarten.....	177
9.2.6 Verbot der Beeinträchtigung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten § 44 Abs. 1 Nr. 3	178
9.2.6.1 Verwirklichung durch Flächeninanspruchnahme	178
9.2.6.1.1 Auswirkungen auf Fledermäuse.....	179
9.2.6.1.2 Auswirkungen auf Europäische Vogelarten.....	179
9.2.6.2 Verwirklichung durch flugbetriebliche Änderungen.....	180
9.2.6.2.1 Auswirkungen auf die Fledermäuse	180
9.2.6.2.2 Auswirkungen auf Europäische Vogelarten.....	180
9.2.7 Zusammenfassung spezielle artenschutzrechtliche Prüfung	180
10. Umweltverträglichkeitsprüfung	181
10.1 Rechtsgrundlagen	181
10.2 Einreichung der Unterlagen, Öffentlichkeitsbeteiligung.....	181
10.3 Gegenstand der Umweltverträglichkeitsprüfung.....	182
10.4 Alternativenprüfung	183

10.5 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen des Vorhabens.....	183
10.5.1 Untersuchungsinhalt, -rahmen, und -methoden	184
10.5.2 Schutzgut Mensch, insbesondere die menschliche Gesundheit	185
10.5.2.1 Lärmimmissionen	185
10.5.2.2 Optische Reize	187
10.5.2.3 Luftschadstoffimmissionen	187
10.5.3 Schutzgüter Fläche und Boden	187
10.5.3.1 Fläche	187
10.5.3.2 Boden	188
10.5.4 Schutzgut Pflanzen.....	189
10.5.5 Schutzgut Tiere.....	190
10.5.5.1 Auswirkungen auf Fledermäuse.....	190
10.5.5.2 Auswirkungen auf Vögel	191
10.5.5.3 Auswirkungen auf Weichtiere, Klein- und Mittelsäuger	192
10.5.5.4 Auswirkungen auf Insekten	193
10.5.5.5 Auswirkungen auf weitere Artengruppen	193
10.5.6 Schutzgut Biologische Vielfalt	193
10.5.7 Schutzgut Wasser.....	193
10.5.8 Schutzgut Luft und Klima	194
10.5.8.1 Luft.....	195
10.5.8.2 Klima.....	196
10.5.9 Schutzgut Landschaft	196
10.5.9.1 Vielfalt, Eigenart und Schönheit der Landschaft	197
10.5.9.2 Erholungswert und -eignung der Landschaft	197
10.5.9.3 Schutzgut kulturelles Erbe	197
10.5.10 Vermeidungs-, Verminderungs- und Kompensationsmaßnahmen	198
10.5.11 Zusammenwirken und kumulierende Vorhaben	198
10.5.12 Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern	198
10.6 Zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen gem. § 25 UVPG	200
10.7 Zusammenfassende Erläuterung gem. § 26 Abs. 1 Nr. 3 lit. d) UVPG.....	200
11. Flugbetriebliche Belange/Luftsicherheit	201
11.1 Einrüstung des ILS CAT I.....	201
11.2 Einsatz unbemannter Luftfahrzeuge – Eurodrohne.....	202
11.3 Zwei-Bahnen-System	202
11.4 Ergebnis	203

12. Belange der Landwirtschaft.....	203
13. Abwägung und zusammenfassende Würdigung.....	205
13.1 Militärische Notwendigkeit und Verteidigungsauftrag	207
13.2 Alternativenprüfung	208
13.2.1 Keine Standortalternativen	208
13.2.2 Keine Planungsalternativen.....	209
13.3 Überwiegen der militärischen Belange.....	209
13.3.1 Lärmimmissionen	210
13.3.2 Eingriffe in Natur- und Landschaft.....	210
13.4 Fazit	212
D. Rechtsbehelfsbelehrung	212

In dem Genehmigungsverfahren nach § 6 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 10. Mai 2007 (BGBl. I S. 698), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 23. Oktober 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 327) i.V.m. § 30 LuftVG ergeht auf Antrag des Amtes für Bundesbau (AfB) beim Finanzministerium und beim Ministerium für Energiewende, Klimaschutz, Umwelt und Natur des Landes Schleswig-Holstein vom 04.10.2023 und vom 02.06.2025 in Verfahrensstandschaft für das Bundesministerium der Verteidigung – Teilstreitkraft Luftwaffe – für den NATO-Flugplatz Schleswig-Jagel die folgende Entscheidung:

A. Entscheidung

I. Bestehendes Start- und Landebahnsystem

Der Flugplatz Schleswig verfügt über die Start- und Landebahnen 05/23 und 07/25. Die Start- und Landebahn 05/23 weist eine Länge von 2.439 m bzw. 2.772 m einschließlich Overrun und eine Breite von 30 m auf. Die Start- und Landebahn 07/25 weist eine Länge von 2.460 m und eine Breite von 45 m auf. Die verfügbaren Start- und Landestrecken der Start- und Landebahnen 05/23 und 07/25 betragen im Einzelnen:

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

Die Schwellen haben die folgenden geografischen Koordinaten:

Schwelle 05:	Geogr. Breite	54°27.11826' N
	Geogr. Länge	009°30.14774' E
	Höhe	19,62 m

Schwelle 23:	Geogr. Breite	54°28.00357' N
	Geogr. Länge	009°31.81627' E
	Höhe	19,81 m
Schwelle 07:	Geogr. Breite	54°27.28293' N
	Geogr. Länge	009°29.83947' E
	Höhe	17,22 m
Schwelle 25:	Geogr. Breite	54°27.64370' N
	Geogr. Länge	009°32.02945' E
	Höhe	22,03 m

Die geografischen Koordinaten des Flughafenbezugspunkts bleiben unverändert:

Geogr. Breite	54°27.5610'N
Geogr. Länge	009°30.9818'E
Höhe	23 m

Der Startbahnbezugspunkt der Start- und Landebahn 05/23 ist identisch mit dem Flughafenbezugspunkt.

Die geografischen Koordinaten des Startbahnbezugspunkts der Start- und Landebahn 07/25 bleiben unverändert:

Geogr. Breite	54°27.4633983'N
Geogr. Länge	009°30.9343767'E
Höhe	22,38 m

[Nach ICAO-Annex 14 Vol. 1 Nr. 5.2.2.4 wurde am 29.10.2025 die Bezeichnung der Start und Landebahn 05/23 in 4/22 geändert. Zur besseren Verständlichkeit wird im hiesigen Genehmigungsbescheid die Bezeichnung zum Zeitpunkt der Antragstellung verwendet.]

II. Genehmigung nach § 6 Abs. 4 Satz 2 i.V.m. § 30 LuftVG

1. Dem Bundesministerium der Verteidigung, vertreten durch das Amt für Bundesbau Schleswig-Holstein (AfB), als Verfahrensstandschafter, wird für die Bundeswehr – Teilstreitkraft Luftwaffe – die Genehmigung nach § 6 Abs. 4 Satz 2 LuftVG i.V.m. § 30 LuftVG für die folgenden mit Schreiben des AfB vom 04.10.2023 und vom 02.06.2025 beantragten Änderungen des NATO-Flugplatzes Schleswig erteilt:
 - Die Anlage von Wendeschleifen an den Enden der Start- und Landebahn 07/25 in einer Breite von 23 m (Maßnahme Nr. 1).
 - Die Anpassung der Z-Line (Verbreiterung in Teilbereichen) zur Erschließung neuer Abstell- / Wartungshallen (Maßnahme Nr. 2).
 - Die Errichtung von vier Abstell- / Wartungshallen westlich der Z-Line (Gebäude 700 bis 703) (Maßnahme Nr. 3).
 - Die Errichtung von Vorfeldern für neue Abstellhallen (Hallen 704 - 707) nördlich der Z-Line (Maßnahme Nr. 4).
 - Die Errichtung von 4 Abstellhallen (Hallen 704 - 707) für das System Eurodrohne nördlich der Z-Line (Maßnahme Nr. 5).
 - Die Anpassung von Rollwegbreiten (Verbreiterung auf 23 m)(Maßnahme Nr. 6).
 - Die Verlegung des Rollwegs Nord und dessen Verbreiterung auf eine Breite von 23 m einschließlich Verlängerung bis Halle 36 mit einer Breite von 15 m sowie Rückbau Rollweg Nord alt und Rückbau Verbindungsrollweg zwischen Bahnende der Start- und Landebahn 05/23 und Halle 36 sowie Rückbau Flugbetriebsflächen zwischen Halle 36 und Halle 31 (Maßnahme Nr. 7).
 - Den Austausch der bestehenden Fanganlagen gegen Unterfluranlagen (Maßnahme Nr. 8).
 - Die Installation eines Instrumentenlandessystems (ILS CAT I) für die Anflugrichtung 23 (Maßnahme Nr. 9).
 - Die Verlegung des Außenzauns im Zusammenhang mit der Errichtung einer Aufstell-/ Betriebsfläche SATCOM (Maßnahme Nr. 10).
2. Die durch das Vorhaben zu bewirkenden Eingriffe in Natur und Landschaft werden zugelassen.

III. Nebenbestimmungen

Die Genehmigung ergeht unter folgenden Nebenbestimmungen, die im Sinne besserer Übersichtlichkeit im Folgenden thematisch gegliedert sind. Sämtliche Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen sind entsprechend dem Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP) vom 21.06.2023, Überarbeitungsstand 15.12.2025 (Anlage 07 der Antragsunterlagen) und seiner Anlage „Maßnahmen-, Pflege- und Entwicklungsplan (MPE-Plan)“, der die Maßnahmenflächen kartografisch ausweist, umzusetzen. Der LBP ist Bestandteil der Genehmigungsentscheidung.

1. Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung von Beeinträchtigungen

1.1 Achtsamer Umgang mit Ressourcen

Beim Bau von Gebäuden sind umweltschonende und nachhaltige Materialien zu verwenden.

1.2 Ausstattung der Baustellenfahrzeuge und -geräte

Für die beantragten Baumaßnahmen sind Baustellenfahrzeuge und -geräte mit einer modernen technischen Ausstattung einzusetzen.

1.3 Flächenplanung

Die erforderliche Flächeninanspruchnahme ist durch eine effiziente Flächenplanung auf das Notwendige zu minimieren.

1.4 Bauzeitenregelung

Der Beginn der Bauarbeiten auf dem Flugplatzgelände hat grundsätzlich außerhalb der Brutzeit der heimischen Arten zu erfolgen. Die Bauarbeiten sind daher grundsätzlich im Zeitraum zwischen dem 16.08. bis 28.02. eines Jahres zu beginnen und nach Beginn kontinuierlich fortzuführen. Im Zeitraum 01.03 – 15.08 dürfen keine Baumaßnahmen ohne vorher erfolgte Vergrämuungsmaßnahmen (entsprechend der Nebenbestimmung 1.6) oder die Durchführung einer Besatzkontrolle (entsprechend der Nebenbestimmung 1.7) begonnen werden.

1.5 Vergrämuungsmaßnahmen auf Offenflächen

Sind die Bauzeitfenster entsprechend der Nebenbestimmung 1.4 nicht einzuhalten, kann mit vorheriger Zustimmung der Unteren Naturschutzbehörde eine Vergrämuungsmaßnahme

auf Offenflächen durchgeführt werden. Diese hat wie folgt zu erfolgen: Vergrämung durch Aufstellung von Flutterband ausschließlich im Bereich des geplanten Baufeldes. Die Vergrämung muss vor dem 01.03. eines Jahres funktionsfähig sein. Das Flutterband (rot-weißes Kunststoffband) ist an Vergrämungsstangen in min. 1,5 m Höhe so zu befestigen, dass es sich frei bewegen, also flattern kann. Die Vergrämungsstangen sind dann mit max. 10 Meter Abstand zueinander aufzustellen. Die Funktionsfähigkeit der Vergrämnungsmaßnahme ist während der Brutzeit sicher zu stellen.

1.6 Besatzkontrollen

Sind die Bauzeitfenster entsprechend der Nebenbestimmung 1.4 nicht einzuhalten, kann mit vorheriger Zustimmung der Unteren Naturschutzbehörde vor Baubeginn eine negative Besatzkontrolle durchgeführt werden. Nach der negativen Besatzkontrolle muss innerhalb von 5 Tagen mit der Bauausführung begonnen werden. Geschieht die Aufnahme der Bauarbeiten später, muss die Besatzkontrolle wiederholt werden. Kann ein Brutverhalten nicht ausgeschlossen werden, so ist die Bauausführung am betreffenden Standort bis zur Beendigung der Brut (Flüggeworden der Jungvögel) auszusetzen. Besatzkontrolle und Nachweis der Beendigung der Brut sind im Rahmen einer ökologischen Baubegleitung zu dokumentieren

1.7 Umweltbaubegleitung

Die Baufeldräumung im Vorfeld sowie sämtliche Arbeiten während der Bauphase innerhalb des Zeitraums vom 01.03. bis 31.08. sind durch eine geeignete, fachlich qualifizierte Umweltbaubegleitung zu überwachen und zu begleiten. Durch entsprechende Kontroll-, Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen ist sicherzustellen, dass es im Zusammenhang mit der Durchführung der Baumaßnahme zu keinen Verstößen gegen die Verbotstatbestände des § 44 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) kommt.

1.8 Minimierung der Bodenverdichtung

Die baubedingte Bodenverdichtung ist durch den effizienten Einsatz von Baustellenfahrzeugen sowie eine effiziente Planung temporärer Lagerflächen auf das Notwendige zu minimieren.

1.9 Vermeidung Bodenvermischung

Zum Schutze des Bodens ist eine Bodenvermischung zu vermeiden. Hierfür ist erforderlich, dass bei temporären Baugruben der Bodenaushub nach Unter- und Oberboden getrennt wird. Diese sind soweit möglich am Ort zwischenzulagern und anschließend nach den jeweiligen Bodenschichten wieder einzubauen.

1.10 Verwendung des anfallenden Bodenaushubs

Der bei den Arbeiten anfallende Bodenaushub darf nicht für die Verfüllung von Gräben, Kleingewässern oder feuchten Senken sowie alle weiteren nach § 30 des BNatSchG i.V.m. § 21 des Landesnaturschutzgesetzes des Landes Schleswig – Holstein (LNatSchG) geschützten Lebensräume verwendet werden. Bei einer Verbringung des Bodens auf landwirtschaftliche Flächen ist hierfür ab einer Bodenmenge von 30 m³ und/oder 1.000 m² Aufbringungsfläche eine naturschutzrechtliche Genehmigung gemäß § 11 a Landesnaturschutzgesetz (LNatSchG) bei der UNB einzuholen.

1.11 Minderung von Bentoniteinträgen in die Umwelt

Es ist auf eine Minimierung von Bentoniteinträgen in die Umwelt hinzuwirken.

1.12 Umgang mit Böden

Bei humusreichen und organischen Böden sind die Vorgaben aus dem Merkblatt „Verwendung von humusreichen oder organischen Materialien aus Sicht des Bodenschutzes“ vom LfU 2023 zu berücksichtigen.

1.13 Bodenkundliche Baubegleitung

Es wird die Beauftragung einer Bodenkundlichen Baubegleitung (BBB) nach DIN 19639 angeordnet.

Bei Erdarbeiten ist durch den Bauherrn, die Bauleitung und die ausführende Baufirma verstärkt auf Auffälligkeiten wie z. B. Geruch nach Mineralöl oder Lösungsmitteln, Verfärbungen des Bodens oder abgelagerte Abfälle zu achten. Treten sensorische Auffälligkeiten auf, ist dies der unteren Bodenschutzbehörde mitzuteilen und die Arbeiten sind zu stoppen.

1.14 Archäologische Baubegleitung

Eine archäologische Baubegleitung ist zu bestellen.

2. Maßnahmen zur Kompensation von Beeinträchtigungen

2.1 Biotopwertbezogene Kompensation

Entsiegelungsmaßnahmen sind im Umfang von 5,06 ha entsprechend der Maßnahmenbeschreibung der Maßnahmen 7 und 14 im Technischen Erläuterungsbericht (Anlage 01 der Antragsunterlagen) vorzunehmen. Unter Anrechnung der Entsiegelung ergibt sich ein biotopwertbezogener Wertpunkteüberschuss von 1.294.622 WP, die als bevorratete Kompensationsmaßnahme ausschließlich für biotopwertbezogene Kompensationserfordernisse angerechnet werden.

2.2 Funktionsspezifische Kompensation Offenlandbrüter

Zum Ausgleich der Habitatverluste für die Feldlerche und den Großen Brachvogel ist die Anlage von 24 ha mesophilem Grünland entsprechend Maßnahmenkonzepts des Landschaftspflegerischen Begleitplans (Anlage 07 der Antragsunterlagen) und des Entwicklungskonzepts für Ausgleichsflächen (Anlage 08 der Antragsunterlagen) auf den Grundstücken Klein Rheide, Flur 2, Flurstücke 20/4, 21/2, 21/3 und 25 vorzunehmen. Unter Berücksichtigung, dass die Wiesenbrüter Abstand zu Gehölzen halten und damit 3,5 ha der Flächen nicht nutzbar sind, ist mit der Maßnahme insgesamt eine Ausgleichsfläche von 20,5 ha zu entwickeln.

Die Ausgleichsmaßnahme ist nach Fertigstellung durch eine Baubegleitung abzunehmen und die Funktionsfähigkeit der Maßnahme dem Ministerium für Energiewende, Klimaschutz, Umwelt und Natur Schleswig-Holstein (MEKUN) nachzuweisen.

2.3 Ausgleichsmaßnahme für Knickverlegung

Als Ausgleich für die Knickrodung im Zusammenhang mit der Kompensationsmaßnahme für Offenlandbrüter sind entsprechend des Landschaftspflegerischen Begleitplans (Anlage 07 der Antragsunterlagen) und des Entwicklungskonzepts für Ausgleichsflächen (Anlage 08 der Antragsunterlagen) 1.904 m Knick neu anzulegen.

Die Neuanlage ist auf folgenden Flurstücken vorzunehmen:

Nr.	Gemeinde	Gemarkung	Flur	Flurstück	Länge [m]
1	Klein Rheide	Klein Rheide	2	20/4	45
2	Klein Rheide	Klein Rheide	2	20/4	152
3	Klein Rheide	Klein Rheide	2	21/2	156
4	Klein Rheide	Klein Rheide	2	21/3	297
5	Klein Rheide	Klein Rheide	2	21/3	510
6	Klein Rheide	Klein Rheide	2	25	252
7	Klein Rheide	Klein Rheide	2	25	264
8	Klein Rheide	Klein Rheide	2	30/2	136
9	Groß Rheide	Groß Rheide	4	29	92
Σ					1.904

Für die Neuanlage eines Knicks ist das Material inkl. Stubben des zu fällenden Knicks zu verwenden.

2.4 Monitoring

Die Umsetzung und Entwicklung der im Entwicklungskonzept für Ausgleichsflächen dargestellten Kompensationsmaßnahmen ist durch einen jährlichen Monitoringbericht zu dokumentieren. Dieser ist der Unteren Naturschutzbehörde sowie dem Ministerium für Energiewende, Klimaschutz, Umwelt und Natur des Landes Schleswig-Holstein (MEKUN) vorzulegen.

3. Schallschutzmaßnahmen während der Bauphase

3.1 Grenzwerte der AVV Baulärm

Die im Zusammenhang mit der Durchführung des Vorhabens entstehenden Baustellenlärmimmissionen sind nach Maßgabe der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschimmissionen (AVV Baulärm) in der jeweils geltenden Fassung zu begrenzen. Insbesondere sind die in der AVV Baulärm festgelegten Immissionsrichtwerte einzuhalten. Der Vorhabenträger hat durch geeignete organisatorische und technische Maßnahmen sicherzustellen, dass unzulässige Lärmbelastungen vermieden werden.

3.2 Betrieb der Baumaschinen

Beim Betrieb der Baumaschinen sind auch im Übrigen der Stand der Technik sowie die Vorgaben des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) zu beachten.

4. Schutzmaßnahmen im Hinblick auf die Archäologische Denkmalpflege

Die betroffenen Flächen sind vor Beginn der Erdarbeiten durch das Archäologische Landesamt Schleswig-Holstein untersuchen zu lassen und vorhandene Denkmale zu bergen und zu dokumentieren.

5. Flugbetriebliche Maßnahmen

Starts und Landungen auf der Start- und Landebahn 07/25 in der Betriebsrichtung 25 unterliegen folgenden Einschränkungen:

Starts und Landungen dürfen nur durchgeführt werden, wenn die Einhaltung der „Richtlinien über die Abstände zwischen Straßen und Flugplätzen“ des Bundesministeriums für Verkehr, herausgegeben mit Allgemeinem Rundschreiben Straßenbau Nr. 2/1982 vom 19. Januar 1982, vorgeschriebenen Überflughöhen über die Bundesstraße 77 für das jeweilige Luftfahrzeug gegenüber dem Luftfahrtamt der Bundeswehr nachgewiesen worden ist.

Kann dieser Nachweis nicht erbracht werden, ist vor Aufnahme des Betriebs eine entsprechende Ausnahmegenehmigung des Bundesministeriums für Verkehr (BMV) einzuholen und dem Luftfahrtamt der Bundeswehr vorzulegen.

IV. Hinweise

Diese luftrechtliche Genehmigung entfaltet keine Konzentrationswirkung und ersetzt keine nach anderen Rechtsvorschriften – etwa nach Wasserrecht, Naturschutzrecht oder Baurecht – erforderlichen Genehmigungen. Diese sind – soweit erforderlich – von dem Antragsteller einzuholen.

Weiterhin ist die Einhaltung des Gesetzes zum Schutz der Denkmale des Landes Schleswig-Holstein (Denkmalschutzgesetz), insbesondere die Vermeidungs- und Vorsichtsmaßnahmen gemäß § 15 DSchG, sicherzustellen. Im Falle eines Fundes gemäß § 15 DSchG ist unverzüglich die Untere Denkmalschutzbehörde bzw. das Archäologische Landesamt Schleswig-Holstein zu benachrichtigen.

Die Untere Wasserbehörde weist zudem darauf hin, dass im Bereich des neuen Rollweges die statische Situation der verrohrten Rheider Au hinsichtlich der zu erwartenden Verkehrsbelastungen zu überprüfen und ggfls. das Rohrmaterial auszutauschen sei. Gewässertrassen sollten frei zu-

gänglich gehalten werden, das trifft auch auf verrohrte Gewässer zu. Um Beschädigungen auszuschließen, sollte die Gewässerverrohrung unterhalb des Gebäudes Nr. 703 umgelegt und am Gebäude vorbeigeführt werden.

V. Sofortige Vollziehbarkeit

Diese Genehmigung ist gemäß § 6 Abs. 6 Satz 1 LuftVG und §§ 6 Abs. 5 Satz 2, 8 Abs. 1, 10 Abs. 4 Satz 1 LuftVG sofort vollziehbar.

B. Sachverhalt

Der Entscheidung liegt folgender Sachverhalt zugrunde:

I. Vorgeschichte

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

II. Bestehende Flugplatzanlage

Der NATO-Flugplatz Schleswig liegt in den Gemeinden Klein Rheide, Danewerk, Jagel und Busdorf südlich der Stadt Schleswig. Der Flugplatz liegt in einer intensiv landwirtschaftlich genutzten Umgebung, in der Ackerflächen und Grünlandflächen dominieren. Außerdem wird die Umgebung geprägt durch Kiesabbau- und Verkehrsflächen sowie wenige Waldflächen oder anderen naturnahen Strukturen wie dem Selker und Haddebyer Noor. Nord-/östlich verläuft die Bundesautobahn 7 (BAB 7) und östlich die Bundesstraße 77 (B 77). Der Flugplatz liegt in einem Übergangsbereich der Naturräume Östliches Hügelland und (Schleswigsche) Vorgeest.

Der Flugplatz wird überwiegend durch das Taktische Aufklärungsgeschwader 51 „Immelmann“ der Luftwaffe sowie – im Rahmen der NATO-Verträge geregelt – im Bedarfsfall durch verbündete Streitkräfte genutzt. Amerikanische Streitkräfte sind zwar ständig vor Ort stationiert, der Flugbetrieb findet jedoch überwiegend durch die Bundeswehr statt.

Die bestehende Anlage des NATO-Flugplatzes Schleswig verfügt derzeit über zwei befestigte Start- und Landebahnen. Die Start- und Landebahn 05/23 hat eine Länge von 2.439 m bzw. 2.772 m einschließlich Overrun, eine Breite von 30 m und befestigte Schultern von jeweils 15 m. Die bestehende, derzeit nicht als solche, sondern als Rollweg genutzte Start- und Landebahn 07/25 besitzt eine Länge von 2460 m, eine Breite von 45 m und Schultern von jeweils 15 m.

Daneben verfügt der Flugplatz insbesondere über Abstellflächen nördlich der Start- und Landebahn 05/23 (sog. Z-Line), Hallen und Shelter zur Wartung und Unterstellung der stationierten Luftfahrzeuge vom Typ Tornado sowie die erforderlichen Rollwege zur Gewährleistung des Verkehrs am Boden. Zudem befinden sich auf dem Flugplatz Bürogebäude, Lagerhallen und Werkstätten für das Geschwader sowie das Bundeswehr-Dienstleistungszentrum (BwDLZ).

Für den NATO-Flugplatz Schleswig ist ein Bauschutzbereich gemäß § 12 LuftVG festgesetzt worden, der vorhabenbedingt nicht verändert wird.

Für den NATO-Flugplatz Schleswig ist zudem ein Lärmschutzbereich nach Maßgabe des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm (FluLärmG) ausgewiesen,

vgl. Landesverordnung über die Festsetzung des Lärmschutzbereichs für den militärischen Flugplatz Schleswig vom 18. November 2011 (GS Schl.-H. II, GL.Nr. B 2129-4-4).

Der NATO-Flugplatz unterliegt keinen Betriebsbeschränkungen. Der regelmäßige Flugbetrieb findet in Verantwortung des Flughafenbetreibers üblicherweise während der allgemeinen Öffnungszeiten des Flugplatzes von montags bis donnerstags zwischen 8.00 Uhr und 17.00 Uhr sowie freitags zwischen 8.00 Uhr und 12.00 Uhr statt. Darüber hinaus findet Flugbetrieb während der besonderen Öffnungszeiten entsprechend der Allgemeinen Regelung A-270/1 „Öffnungs- und Bereitschaftszeiten der Flugplätze“ statt. Im Übrigen wird auf das Militärische Luftfahrthandbuch – Military Aeronautical Information Publication (MilAIP) – verwiesen.

III. Genehmigungsrechtliche Situation

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

Der Flugplatz unterliegt hinsichtlich der Art der betriebenen Luftfahrzeuge und der Anzahl der Flugbewegungen keiner Beschränkungen.

Unter dem 03.02.2010 zeigte das Amt für Bundesbau in Verfahrensstandschaft für das Bundesministerium der Verteidigung – Teilstreitkraft Luftwaffe – nach § 41 Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO) beabsichtigte Änderungen der Flugplatzanlage an. Gegenstand des Vorhabens war die Aufnahme des Flugbetriebs mit unbemannten Luftfahrzeugen und die dafür notwendige Anpassung der Flugplatzinfrastruktur durch eine Verlängerung der Start- und Landebahn 07/25 auf 2460 m, den Rückbau der Schultern an der Start- und Landebahn 07/25, die Anpassung und Herrichtung der sogenannten Z-Linie und des Rollwegs Nord, den Rückbau nicht mehr benötigter Rollwege und die Anpassung der Befeuerung sowie der Flugsteuerungs- und Flugkontrollenrichtungen. Ferner wurden weitere Baumaßnahmen, die nicht die Flugbetriebsflächen betrafen, angezeigt. Mit Negativattest vom 22.03.2010 (Az.: 56-50 10/00 Jagel) stellte die Wehrbereichsverwaltung Nord fest, dass eine Genehmigung gemäß §§ 6 Abs. 4 Satz 2, 30 Abs. 1 und 3 Satz 1 LuftVG für das angezeigte Vorhaben nicht erforderlich war, weil es keine wesentliche Änderung der Flugplatzanlage oder des Flugbetriebes darstellte.

IV. Antrag

Mit Schreiben vom 04.10.2023 hat das AfB in Verfahrensstandschaft für das Bundesministerium der Verteidigung die im Folgenden näher beschriebenen Änderungen des NATO-Flugplatzes Schleswig nach § 6 Abs. 4 Satz 2 LuftVG i.V.m. § 30 LuftVG für die Bundeswehr – Teilstreitkraft Luftwaffe – als Halter des NATO-Flugplatzes Schleswig beantragt.

1. Vorhaben und Hintergrund

Auf dem NATO-Flugplatz Schleswig ist der Betrieb von unbemannten Luftfahrzeugen des Typs Eurodrohne sowie von Luftfahrzeugen des Typs Global 6000 geplant. Hierfür sind verschiedene Anpassungen der Infrastruktur des Flugplatzes erforderlich. Dabei handelt es sich insbesondere um die Anlage von Wendeschleifen an den Enden der Start- und Landebahn 07/25, die Anpassung der Vorfelder entlang der Z-Linie der Errichtung von Abstell- und Wartungshallen sowie die Errichtung von weiteren Abstellhallen mit Vorfeldern nördlich der Z-Linie. Von der sog. Z-Linie sind derzeit Abstellflächen und eine Halle nördlich der Start- und Landebahnen umfasst.

Darüber hinaus sind weitere Maßnahmen im Zusammenhang mit der Anpassung des bestehenden Rollkonzeptes des Flugplatzes geplant, worunter insbesondere die Verbreiterung und Verlegung

von bestimmten Rollwegen fällt. Ferner umfasst das beantragte Vorhaben die Einrüstung eines Instrumentenlandesystems CAT I für die Anflugrichtung 23.

Hintergrund des Vorhabens im Zusammenhang mit dem Betrieb von unbemannten Luftfahrzeugen war zunächst die Stationierungsentscheidung mit Billigung des Bundesministers der Verteidigung vom 12.04.2005 für unbemannte Luftfahrzeuge der Klassen UAV HALE („high altitude long endurance“) und UAV MALE („medium altitude long endurance“) am NATO-Flugplatz Schleswig. Mit Billigung des Generalinspektors der Bundeswehr vom 10.01.2020 wurde sodann entschieden, ausschließlich unbemannte Luftfahrzeuge der MALE-Klasse zu beschaffen und zu betreiben. Die Auswahl des Systems Eurodrohne ergibt sich u. a. aus den eingegangenen Bündnisverpflichtungen Deutschlands gegenüber der NATO im Rahmen des NATO Defence Planning Process.

Hintergrund der Stationierung von Luftfahrzeugen des Typs Global 6000 war ebenfalls die Bedarfsentscheidung vom 10.01.2020, in deren Rahmen ebenfalls entschieden wurde, aus Gründen der Wirtschaftlichkeit und Realisierbarkeit das Waffensystem PEGASUS in einer bemannten Version eines Geschäftsreiseflugzeugs (Global 6000) zu realisieren. Am 16. September 2021 wurde Kommando Luftwaffe durch BMVg beauftragt den Zielbetrieb ebenfalls auf dem NATO-Flugplatz Schleswig vorzusehen.

Die Einrüstung eines Instrumentenlandessystems bezweckt die Erfüllung internationaler Standards.

1.1 Beantragte bauliche Änderungen

1.1.1 Maßnahme 1

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

1.1.2 Maßnahme 2

Zur Erschließung der geplanten Abstell- und Wartungshallen für die Luftfahrzeugmuster Eurodrohne und Global 6000 (Gebäude 700 bis 703) soll die sogenannte Z-Line mit einer Bestandsbreite von 60 m angepasst werden. Das Vorfeld vor der Halle 700 soll ab Randbefestigung auf 83,30 m verbreitert werden (11,50 m Rollweg bis zur Achse, 36,00 m Hindernisfreiheit, 30,30 m Länge Lfz (Global 6000), 3,00 m Sicherheitsabstand zum Lfz, 2,50 m Durchfahrtmöglichkeit Kfz). Die Vorfelder vor den Hallen 701 und 702 sollen um 10,0 m und das Vorfeld vor Halle 703 um 7,50 m verbreitert werden.

1.1.3 Maßnahme 3

Westlich der Z-Line sollen mit den Gebäuden 700 – 703 insgesamt vier Abstell- / Wartungshallen für die Luftfahrzeugmuster Eurodrohne und Global 6000 errichtet werden. Davon umfasst ist die Abstell- / Wartungshalle Global 6000 (Gebäude 700) mit einem Grundriss ca. 58 m x 135 m und einer Höhe von 14 m. Diese soll mit drei Luftfahrzeugen belegt werden. Weiterhin sind im Rahmen dieser Maßnahme zwei Wartungs- / Instandsetzungshallen Eurodrohne (Gebäude 701 und 702) mit einem Grundriss von jeweils ca. 40 m x 80 m und einer Höhe von 14 m geplant. Diese sollen mit jeweils zwei Luftfahrzeugen belegt werden. Ferner umfasst die Maßnahme die Kombinierte Abstell- und Waschhalle Eurodrohne (Gebäude 703) mit einem Grundriss von ca. 40 m x 40 m und einer Höhe 14 m. Diese soll mit einem Luftfahrzeug belegt werden.

1.1.4 Maßnahme 4

Zur Erschließung der geplanten Abstellhallen für das Luftfahrzeugmuster Eurodrohne sollen nördlich der Z-Line Vorfeldflächen errichtet werden. Die zusammenhängende Vorfeldfläche soll ab Randbefestigung eine Tiefe von 70 m (11,50 m Rollgasse bis zur Achse, 36,00 m Hindernisfreiheit, 17,00 m Länge Lfz, 3,00 m Sicherheitsabstand zum Lfz, 2,50 m Durchfahrtmöglichkeit Kfz). und eine Länge von ca. 528 m aufweisen.

1.1.5 Maßnahme 5

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

1.1.6 Maßnahme 6

Der Rollweg zwischen Kopf 05 und Kopf 07 soll einseitig nach Osten auf 23 m verbreitert werden. Ebenso sollen der Rollweg parallel zur Z-Line ab Kopf 07 bis zur Abstellfläche nördlich Gebäude 703, der Rollweg zwischen Kopf 23 und Anschluss an Rollweg Nord mit Verbreiterung nach Süden und der Rollweg zwischen Kopf 25 der RWY 07/25 und dem östlichem Bahnende RWY 05/23 mit nach Osten verbreitert werden.

Durch die Verbreiterung sollen die Rollwege für den Betrieb mit Transportluftfahrzeugen genutzt werden können. Im Zuge der Verbreiterung soll falls erforderlich auch eine Grundsanierung der Rollwege durchgeführt werden. Hierdurch soll konstruktiv eine einheitliche Fläche mit gleicher Tragfähigkeit und eine durchgängige Entwässerung geschaffen werden.

1.1.7 Maßnahme 7

Der Rollweg Nord, der die Z-Line mit dem Kopf 23 verbindet, soll im Bestandsbereich einseitig auf 23 m verbreitert und im weiteren Teil über das Vorfeld der neuen Abstellhallen nördlich der Z-Line hinaus als Neubau mit einer Breite von 23 m errichtet werden. Ergänzend soll eine 15 m breite Verlängerung bis zur Halle 36 erfolgen. Durch die Verbreiterung soll der Rollweg für den Betrieb mit Transportluftfahrzeugen genutzt werden. Der alte Verlauf des Rollwegs soll in diesem Zuge zurückgebaut werden. Außerdem sollen die bisherige Verbindung zwischen dem Rollweg zwischen Bahnende der RWY 05/23 und Halle 36 sowie die Flugbetriebsflächen zwischen Halle 36 und Halle 31 zurückgebaut werden.

Im Zuge der Verbreiterung soll soweit erforderlich auch eine Grundsanierung des Rollwegs durchgeführt werden. Hierdurch kann konstruktiv eine einheitliche Fläche mit gleicher Tragfähigkeit und eine durchgängige Entwässerung geschaffen werden.

1.1.8 Maßnahme 8

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

1.1.9 Maßnahme 9

Im Rahmen von Modernisierungsmaßnahmen der Bundeswehr bzw. der Luftwaffe soll auf dem NATO-Flugplatz Schleswig für die Anflugrichtung 23 ein ILS der Kategorie I (CAT I) eingerüstet werden. Diese Modernisierungsmaßnahme soll insbesondere im Hinblick auf internationale Standards erfolgen. Für das ILS sollen ein Landekurssender und Gleitwegsender inkl. Reflexionsfläche errichtet werden. Für die Landekurssenderanlage werden Sender, das Sendehaus, der Messkreisweg und die entsprechenden Wege-Anbindungen ausgewiesen. Für die Gleitwegsenderanlage werden Sender, Sendehaus und Reflexionsfläche dargestellt. Der Sender erhält eine Zuwegung zum Rollweg Nord.

1.1.10 Maßnahme 10

Am Südrand des Flugplatzes, unmittelbar außerhalb des bestehenden Außenzauns, soll eine Aufstell- / Betriebsfläche SATCOM (Satellitenkommunikation) für die Systeme Global 6000 und Eurodrohne errichtet werden. Die entsprechende Fläche steht im Eigentum der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben. Der bestehende Verlauf des Außenzauns soll entsprechend angepasst werden, um die Aufstell- / Betriebsfläche in die Liegenschaft zu integrieren. Auf der Fläche soll eine ca. 4 x 4 m große Betonplatte als Fundament für den aufzustellenden Antennenmast errichtet werden, auf der zudem noch ein Kleincontainer für die Notstromversorgung aufgestellt werden soll.

1.2. Nachrichtlich angezeigte Änderungen

Darüber hinaus hat der Antragsteller die folgenden Änderungen nachrichtlich angezeigt, die zwar nicht luftverkehrsrechtlich genehmigungspflichtig sind, aber im Zusammenhang mit den soeben dargestellten Änderungen der Flugbetriebsflächen bzw. der Stationierung der Luftfahrzeuge in Verbindung stehen und daher auch Gegenstand der durchzuführenden Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) – siehe dazu unter **C.III.10** – sind:

1.2.1 Maßnahme 11

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

1.2.2 Maßnahme 12

Im nördlichen Bereich des Flugplatzes sollen eine Lagerhalle für Transportcontainer Eurodrohne und als Customer Support Facility (Gebäude 694) errichtet werden.

1.2.3 Maßnahme 13

Zudem soll auf dem Flugplatzgelände eine Ground Control Station (GCS Bodenkontrollstation-Gebäude 699) errichtet werden. Der finale Standort stand zum Zeitpunkt der Antragstellung noch nicht fest, daher sind im Übersichtslageplan zwei mögliche Standorte dargestellt.

1.2.4 Maßnahme 14

Nicht mehr benötigte Flächen, insbesondere Straßen und Wege, sollen zurück gebaut werden. Die neuen Hallen und Gebäude sollen über Verkehrswege an die vorhandene Infrastruktur angeschlossen.

2. Antragsvorbereitung und -einreichung

Der Antragsteller hat sein Begehren auf Durchführung des Änderungsgenehmigungsverfahrens am 04.10.2023 schriftlich erklärt. Der förmlichen Antragstellung gingen vorbereitende Besprechungen und Beratungen zwischen dem Antragsteller und der Genehmigungsbehörde wie auch mit anderen Fachbehörden voraus.

Durch den Antragsteller wurde mit Schreiben vom 29.10.2020 unter Bezugnahme auf § 9 UVPG i. V. m. § 7 Abs. 3 UVPG bei der Genehmigungsbehörde die unmittelbare Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung beantragt, da im vorliegenden Fall davon auszugehen war, dass im Rahmen einer allgemeinen Vorprüfung erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen im Sinne des UVPG nicht hätten ausgeschlossen werden können. Diesem Antrag gab die Genehmigungsbehörde mit Schreiben vom 10.11.2020 statt.

3. Vorgelegte Unterlagen

Zusammen mit dem Antrag vom 04.10.2023 wurden seitens des Antragstellers folgende Unterlagen eingereicht:

Anlage 1.1	Airport Consulting Engineers, Ingenieurgesellschaft für Flughafenplanung und Verkehrswesen mbH: Technische Technischer Erläuterungsbericht vom 19.05.2022
Anlage 1.2	Gebäudemanagement Schleswig-Holstein AöR, Technische Planunterlagen vom 04.05.2022 - Plan 1.01 Übersichtlageplan (Maßstab 1:5.000) - Plan 1.02 Detailplan Maßnahmen Nr. 1 (Wendeschleife West), Nr. 6 (Rollweg zwischen Kopf 05 und 07) und Nr. 8 (Fanganlage West) (Maßstab 1:1.000) - Plan 1.03 Detailplan Maßnahme Nr. 1 (Wendeschleife Ost) (Maßstab 1:1.000)

	- Plan 1.04 Detailplan Maßnahmen Nr. 2 (Anpassung Z-Line) und Nr. 3 (Abstell- / Wartungshallen westlich Z-Line) (Maßstab 1:1.000) - Plan 1.05 Detailplan Maßnahmen Nr. 4 und Nr. 5 (Abstellhallen mit Vorfeldern nördlich Z-Line) (Maßstab 1:1.000) - Plan 1.06 Detailplan Maßnahmen Nr. 7 (Verlegung Rollweg Nord), Nr. 8 (Fanganlage Ost) und Nr. 9 (Gleitwegsender ILS 23) (Maßstab 1:1.000)
Anlage 2	Zentrum Luftoperationen: Bericht zur Erstellung der Datenerfassungssysteme für den Flugplatz Schleswig (ETNS), September 2021
Anlage 3	ACCON Environmental Consultants GmbH: Flug- und Bodenlärmgutachten vom 02.02.2022
Anlage 4	ACCON Environmental Consultants GmbH: Gutachterliche Stellungnahme zu Lärmauswirkungen durch Triebwerkstestläufe auf dem Außenbremsplatz vom 08.03.2022
Anlage 5	ACCON Environmental Consultants GmbH: Luftschadstoffgutachten vom 08.03.2022
Anlage 6	ACCON Environmental Consultants GmbH: Erläuterungen und Darstellung der prognostizierten Kohlendioxid-Emissionen am NATO Flugplatz Schleswig vom 29.09.2022
Anlage 7	GFN Gesellschaft für Freilandökologie und Naturschutzplanung mbH, Landschaftspflegerischer Begleitplan vom 21.06.2023
Anlage 8	GFN Gesellschaft für Freilandökologie und Naturschutzplanung mbH, Entwicklungskonzept für Ausgleichsflächen vom 22.06.2023
Anlage 9	GFN Gesellschaft für Freilandökologie und Naturschutzplanung mbH, Spezielle artenschutzrechtliche Prüfung vom 21.06.2023
Anlage 10	GFN Gesellschaft für Freilandökologie und Naturschutzplanung mbH, Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie vom 21.06.2023
Anlage 11	GFN Gesellschaft für Freilandökologie und Naturschutzplanung mbH, UVP-Bericht vom 21.06.2023

4. Antragsbegründung

Der Antragsteller begründet seinen Antrag vom 04.10.2023 wie folgt:

4.1 Keine Alternativen

4.1.1 Standortalternativen

Der Antragsteller führt in seinem Antrag aus, dass die Stationierungsentscheidung auf der Grundlage einer intensiven Standortuntersuchung erfolgt sei. Wesentliche Kriterien der Untersuchung seien die Struktur- und Stationierungssicherheit des Flugplatzes, die Weiterführung der bestehenden Aufgabe der Überwachung und Aufklärung aus der Luft, die Luftraumstruktur über und im Umfeld des Flugplatzes und die Infrastruktur des Flugplatzes gewesen.

4.1.2 Planungsalternativen

Im Hinblick auf mögliche Planungsalternativen legt der Antragsteller dar, dass für die Maßnahmen im Zusammenhang mit dem Betrieb der Eurodrohne und der Global 6000 zunächst eine Machbarkeitsstudie zur Identifizierung von möglichen Baufeldern durchgeführt worden sei. Die gewählte Variante stelle die unter Berücksichtigung von Vorgaben zur Hindernisfreiheit, Sicherheitsabständen, Kostenfaktoren sowie Natur- und Umweltschutzbelangen beste Variante dar. Für die Maßnahmen im Zusammenhang mit dem Rollkonzept wurden durch das Taktische Luftwaffengeschwader 51 „I“ zwei Varianten geprüft. Die Variante „Ertüchtigung der Rollwege“ sei vorzuziehen gewesen, da diese einen frei von Einschränkungen durchführbaren, wirtschaftlichen Flugbetrieb ermögliche.

4.2 Auswirkungen der beantragten Änderungen

Zu den Auswirkungen der Änderungen führt der Antragsteller Folgendes aus:

4.2.1 Betroffenheit anderer Grundstücke

Die beantragten Änderungen sollen fast ausschließlich innerhalb der bestehenden und umzäunten Flächen des NATO-Flugplatzes Schleswig umgesetzt werden.

Außerhalb der Liegenschaft solle die Maßnahme „Errichtung einer Aufstell- / Betriebsfläche SAT-COM“ erfolgen. Zur Eingliederung dieser Flächen sei eine Verlegung des bestehenden Außenzauns erforderlich. Die Erweiterung umfasse insgesamt ca. 10.130 m² und betreffe einen Teilbereich des im Eigentum der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (BlmA) stehenden Flurstücks

21/4 (Flur 2, Gemarkung Klein Rheide). Eine Landbeschaffung sei daher nicht erforderlich. Der Großteil des Flurstücks gehöre bereits zu dem umzäunten Flugplatzgelände.

Die entsprechende Fläche sei im Flächennutzungsplan der hier betroffenen Gemeinde Klein Rheide als „Flächen für die Landwirtschaft“ ausgewiesen und werde derzeit auch landwirtschaftlich genutzt.

4.2.2 Bauschutzbereich

Eine Anpassung des Bauschutzbereichs sei mit der beantragten Änderung nicht verbunden. Entsprechende Auswirkungen seien nicht gegeben.

4.2.3 Flugbetriebliche Auswirkungen

4.2.3.1 Auswirkungen auf Kapazität und Flugbetrieb

Die geplanten Änderungen seien mit dem Betrieb von 20 Luftfahrzeugen des Typs Eurodrohne, wovon sich jeweils drei Luftfahrzeuge dauerhaft in standortfremder Industrie-Instandsetzung befänden und drei Luftfahrzeugen des Typs Global 6000 verbunden. Zudem solle mit Aufnahme des Flugbetriebs mit unbemannten Luftfahrzeugen zukünftig auch die Start- und Landebahn 07/25 genutzt werden, die ausschließlich zur Nutzung mit unbemannten Luftfahrzeugen freigegeben werden solle. Die Einrüstung des ILS CAT I verändere die Kapazität des NATO-Flugplatzes Schleswig nicht, da keine zusätzlichen Flugbewegungen oder Verkehre ermöglicht würden, die bislang nicht am NATO-Flugplatz Schleswig verkehren konnten. Auch die Anfliegbarkeit bei schlechten Sichtverhältnissen werde nicht verändert.

Für die Ermittlung der flugbetrieblichen Änderungen hat der Antragsteller Datenerfassungssysteme für vier Szenarien („Vergleichsszenario 2017 – 2020“, „Nullszenario 2033“, „Prognoseszenario 2033“ und „Lärmschutzbereich 2020“) erstellen lassen, in denen die Veränderungen der Flugbewegungszahlen dargestellt seien.

4.2.3.2 Änderung des Flugbetriebs durch Betrieb der UAV

4.2.3.2.1 Betriebsweise

Zum geplanten Betrieb der Eurodrohne legt der Antragsteller dar, dass die Verfahren für Starts, Landungen, Ab- und Anflüge sowie der Betrieb am Boden (Rollen) bei unbemannten Luftfahrzeugen wie bei bemannten Luftfahrzeugen durchgeführt werden.

4.2.3.2.2 Gewährleistung sicherheitsrelevanter Anforderungen an die Eurodrohne

Die am NATO-Flugplatz Schleswig vorgesehenen unbemannten Luftfahrzeuge der MALE Klasse (Medium Altitude Long Endurance) sollen vor Aufnahme des Regelbetriebs eine formale Musterzulassung durchlaufen.

4.2.3.2.3 Nutzung des Luftraums

Um den NATO-Flugplatz Schleswig bestehe eine Kontrollzone, darüber seien Flugbeschränkungsgebiete eingerichtet.

4.2.4 Auswirkungen auf die Umwelt

Zur Beurteilung der Umweltauswirkungen habe der Antragsteller ein Flug- und Bodenlärmgutachten, eine Stellungnahme zum Bodenlärm, ein Luftschadstoffgutachten, eine Darstellung der CO₂-Emissionen, einen Landschaftspflegerischen Begleitplan, ein Entwicklungskonzept für Ausgleichsflächen, eine Artenschutzrechtliche Prüfung, einen Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) und einen UVP-Bericht vorgelegt. In diesen Gutachten seien die Schutzgüter Menschen, menschliche Gesundheit, Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt, Fläche, Boden, Wasser, Luft, Klima, Landschaft, kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter sowie die Wechselwirkung zwischen den vorgenannten Schutzgütern vertieft untersucht und bewertet worden.

4.2.4.1 Fluglärm

Unter Verweis auf das vorgelegte Flug- und Bodenlärmgutachten fasst der Antragsteller die vorhabenbedingten Fluglärm Auswirkungen wie folgt zusammen:

Die Fluglärmbelastungen sollen aufgrund der flugbetrieblichen Änderungen im Vergleich zum „Nullszenario 2036“ zunehmen. Dies sei dem vorhabenbedingten Flugbetrieb der Eurodrohne und des Luftfahrzeugtyps Global 6000 zuzurechnen. Die Zunahme des äquivalenten Dauerschallpegels am Tag betrage in Abhängigkeit von der Lage der betrachteten Immissionsorte zwischen 0,1 dB(A) und 6,0 dB(A). In der Nacht ergebe sich eine deutliche Erhöhung der Fluglärmbelastungen. Die Zunahme betrage in Abhängigkeit von der Lage der betrachteten Immissionsorte zwischen 0,7 dB(A) und 20,6 dB(A) – wobei der äquivalente Dauerschallpegel jedoch an allen betrachteten Immissionsorten deutlich unter 50 dB(A) verbleibe.

Im Vergleich zum „Vergleichsszenario 2017 – 2020“ hingegen sollen die Fluglärmbelastungen abnehmen. Maßgeblich wirke sich insoweit der vorhabenunabhängige Austausch des Luftfahrzeugs

Tornado gegen den Luftfahrzeugtyp Eurofighter aus. In bewohnten Bereichen sollen im „Prognoseszenario 2036“ maximale Fluglärmbelastungen von tags 64,2 dB(A) und nachts 46,3 dB(A) erreicht werden.

In Bezug auf die Feststellung der Wesentlichkeit der Änderung des Flugplatzes gemäß § 4 Abs. 5 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm (FluLärmG) sei festzustellen, dass an allen 1.302 Kurvenpunkten der Tag-Schutzzone 1 (68 dB(A)) und an sieben Kurvenpunkten der Nacht-Schutzzone eine Abnahme des äquivalenten Dauerschallpegels von größer 2 dB(A) auftreten werde. Diese Veränderungen seien im Wesentlichen auf den vorhabenunabhängigen Austausch des Flugzeugmusters Tornado gegen den Eurofighter zurückzuführen.

4.2.4.2 Bodenlärm durch Triebwerkstestläufe

Unter Bezugnahme auf die vorgelegte „Gutachterliche Stellungnahme zu Lärmauswirkungen durch Triebwerkstestläufe auf dem Außenbremsplatz“ führt der Antragsteller aus, dass die Triebwerkstestläufe auf der Außenbremsplatte zu keiner relevanten Erhöhung der Lärmsituation beitragen könnten, da die berechneten Mittelungspegel erheblich geringer ausfielen als die ermittelten Flug- und Bodenlärmbelastungen. Aufgrund der Seltenheit der Ereignisse, mit maximal 10 Ereignissen in den sechs verkehrsreichsten Monaten, würden auch die erwarteten Maximalpegel keine erhebliche Belästigung darstellen.

4.2.4.3 Luftschadstoffe

Betreffend die Abschätzung möglicher vorhabenbedingter Auswirkungen seien im vorgelegten Luftschadstoffgutachten die Schadstoffe Stickstoffoxide (NO_x und NO_2), Schwefeloxide (SO_x) Feinstaub ($\text{PM}_{10} = \text{PM}_{2,5}$), Ultrafeinpartikel und Benzol (C_6H_6) sowie Gerüche betrachtet worden. In allen betrachteten Szenarien würden die Irrelevanzgrenzen der TA Luft für alle betrachteten Schadstoffe deutlich unterschritten und auch die vorhabenbedingte Zusatzbelastung sei als irrelevant einzuordnen, da die Veränderungen der Immissionskonzentrationen für alle betrachteten Schadstoffe unterhalb der messtechnischen Nachweisgrenzen lägen.

4.2.4.4 Eingriffe in Natur und Landschaft

Die Eingriffe in Natur und Landschaft seien im Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP) ermittelt und gemäß der Bundeskompensationsverordnung (BKompV) bewertet worden. Zudem empfehle der LBP Maßnahmen zur Vermeidung, zur Minimierung und zum Ausgleich. Die vorhabenbedingte

Neuversiegelung betrage 15,2 ha. In diesem Zusammenhang komme es zu einer Inanspruchnahme gesetzlich geschützter Biotope, für die ein entsprechender Ausnahmeantrag bei der zuständigen Naturschutzbehörde gestellt werde.

Der ermittelte biotopwertbezogene Kompensationsbedarf von 76.889 Wertpunkten und der funktionswerte Kompensationsbedarf von 2.942.199 Wertpunkten könnten durch Entsiegelungen und Wiederherstellungen, sowie die vorgeschlagenen Ausgleichsmaßnahmen vollständig kompensiert werden.

4.2.4.5 Artenschutz

Der Antragsteller erläutert unter Bezugnahme auf die vorgelegte spezielle artenschutzrechtliche Prüfung, dass das Vorhaben nicht gegen die Verbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG verstoße. Der vorhabenbedingte Verlust von Fortpflanzungs- und Ruhestätten im Sinne des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG von Feldlerche und Großem Brachvogel könne entsprechend ausgeglichen und die mögliche Schädigung/Tötung von Brutvögel gem. § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG durch Bauzeitenregelung, Vergrämung und negative Besatzkontrolle ausgeschlossen werden.

4.2.4.6 Natura 2000

Der vorgelegte LBP stelle fest, dass erhebliche Beeinträchtigungen der betrachteten Schutzgebiete durch das Vorhaben ausgeschlossen werden könnten.

4.2.4.7 Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser

Unter Verweis auf den Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie erläutert der Antragsteller, dass die geplanten Maßnahmen im Hinblick auf den durch Vorhaben potentiell betroffenen Grundwasserkörper „Eider/Treene-Geest“ und den durch das Vorhaben potentiell betroffenen Oberflächenwasserkörper „Rheider Au OL“ insgesamt mit den Bewirtschaftungszielen der §§ 27 und 47 WHG vereinbar seien.

4.2.5 Entwässerung

Das beantragte Vorhaben habe keine Auswirkungen auf die bestehende Entwässerung, da die Flugbetriebsflächen und die Hochbauten zur Ableitung des anfallenden Niederschlagswassers an das bestehende Netz angeschlossen und über dieses eingeleitet würden. Für die geplante Enteisung der Luftfahrzeuge des Typs Global 6000 auf der bestehenden Abstellfläche zwischen den

geplanten Hallen 703 und 704 werde die Entwässerung so angepasst, dass das mit Flugzeugenteisungsmittel beaufschlagte Oberflächenwasser über einen Schieberschacht in einen Auffangbehälter abgeführt und anschließend entsorgt werde.

4.2.6 Raumordnung und Städtebau

Der Antragsteller legt mit dem Antrag die Grundlagen zur Prüfung der Erfordernisse der Raumordnung und des Städtebaus dar. Insoweit weist er daraufhin, dass mit dem Vorhaben ein zusätzlicher Flächenbedarf von ca. 10.130 m² verbunden ist und die Fläche derzeit im Flächennutzungsplan der Gemeinde Klein Rheide als Fläche für Landwirtschaft ausgewiesen sei.

Wegen weiterer Einzelheiten wird auf den Antrag des Antragstellers vom 04.10.2023 und die vorgelegten Unterlagen verwiesen.

V. Antragsteller

Das Bundesministerium der Verteidigung hat das Amt für Bundesbau Schleswig-Holstein (AfB) beauftragt, für die Bundeswehr die für den Genehmigungsantrag als Grundlage für das Genehmigungsverfahren nach § 6 Abs. 4 Satz 2 LuftVG erforderlichen Unterlagen erarbeiten zu lassen. Das AfB hat in Verfahrensstandschaft für das Bundesministerium der Verteidigung die oben näher beschriebenen Änderungen des NATO-Flugplatzes Schleswig nach § 6 Abs. 4 Satz 2 LuftVG i.V.m. § 30 LuftVG für die Bundeswehr – Teilstreitkraft Luftwaffe – als Halter des NATO-Flugplatzes Schleswig beantragt.

VI. Verfahrensgang

1. Öffentlichkeitsbeteiligung

Die Öffentlichkeit wurde in dem Änderungsgenehmigungsverfahren beteiligt. Die Antragsunterlagen wurden zur Beteiligung der Öffentlichkeit in den Gemeinden, in denen sich das Vorhaben voraussichtlich auswirken wird, namentlich der Stadt Schleswig, den Ämtern Kirchspielslandgemeinden Eider, Kropp-Stapelholm, Arensharde, Haddeby, Schlei-Ostsee, Hüttener Berge, Südangeln und Süderbrarup in der Zeit vom 16.10.2023 bis 15.11.2023 ausgelegt. Ort und Zeit der Auslegung wurden in den Auslegungsgemeinden vorher ortsüblich bekannt gemacht. Zudem erfolgte im gleichen Zeitraum eine Einstellung der Antragsunterlagen im UVP-Portal des Bundes und im Online-Portal für Planfeststellungsverfahren in Schleswig-Holstein. Die betroffene Öffentlichkeit erhielt Gelegenheit, sich zu dem Vorhaben und den Umweltauswirkungen zu äußern. Die Äußerungsfrist hierfür endete mit Ablauf des 15.12.2023.

2. Beteiligung der Gebietskörperschaften, Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange

Ferner wurden die folgenden Behörden, deren Aufgabenbereich durch das Vorhaben berührt wird, sonstigen Träger öffentlicher Belange und Verbände gemäß § 18 Abs. 1 Satz 4 UVPG i.V.m. § 73 Abs. 2 VwVfG durch Übersendung der Antragsunterlagen und Einräumung der Gelegenheit zur Stellungnahme beteiligt:

- Stadt Schleswig
- Kreis Schleswig-Flensburg
- Amt Kirchspielslandgemeinden Eider
- Gemeinde Delve
- Amt Arensharde
- Gemeinde Ellingstedt
- Gemeinde Hüsby
- Amt Kropp-Stapelholm
- Gemeinde Stapel
- Gemeinde Bergenhusen
- Gemeinde Wohlde
- Gemeinde Börm
- Gemeinde Erfde
- Gemeinde Meggersdorf
- Gemeinde Tetenhusen
- Gemeinde Alt Bennebek
- Gemeinde KleinBennebek
- Gemeinde Dörpstedt
- Gemeinde Große Rheide
- Gemeinde Kropp
- Amt Schlei-Ostsee
- Gemeinde Güby
- Gemeinde Fleckeby
- Gemeinde Kosel
- Amt Haddeby
- Gemeinde Dannewerk

- Gemeinde Borgwedel
- Gemeinde Geltorf
- Gemeinde Selk
- Gemeinde Lottorf
- Gemeinde Jagel
- Gemeinde Busdorf
- Gemeinde Fahrdorf
- Amt Südangeln
- Gemeinde Schaalby
- Gemeinde Bordersby-Goltorf
- Gemeinde Taarstedt
- Gemeinde Twedt
- Gemeinde Tolk
- Gemeinde Struxsdorf
- Gemeinde Uelsby
- Amt Hüttener Berge
- Gemeinde Owschlag
- Gemeinde Brekendorf
- Amt Süderbrarup
- Gemeinde Ulsnis
- Gemeinde Loit
- Archäologisches Landesamt
- Bundesanstalt für Immobilienaufgaben
- Landesamt für Denkmalpflege Schleswig-Holstein
- GMSH-Gebäudemanagement Schleswig-Holstein AöR
- Ministerium für Inneres, Kommunales, Wohnen und Sport des Landes Schleswig-Holstein
- Landeskriminalamt Schleswig-Holstein – Dezernat 33, Kampfmittelräumdienst
- Landesamt für Umwelt Schleswig-Holstein
- Landesamt für Landwirtschaft und nachhaltige Landentwicklung Schleswig-Holstein
- Polizeidirektion Flensburg
- Ministerium für Energiewende, Klimaschutz, Umwelt und Natur des Landes Schleswig-Holstein
- Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus des Landes Schleswig-Holstein
- Hansewerk AG - Zentrale

- DFS Deutsche Flugsicherung GmbH
- Vodafone Kabel Deutschland
- Landwirtschaftskammer Schleswig-Holstein
- Staatliche Arbeitsschutzbehörde bei der Unfallkasse Nord
- Schleswig-Holstein Netzt AG
- Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein
- Industrie- und Handelskammer zu Flensburg
- Deutsche Telekom Technik GmbH
- Luftfahrtbundesamt
- Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistung der Bundeswehr, Referat Infra I 3

Nach gewährter Fristverlängerung endete die Frist zur Stellungnahme für das Ministerium für Energiewende, Klimaschutz, Umwelt und Natur des Landes Schleswig-Holstein mit Ablauf des 20.12.2023 und für das Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistung der Bundeswehr, Referat Infra I 3 mit Ablauf des 19.01.2024. Für die Übrigen beteiligten Träger öffentlicher Belange, Gebietskörperschaften und Behörden endete die Frist mit Ablauf des 15.12.2023.

3. Gegenstände der Einwendungen und Stellungnahmen

Insgesamt sind 16 Stellungnahmen von Behörden und Unternehmen und 2 Einwendungen von Privatpersonen innerhalb der Einwendungs- und Stellungnahmefristen eingegangen.

Mit Bezug auf die Verfahrensakten lassen sich die zu den Antragsunterlagen vorgebrachten Einwendungen im Wesentlichen durch folgende stichwortartigen und thematisch zusammengefassten Aussagen wiedergeben:

Immissionsbelastung (Lärm):

- das Flug- und Bodenlärmgutachten sei unvollständig, methodisch fehlerhaft und widersprüchlich, insbesondere in Bezug auf
 - die Nachvollziehbarkeit der Auswahl der sechs verkehrsreichsten Monate,
 - die Betrachtung des Mittelungspegels und des Maximaldruckpegels in Dezibel (A),
 - die Ermittlung der Entfernungen ausgehend vom Flugplatzbezugspunkt,
 - die fehlende Berücksichtigung tieffrequenter Schalldruckpegel;
- das Gutachten sei ein Gefälligkeitsgutachten, in dem gesundheitliche Schädigungen durch die Verwendung der Szenarien bewusst bagatellisiert würden;

- die Steigerung der (Dauer-)Belastungen durch Fluglärm – insbesondere in der Nachtzeit - durch den geplanten Ausbau bedrohe Gesundheit und Lebensqualität der Anwohner und Tiere;

Immissionsbelastung (Luftschadstoffe):

- das Luftschadstoffgutachten sei unvollständig und methodisch fehlerhaft, insbesondere in Bezug auf:
 - die fehlende Betrachtung der Auswirkungen der Verwendung des NATO-Treibstoffs JP-8 und der damit verbundenen Immissionen durch PFC (PFOS und PFOA),
 - die festgestellte Unterschreitung der Irrelevanzgrenzen bei Verdopplung der Emissionen,
 - das Fehlen von Messungen und Probenentnahmen von Ort,
 - die Verwendung des Computerprogramms LASPORT und die Abgrenzung des Untersuchungsraums;

Schutzgut Klima:

- die zusätzlichen CO₂-Immissionen seien klimaschädlich und erwiesen sich als Eingriffe in die Lebens- und Eigentumsrechte der Anwohner;
- die Berechnungen der CO₂-Emissionen erwiesen sich als fehlerhaft, da sie die prognostizierten Flugbewegungen nicht berücksichtigten bzw. zu niedrige Flugbewegungszahlen ansetzten;
- die Aussagen des Luftschadstoffgutachtens im Hinblick auf Mengen des notwendigen Kraftstoffs am Standort Schleswig-Jagel stünden in Widerspruch zu den Aussagen der Darstellungen zu den prognostizierten CO₂-Emissionen.

Die Einwendungsschreiben und Stellungnahmen lagen der Genehmigungsbehörde vor und waren Gegenstand der Entscheidungsfindung.

Der Inhalt der Stellungnahmen von Behörden und Unternehmen wird im Folgenden zusammengefasst:

3.1 Stellungnahme der Gemeinden Borgwedel, Busdorf, Dannewerk, Fahrdorf, Geltorf, Jagel und Lottorf

Mit Schreiben vom 15.12.2023 haben die Gemeinden Borgwedel, Busdorf, Dannewerk, Fahrdorf, Geltorf, Jagel und Lottorf mitgeteilt, dass keine Bedenken bestehen.

3.2 Stellungnahme der Gemeinde Selk

Mit Schreiben vom 15.12.2023 bat die Gemeinde Selk um ein jährliches Update mit ggf. vorgenommenen Änderungen des Lärmkollektivs.

3.3 Stellungnahme des Amtes KLG Eider

Mit Schreiben vom 09.11.2023 hat sich das Amt KLG Eider dahingehend zum Verfahren geäußert, dass keine Bedenken bestehen.

3.4 Stellungnahme des Kreises Schleswig-Flensburg

Mit Schreiben vom 16.11.2023 hat sich der Kreis Schleswig-Flensburg wie folgt zum Verfahren geäußert.

3.4.1 Untere Naturschutzbehörde

Die Untere Naturschutzbehörde des Kreises Schleswig-Flensburg teilte mit, dass der Knickrodung zum Zwecke der Ausgleichsflächengestaltung nicht zugestimmt werde, da nach § 15 Abs.1 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) das Vermeidungsgebot gelte, wonach der Verursacher verpflichtet sei, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen.

Den beantragten Infrastrukturanpassungen könne die Untere Naturschutzbehörde unter Berücksichtigung der nachstehenden Bedingungen und Auflagen zustimmen:

Bedingungen:

(1) Ausstehende Bilanzierung temporärer Eingriffe: Die Bilanzierung des Ausgleichs für temporäre Beeinträchtigungen solle frühzeitig vor Baubeginn unaufgefordert nachgereicht werden. Mit der Baumaßnahme dürfe erst begonnen werden, wenn die notwendige Befreiung zum Eingriff in geschützte Biotopie erteilt sei und vorgelegt werde.

(2) Ausstehende Befreiung vom Biotopschutz: Der Antrag auf Befreiung vom Biotopschutz solle nachgereicht werden. Mit den Baumaßnahmen dürfe erst begonnen werden, wenn die Genehmigung erteilt sei und vorgelegt werde.

Auflagen:

- (1) Der Landschaftspflegerische Begleitplan (LBP) und der artenschutzrechtliche Fachbeitrag sollten beachtet und verbindlich umgesetzt werden.
- (2) Eine Umweltbaubegleitung solle sicherstellen, dass es zu keinem Verstoß gemäß § 44 BNatschG komme (bei Maßnahmen zwischen 01.03 - 31.08).
- (3) Abweichungen vom Bauzeitenfenster seien nur mit schriftlicher Zustimmung zulässig; Gründe und Maßnahmen müssten fachlich dargestellt werden.
- (4) Bodenaushub dürfe nicht zur Verfüllung von geschützten Lebensräumen verwendet werden; bei Verbringung auf landwirtschaftliche Flächen sei eine Genehmigung erforderlich.
- (5) Kompensationsmaßnahmen im Entwicklungskonzept sollten durch einen jährlichen Monitoringbericht dokumentiert werden.

3.4.2 Untere Bodenschutzbehörde

Die Untere Bodenschutzbehörde wies darauf hin, dass bei Erdarbeiten durch den Bauherrn, die Bauleitung und die ausführende Baufirma verstärkt auf Auffälligkeiten wie z. B. Geruch nach Mineralöl oder Lösungsmitteln, Verfärbungen des Bodens oder abgelagerte Abfälle zu achten sei. Träten sensorische Auffälligkeiten auf, sei dies der unteren Bodenschutzbehörde mitzuteilen und die Arbeiten seien zu stoppen.

3.4.3 Untere Wasserbehörde

Die Untere Wasserbehörde merkt im Rahmen des Beteiligungsverfahrens an, dass der verrohrte Gewässerverlauf der Rheider Au bei der Vorhabenrealisierung überbaut würde. Zudem weist sie darauf hin, dass ein Plan mit der genauen Darstellung des Gewässerverlaufes und den geplanten Maßnahmen in den Antragsunterlagen fehle.

Weiterhin seien aus Sicht der Untere Wasserbehörde folgende Punkte zu beachten:

- (1) Im Bereich des neuen Rollweges sei die statische Situation der verrohrten Rheider Au hinsichtlich der zu erwartenden Verkehrsbelastungen zu überprüfen und ggfls. sei das Rohrmaterial auszutauschen.

(2) Gewässertrassen sollten frei zugänglich gehalten werden, das treffe auch auf verrohrte Gewässer zu. In der Bauphase (Gebäude Nr.703) seien Beschädigungen nicht auszuschließen. Die Gewässerverrohrung unterhalb des Gebäudes Nr. 703 sollte umgelegt werden und am Gebäude vorbeigeführt werden.

3.4.4 Untere Bauaufsichtsbehörde

Von Seiten der Unteren Bauaufsichtsbehörde bestehen keine Bedenken hinsichtlich des Vorhabens.

3.5 Stellungnahme des Ministeriums für Inneres, Kommunales, Wohnen und Sport des Landes Schleswig-Holstein

Mit Schreiben vom 13.11.2023 hat sich das Ministerium für Inneres, Kommunales, Wohnen und Sport des Landes Schleswig-Holstein wie folgt zum Verfahren geäußert:

Der Landesentwicklungsplan Schleswig-Holstein (Fortschreibung 2021) enthalte in Kapitel 4.3.4 (Luftverkehr) keine Festlegungen oder Aussagen zum Flughafen Jagel oder anderen militärischen Flughäfen. Der Bereich des Flugplatzes sowie die umliegenden Flächen seien als ländlicher Raum dargestellt; nördlich des Flugplatzes befinde sich ein Entwicklungsraum für Tourismus und Erholung.

Im noch geltenden Regionalplan V Nord (Neufassung 2002) werde lediglich die militärische Nutzung der Flugplätze Jagel und Eggebek erwähnt. In der Karte sei der Flugplatz als „Sondergebiet Bund“ ausgewiesen, ebenso wie der Bauschutzbereich des NATO-Flugplatzes Schleswig.

Dem beabsichtigten Vorhaben stünden keine Erfordernisse der Raumordnung entgegen; es entspreche den Grundsätzen des LEP 2021 und dem geltenden Regionalplan. Aus landesplanerischer Sicht gebe es zu den übersandten Planunterlagen keine Anregungen oder Hinweise.

3.6 Stellungnahme der Stadt Schleswig

Mit Schreiben vom 07.11.2023 hat sich die Stadt Schleswig wie folgt zum Verfahren geäußert:

Die geplante dauerhafte Stationierung von Drohnen des Typs Eurodrohne sowie von Luftfahrzeugen des Typs Global 6000 auf dem NATO-Flugplatz Schleswig würde von der Stadt Schleswig begrüßt. Neben der Verteidigungsfähigkeit der Bundesrepublik Deutschland würde die im Zuge der

Stationierung geplante personelle Aufstockung des Luftwaffenstandortes auch der regionalen Wirtschaft zugutekommen. Darüber hinaus würde die Stadt Schleswig ausdrücklich die erwartete Reduktion des Fluglärms gemäß Fluglärmgutachten begrüßen. Dies wäre ein wichtiger Beitrag zur Steigerung der Akzeptanz für den bedeutsamen Auftrag der Luftwaffe in der Bevölkerung in Schleswig und Umgebung.

3.7 Stellungnahme der Vodafone GmbH

Mit Schreiben vom 28.11.2023 hat sich die Vodafone GmbH dahingehend zum Vorhaben geäußert, dass keine Einwände bestünden. Im Planbereich befänden sich keine Telekommunikationsanlagen der Vodafone GmbH und eine Neuverlegung von Telekommunikationsanlagen sei derzeit nicht geplant.

3.8 Stellungnahme der Oberen Denkmalschutzbehörde

Die Obere Denkmalschutzbehörde des Landes Schleswig-Holstein hat sich mit Schreiben vom 27.11.2023 wie folgt zum Verfahren geäußert.

Die Obere Denkmalschutzbehörde könne der Planung unter der Auflage zustimmen, dass die betroffenen Flächen vor Beginn der Erdarbeiten durch das Archäologische Landesamt Schleswig-Holstein untersucht sowie vorhandene Denkmale geborgen und dokumentiert würden. Da diese Untersuchungen zeitintensiv sein könnten, werde eine frühzeitige Abstimmung empfohlen, um Bauverzögerungen zu vermeiden.

Bei den überplanten Flächen handele es sich um Bereiche, in denen bekannte oder vermutete Kulturdenkmale lägen. Das archäologische Interessengebiet weise auf ein erhöhtes Denkmalvorkommen hin, sodass das Archäologische Landesamt bei Maßnahmen zu beteiligen wäre. Es bestünden ausreichende Anhaltspunkte, dass im weiteren Planungsverlauf in Denkmale eingegriffen werden könnte. Die Flächen lägen unter anderem im Bereich einer Befestigungsanlage (Jagel LA 38), des Ochsenwegs (Jagel LA 39), eines Grabhügels (Jagel LA 20) sowie mehrerer jungsteinzeitlicher Einzelfunde. Erdarbeiten bedürften daher gemäß § 12 Abs. 2 Satz 6 Denkmalschutzgesetz Schleswig-Holstein (DSchG SH) der Genehmigung des Archäologischen Landesamtes Schleswig-Holstein.

Nach Abwägung der Belange stünden aus Sicht der oberen Denkmalschutzbehörde keine Gründe des Denkmalschutzes einer Genehmigung entgegen. Diese wäre gemäß § 13 Abs. 2 DSchG SH

zu erteilen und mit Auflagen zu archäologischen Untersuchungen nach § 13 Abs. 4 DSchG SH zu versehen, um Beeinträchtigungen zu minimieren. Auf diese Weise könnten die Denkmale zumindest als wissenschaftlich auswertbare Dokumentation, Funde und Proben im Sinne eines schonenden Umgangs mit Kulturgütern (§ 1 Abs. 1 und 2 DSchG SH) erhalten bleiben.

Die Umsetzung der Planung wäre unter Einhaltung dieser Auflagen vertretbar. Der Verursacher hätte gemäß § 14 DSchG SH die Kosten für Untersuchung, Erhaltung, Bergung, Dokumentation und Veröffentlichung der Ergebnisse im zumutbaren Rahmen zu tragen.

Ergänzend wies die Obere Denkmalschutzbehörde auf § 15 DSchG SH hin. Danach habe derjenige, der Kulturdenkmale entdecke, dies unverzüglich der oberen Denkmalschutzbehörde mitzuteilen. Die Verpflichtung zur Erhaltung von Denkmal und Fundstelle bestünde bis spätestens vier Wochen nach Mitteilung, soweit dies ohne erhebliche Nachteile oder Kosten möglich sei.

3.9 Stellungnahme der Arbeitsschutzbehörde

Die Arbeitsschutzbehörde des Landes Schleswig-Holstein hat sich mit Schreiben vom 20.11.2023 zum Verfahren dahingehend geäußert, dass keine Bedenken bestünden, wenn die Hinweise aus dem Beiblatt mit in die Genehmigung aufgenommen würden. Auflagen seien nicht erforderlich. Die Arbeitsschutzbehörde bat jedoch um eine Übersendung einer Durchschrift der Genehmigung.

3.10 Stellungnahme des Ministeriums für Energiewende, Klimaschutz, Umwelt und Natur des Landes Schleswig-Holstein

Mit Schreiben vom 15.12.2023 hat die Anhörungsbehörde nach Rücksprache mit der Genehmigungsbehörde der obersten Naturschutzbehörde die Antragsunterlagen zur Stellungnahme übermittelt. Das zuständige Ministerium für Energiewende, Klimaschutz, Umwelt und Natur des Landes Schleswig-Holstein hat nach gewährter Fristverlängerung mit Schreiben vom 20.12.2023 eine Stellungnahme abgegeben.

Das Ministerium für Energiewende, Klimaschutz, Umwelt und Natur des Landes Schleswig-Holstein erachtete den mit den Antragsunterlagen vorgelegten „Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie“ als nicht prüffähig, da die Änderungen und potentiellen Auswirkungen nicht quantitativ betrachtet worden seien, Angaben zum Bestand und zur konkreten Ausgestaltung des Regenrückhaltebeckens fehlten und ein Nachweis darüber fehlte, dass die verwendeten Enteisungsmittel dem Stand der Technik entsprächen. Zudem seien die im Hinblick auf die Ergebnisse des Luftschadstoffgut-

achtens gezogenen Schlussfolgerungen nicht nachvollziehbar. Insbesondere seien in dem in Bezug genommenen Luftschadstoffgutachten keine direkt gewässerrelevanten Parameter betrachtet worden. In Bezug auf die Entwässerungsplanung wurde eine detailliertere Beschreibung und Abgrenzung und eine Quantifizierung Änderungen des Oberflächenabflusses empfohlen.

Im Hinblick auf die „Spezielle artenschutzrechtliche Prüfung“ erachtete die oberste Naturschutzbehörde die Herleitung der Anzahl der vom Lebensraumverlust betroffenen Brutpaare der Offenlandbrüter für nicht nachvollziehbar. Zudem fehle eine konkrete textliche und kartografische Darstellung der Ausgleichsmaßnahmen und eine Erläuterung zur konkreten Erreichbarkeit der Zielvorgabe einer artenreichen Segetalflora.

Der Eingriffsregelung und -bilanzierung wurde zunächst aufgrund des Fehlens der Berechnung des Kompensationsbedarfs für temporär in Anspruch genommene Flächen nicht zugestimmt. Zudem wurde empfohlen, die Notwendigkeit der Eingriffe in Knicks zu überprüfen. Zur Rechtfertigung der Reduzierung des Ausgleichsfaktors wird eine verbindliche Bestätigung der beabsichtigten Nutzung des vorhandenen Knicks inklusive Stubben für die Anlage des neuen Knicks gefordert. Weiter fehlten eine Beschreibung wie die entsiegelten Flächen zum Zielbiotop entwickelt werden sollen und Maßnahmenblätter für die vorgestellten Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen.

4. Anhörung des Antragstellers zu den Gegenständen der Einwendungen und Stellungnahmen

Mit Aufklärungsschreiben vom 23.01.2024 ist der Antragsteller zu dem Inhalt der Einwendungen und Stellungnahmen angehört worden.

5. Antragsänderung

Mit Änderungsantrag vom 02.06.2025 legte der Antragsteller überarbeitete Antragsunterlagen vor. Hintergrund der Überarbeitung der Antragsunterlagen waren die folgenden zwischenzeitlichen Entwicklungen:

- Entscheidung über die vollständige Ausmusterung des Luftfahrzeugmusters Tornado am Standort Schleswig bis zum Jahr 2030 ohne Ersetzung durch einen Nachfolger für dieses Luftfahrzeugmuster am Standort Schleswig
- Änderung der geplanten flugbetrieblichen Maßnahmen durch folgende Änderungen:
 - Anpassung von Rollwegbreiten (Verbreiterung auf 23 m) (in den Planunterlagen in Anlage 1.2 als Maßnahme Nr. 6 bezeichnet)

- Verlegung Rollweg Nord und Verbreiterung auf eine Breite von 23 m einschließlich Verlängerung bis Halle 36 mit einer Breite von 15 m sowie Rückbau Rollweg Nord alt und Rückbau Verbindungsrollweg zwischen Bahnende der Start- und Landebahn 05/23 und Halle 36 sowie Rückbau Flugbetriebsflächen zwischen Halle 36 und Halle 31 (in den Planunterlagen in Anlage 1.2 als Maßnahme Nr. 7 bezeichnet)
- Vergrößerung von Gebäude 700 mit den Maßen 58 m x 135 m und Höhe 14 m
- Änderung der geplanten nachrichtlich dargestellten Maßnahmen durch folgende Änderungen:
 - Entfall des bisher vorgesehenen Gebäudes 693,
 - Rückbau von sonstigen Flächen (insbesondere Straßen und Wege) (in den Planunterlagen in Anlage 1.2 als Maßnahme Nr. 14 bezeichnet),
 - Rückbau des bestehenden Rollwegs zur Halle 36

Im Zusammenhang mit der Überarbeitung der Antragsunterlagen erfolgte eine Anpassung des Prognosehorizontes auf das Jahr 2036.

Der Antragsteller legte mit seinem Änderungsantrag folgende überarbeitete Antragsunterlagen vor:

Anlage 1.1	Airport Consulting Engineers, Ingenieurgesellschaft für Flughafenplanung und Verkehrswesen mbH: Technische Technischer Erläuterungsbericht vom 19.05.2022, Überarbeitung vom 21.10.2024
Anlage 1.2	Gebäudemanagement Schleswig-Holstein AöR, Technische Planunterlagen vom 09.10.2024 - Plan 1.01 Übersichtlageplan (Maßstab 1:5.000) - Plan 1.02 Detailplan Maßnahmen Nr. 1 (West), Nr. 6 und Nr. 8 (West) (Maßstab 1:1.000) - Plan 1.03 Detailplan Maßnahme Nr. 1 (Ost) und Nr. 6 (Maßstab 1:1.000) - Plan 1.04 Detailplan Maßnahmen Nr. 2, Nr. 3 und Nr. 6 (Maßstab 1:1.000) - Plan 1.05 Detailplan Maßnahmen Nr. 4, Nr. 5 und Nr. 6 (Maßstab 1:1.000) - Plan 1.06 Detailplan Maßnahmen Nr. 6, Nr. 7, Nr. 8 (Ost) und Nr. 9 (Maßstab 1:1.000) - Plan 1.07 Detailplan Maßnahmen Nr. 9 und Nr. 10 (Maßstab 1:1.000)

Anlage 2	Zentrum Luftoperationen: Bericht zur Erstellung der Datenerfassungssysteme für den Flugplatz Schleswig (ETNS), September 2021, Überarbeitung vom 28.06.2024
Anlage 3	ACCON Environmental Consultants GmbH: Flug- und Bodenlärmgutachten vom 02.02.2022, Überarbeitung vom 30.11.2024
Anlage 4	ACCON Environmental Consultants GmbH: Gutachterliche Stellungnahme zu Lärmauswirkungen durch Triebwerkstestläufe auf dem Außenbremsplatz vom 08.03.2022, Überarbeitung vom 30.11.2024
Anlage 5	ACCON Environmental Consultants GmbH: Luftschadstoffgutachten vom 17.02.2025
Anlage 6	ACCON Environmental Consultants GmbH: Erläuterungen und Darstellung der prognostizierten Kohlendioxid-Emissionen am NATO Flugplatz Schleswig vom 17.02.2025
Anlage 7	GFN Gesellschaft für Freilandökologie und Naturschutzplanung mbH, Landschaftspflegerischer Begleitplan vom 21.06.2023, Überarbeitungsstand: 16.04.2025
Anlage 8	GFN Gesellschaft für Freilandökologie und Naturschutzplanung mbH, Entwicklungskonzept für Ausgleichsflächen vom 22.06.2023, Überarbeitungsstand: 16.04.2025
Anlage 9	GFN Gesellschaft für Freilandökologie und Naturschutzplanung mbH, Spezielle artenschutzrechtliche Prüfung vom 21.06.2023, Überarbeitungsstand: 16.04.2025
Anlage 10	GFN Gesellschaft für Freilandökologie und Naturschutzplanung mbH, Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie vom 21.06.2023, Überarbeitungsstand: 22.04.2025
Anlage 11	GFN Gesellschaft für Freilandökologie und Naturschutzplanung mbH, UVP-Bericht vom 21.06.2023, Überarbeitungsstand: 24.04.2025

6. Entscheidung über eine erneute Öffentlichkeitsbeteiligung

Nach Einreichung des Änderungsantrags hatte die Genehmigungsbehörde zu prüfen, ob eine erneute Öffentlichkeitsbeteiligung zu den überarbeiteten Antragsunterlagen durchzuführen war.

Da § 73 Abs. 8 VwVfG im Rahmen von luftrechtliche Änderungsgenehmigungsverfahren nach § 6 LuftVG keine entsprechende Anwendung findet, richtet sich die Entscheidung über die Notwendigkeit einer erneuten Auslegung ausschließlich nach § 22 UVPG. Gemäß § 22 Abs. 1 UVPG ist eine erneute Beteiligung der Öffentlichkeit erforderlich, wenn der Vorhabenträger im Laufe des Verfahrens die Unterlagen ändert, die nach § 19 Abs. 2 UVPG auszulegen sind. Sodann wäre die entsprechende Öffentlichkeitsbeteiligung auf die Änderungen zu beschränken. Eine erneute Öffentlichkeitsbeteiligung ist insoweit erforderlich, wenn eine nach Gegenstand, Systematik und Ermittlungstiefe neue oder über die bisherigen Untersuchungen wesentlich hinausgehende Prüfung der Umweltbetroffenheiten stattfindet, die ihren Niederschlag in einer neuen entscheidungserheblichen Unterlage über die Umweltauswirkungen des Vorhabens findet, vgl. Ziff. 22 der UVPVwV mit Hinweis auf BVerwG, Urteil vom 28.04.2016, 9 A 9.15, juris, Leitsatz 1 und Rn. 32 ff.

Dagegen kann die zuständige Behörde von einer erneuten Beteiligung der Öffentlichkeit absehen, wenn solch zusätzliche erhebliche oder andere erhebliche Umweltauswirkungen nicht zu besorgen sind. Dies ist gemäß § 22 Abs. 2 Satz 2 UVPG insbesondere der Fall, wenn solche Umweltauswirkungen durch die vom Vorhabenträger vorgesehenen Vorkehrungen ausgeschlossen werden. Ferner ist zu berücksichtigen, ob bereits die ursprünglichen Unterlagen die nach § 16 Abs. 5 Satz 3 Nr. 2 UVPG nötige Anstoßwirkung entfalten oder ob eine solche erstmalig von den neuen Unterlagen ausgeht, vgl. Peters/Balla/Hesselbarth, Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung, 4. Auflage 2019, § 22, Rn. 5.

Zur Prüfung, ob mit den Änderungen zusätzliche erhebliche oder andere erhebliche Umweltauswirkungen zu besorgen sind hat der Antragsteller mit Schreiben vom 28.07.2025 eine Stellungnahme der GFN mbH vom 25.07.2025 vorgelegt. Die GFN legt damit dar, dass von der Planänderung insbesondere geschützte Biotoptypen betroffen sind. Alle betroffenen geschützten Biotoptypen seien bereits in den ausgelegten Antragsunterlagen von 2023 abgehandelt worden. Es seien durch die Planänderungen keine anderen gesetzlich geschützte Biotoptypen gem. BNatSchG i.V.m. LNatSchG betroffen. Somit seien keine neuen Belange betroffen, die nicht bereits behandelt wurden. Überdies würden alle Eingriffe in geschützte Biotoptypen vollumfänglich ausgeglichen. Erhebliche Umweltauswirkungen seien damit nicht gegeben, sodass zusätzliche erhebliche oder andere erhebliche Umweltauswirkungen ausgeschlossen werden könnten.

Diese Stellungnahme erachtet die Genehmigungsbehörde als nachvollziehbar und plausibel. Mit den inhaltlichen Änderungen der Unterlagen sind keine zusätzlichen erheblichen oder andere erhebliche Umweltauswirkungen zu erwarten.

Überdies entfalten die ursprünglichen Unterlagen in der vorherigen Version bereits die nach § 16 Abs. 5 Satz 3 Nr. 2 UVPG erforderliche Möglichkeit eines Dritten zu beurteilen, ob und in welchem Umfang sie von den Umweltauswirkungen des Vorhabens betroffen sein können. Die Änderungen im Hinblick auf die Entscheidung zur vollständigen Ausmusterung des Tornados stehen mit dem Vorhaben in keinem Zusammenhang, sodass die sich daraus ergebenden positiven Auswirkungen allein keine erneute Öffentlichkeitsbeteiligung begründen können.

Insgesamt sind im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung bereits nur zwei Einwendungen gegen das Vorhaben eingegangen. Beide Einwendungen von Privatpersonen bezogen sich vornehmlich auf die Lärm- und Luftschadstoffauswirkungen des Flugplatzes insgesamt. Diese gehen durch die Entscheidung der vollständigen Ausmusterung des Waffensystems Tornado ohne eine Ersetzung nochmal deutlich zurück.

Vor dem Hintergrund des Vorstehenden hat die Genehmigungsbehörde entschieden, von einer erneuten Öffentlichkeitsbeteiligung abzusehen.

7. Erneute Abstimmung mit dem Ministerium für Energiewende, Klimaschutz, Umwelt und Natur des Landes Schleswig-Holstein

Zu den geänderten Antragsunterlagen ist das Ministerium für Energiewende, Klimaschutz, Umwelt und Natur des Landes Schleswig-Holstein (MEKUN) erneut beteiligt worden. Dieses hat mit Schreiben vom 28.05.2025 wie folgt Stellung genommen:

Im Hinblick auf den Immissionsschutz teilte das MEKUN mit, dass inhaltlich auf die Stellungnahme vom 20.12.2023 verwiesen werde. Zudem lägen das aktualisierte Flug- und Bodenlärmgutachten und sowie das aktualisierte Luftschadstoffgutachten nicht vor.

Im Hinblick auf die Schutzgüter Klima und Luft sei nicht nachvollziehbar, wie die 32 % höherer CO₂ Ausstoß durch die geplanten Maßnahmen im Vergleich zu einer Situation ohne Umsetzung der Maßnahmen errechnet wurden. Zudem werde auf S. 53 des Landschaftspflegerischen Begleitplans (LBP) von einem Ausstoß von 8.963 t CO₂/Jahr (für das Prognoseszenario 2036) ausgegangen, wohingegen in Tab. 18 3.795 t CO₂/Jahr angeführt würden.

Im Hinblick auf das Schutzgut Wasser weist das MEKUN darauf hin, dass für Änderungen im Rahmen der Prüfung hinsichtlich der Vereinbarkeit mit den Bewirtschaftungszielen des WHG die Änderungen im Verhältnis zur Genehmigungssituation und deren potentielle Auswirkungen zu betrachten bzw. diese begründet auszuschließen seien. Im vorliegenden „Fachbeitrag WRRL“ würden diese Änderungen nicht nachvollziehbar beschrieben. Hierdurch sei nicht einschätzbar, ob die Betrachtungstiefe ausreiche bzw. Auswirkungen von Anfang an begründet hätten ausgeschlossen werden können. Die Stellungnahme vom 20.12.2023 werde daher aufrechterhalten.

Im Hinblick auf den Artenschutz erachtet das MEKUN die Aussagen des Artenschutzbeitrags und der artenschutzrechtlichen Betroffenheiten als gut strukturiert und weitestgehend nachvollziehbar. Die vorgesehene Ausgleichsfläche und das Ausgleichskonzept seien ebenfalls gut geeignet. Es fehle aber weiterhin eine Aussage dazu, ob bei der Berechnung des Ausgleichsbedarfs für Brutvögel nur der direkte Eingriffsbereich oder ob auch darüberhinausgehende mögliche Beeinträchtigungen (Kulissenwirkung der neuen Gebäude etc.) berücksichtigt worden seien. Es müsse konkret dargelegt werden, welche Flächengrößen der Ausgleichsmaßnahme, unter Abzug der Störfaktoren und Störkulissen, als Ausgleich für die Brutvögel angerechnet werden können.

Des Weiteren sei der Zeitplan für die Umsetzung der Ausgleichsmaßnahmen noch nicht ganz klar. Dies gelte vor dem Hintergrund, dass Maßnahmen für Feldlerchen und Großer Brachvogel eigentlich als CEF-Maßnahme umzusetzen seien. Die Ausgleichsmaßnahme sei nach Fertigstellung durch eine Baubegleitung abzunehmen und die Funktionsfähigkeit der Maßnahme sei dem MEKUN nachzuweisen.

Bei der geplanten Knickverschiebung und Rodung von Knicks für die Ausgleichsmaßnahme seien noch entsprechende Maßnahmen zu prüfen und festzulegen, um artenschutzrechtliche Verbotsstatbestände bei der Umsetzung der Maßnahme zu verhindern.

Im Hinblick auf das Schutzgut Boden werde an mehreren Stellen erwähnt, dass Niedermoorflächen von der Maßnahme betroffen seien. Daher werde auf das Merkblatt „Verwendung von humusreichen oder organischen Materialien aus Sicht des Bodenschutzes“ (LfU, 01.08.2023) hingewiesen.

Es werde darauf aufmerksam gemacht, dass grundsätzlich die langfristige, aber auch die temporäre Flächeninanspruchnahme möglichst auf ein Minimum reduziert werden sollte.

Weiterhin werde darauf hingewiesen, dass gemäß § 4 Abs.5 BBodSchV die zuständige Behörde für eine Zulassung von Vorhaben, bei denen auf einer Fläche von mehr als 3.000 m² auf den Boden

eingewirkt werde, die Beauftragung einer Bodenkundlichen Baubegleitung (BBB) nach DIN 19639 verlange. Der Einsatz von einer BBB habe sich in anderen Verfahren bewährt.

Im Hinblick auf die Ermittlung des Kompensationsbedarfs führte das MEKUN aus, dass im Rahmen des Vorhabens vollversiegelte Flächen zurückgebaut werden sollten. Laut § 8 Abs. 3 BKompV könnten bei Entsiegelungsmaßnahmen, die zu einer Aufwertung des Naturhaushaltes oder des Landschaftsbildes führten, 30 Wertpunkte je m² aufgewerteter Fläche angerechnet werden. Auf den entsiegelten Flächen solle zusätzlich ein Aufwertungspotential zur Gesamtkompensation angerechnet werden. Die entsiegelten Flächen seien allerdings kleinteilig und befänden sich z.T. innerhalb der bebauten und versiegelten Strukturen. Es sei daher von Beeinträchtigungen auszugehen. Darüber hinaus seien keine Angaben zur Pflege und/oder Entwicklung der aufgewerteten Biotop (Zielbiotop GMm) angegeben. Einem zusätzlichen Zuschlag zu dem Entsiegelungsbonus durch eine Aufwertung in ein höheres Zielbiotop könne daher nicht zugestimmt werden. Die Anrechnung und Anerkennung der momentan ausgeführten Maßnahmen als bevorratete Kompensationsmaßnahmen könne entsprechend nicht erfolgen. Zudem werde in Tab. 23 eine Summe von 40.937 Wertpunkten in der Spalte für Wiederherstellung aufgelistet. Die Wertpunkte aller in der Tabelle aufgeführten Maßnahmen summierten sich aber auf 60.313.

Die im Entwicklungskonzept für Ausgleichsflächen dargestellten Kompensationsmaßnahmen erschienen zwar geeignet, um die erheblichen Beeinträchtigungen in den Naturhaushalt auszugleichen. Es bestünden allerdings Bedenken bezüglich der Notwendigkeit der geplanten Knickverschiebung im Rahmen der geplanten Flächenentwicklung.

Im Hinblick auf temporäre Beeinträchtigungen ergebe sich ein Widerspruch zwischen den Darstellungen auf den Seiten 49 und 59 bzw. 65 des Landschaftspflegerischen Begleitplans. Dieser Widerspruch sei aufzulösen.

Auch im Hinblick auf den Biotopschutz moniert das MEKUN widersprüchliche Angaben. Die Hektar-Angaben widersprüchen sich teilweise. Auch dieser Widerspruch sei aufzulösen.

Soweit angegeben werde, dass keine Eingriffe in geschützte Gehölze, wie Knicks, geplant seien, sei unklar, ob die in der Stellungnahme vom 20.12.2023 geforderte Prüfung zur potentiellen Nutzung anderer Ausgleichsflächen im Umkreis des Eingriffs stattgefunden habe, um den artenschutzrechtlichen Ausgleich ohne Eingriffe in Knicks zu erreichen.

Soweit im Entwicklungskonzept für Ausgleichsflächen aufgrund der Beschaffenheit der Knicks (teilw. ohne Bestockung oder ausgewachsen oder keine knicktypischen Gewächse) ein Ausgleichsfaktor von 1:1,75 angesetzt werde, weist das MEKUN darauf hin, dass eine Reduzierung des Ausgleichsfaktors auf Grund der Beschaffenheit i.d.R. nicht möglich sei. Das MEKUN regt zudem an, dass im Hinblick auf die Verwendung von Material des zu fällenden Knicks für die Anlage des neuen Knicks eine Verbindlichkeit geschaffen werden solle, wodurch es sich bei den Maßnahmen um eine Knickverschiebung handeln würde, welche den reduzierten Ausgleichsfaktor von 1:1,75 fachlich begründen würde.

Darüber hinaus empfiehlt das MEKUN die Erstellung von Maßnahmenblättern. Dadurch werde sowohl die Bewertung entsprechender Maßnahmen als auch die Sicherstellung der Einhaltung dieser Maßnahmen durch die Umweltbaubegleitung deutlich vereinfacht. Beim Einsatz einer fachlich qualifizierten Umweltbaubegleitung seien zudem deren Aufgaben in einem Maßnahmenblatt klar zu definieren.

Im Nachgang überarbeitete und ergänzte der Antragsteller die Antragsunterlagen auf der Grundlage dieser Stellungnahme. Mit Schreiben vom 10.11.2025 reichte er die folgenden überarbeiteten Antragsunterlagen ein:

Anlage 7	GFN Gesellschaft für Freilandökologie und Naturschutzplanung mbH, Landschaftspflegerischer Begleitplan vom 21.06.2023, Überarbeitungsstand: 15.12.2
Anlage 8	GFN Gesellschaft für Freilandökologie und Naturschutzplanung mbH, Entwicklungskonzept für Ausgleichsflächen vom 22.06.2023, Überarbeitungsstand: 07.11.2025
Anlage 9	GFN Gesellschaft für Freilandökologie und Naturschutzplanung mbH, Spezielle artenschutzrechtliche Prüfung vom 21.06.2023, Überarbeitungsstand: 07.11.2025
Anlage 10	GFN Gesellschaft für Freilandökologie und Naturschutzplanung mbH, Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie vom 21.06.2023, Überarbeitungsstand: 07.11.2025
Anlage 11	GFN Gesellschaft für Freilandökologie und Naturschutzplanung mbH, UVP-Bericht vom 21.06.2023, Überarbeitungsstand: 07.11.2025

Im Folgenden werden die vorgenommenen Korrekturen und Anpassungen stichpunktartig dargestellt:

Landschaftspflegerischer Begleitplan:

- Ursprünglich war im Kapitel zu den Biotopen und Biotoptypen dargestellt, dass temporär genutzte Flächen nach Abschluss der Arbeiten im ursprünglichen Zustand wiederhergestellt werden müssen und, dass diese temporäre Nutzung eine Wirkstufe II bis III hat. Nun wurde klargestellt, dass solche temporären Eingriffe ausschließlich auf bereits vollversiegelten Flächen und im Bereich bereits dauerhaft überplanter Flächen erfolgen sollen. Es werde daher von keiner zusätzlichen Beeinträchtigung ausgegangen. Falls sich während der Baumaßnahme doch weitere temporäre Flächeninanspruchnahmen ergeben sollten, wären diese nachzubilanzieren.
- Weiterhin wurde klargestellt, dass es im Zuge des artenschutzrechtlichen Ausgleichs für Wiesenbrüter zu Eingriffen in 1.053 m Knick käme. Die Knicks müssten verschoben werden, damit eine entsprechend große Offenlandfläche für Wiesenbrüter entstehe. Alternativflächen für den Ausgleich Wiesenbrüter stünden in dem Umfang woanders nicht zur Verfügung. Die entsprechende Eingriffs-Ausgleichsbilanzierung sei angepasst worden.
- Ferner wurde klargestellt, dass hinsichtlich der Berechnung des biotopwertbezogenen Kompensationsbedarfs grundsätzlich neben dem Bonus für Entsiegelung in der Regel außerdem die Aufwertung zu einem höherwertigen Biotop angerechnet werde. Vorliegend sei dies aber nicht möglich, da diese Flächen kleinteilig seien und sich z.T. innerhalb der bebauten und versiegelten Strukturen befänden.
- Im Ergebnis könne bei der Berechnung des biotopwertbezogenen Kompensationsbedarfs für die Entsiegelung von 36.010 m² vollversiegelter Flächen ein Bonus von 30 WP/m² angerechnet werden. Insgesamt belaufe sich die Kompensation für die Entsiegelung vollversiegelter Flächen somit auf 1.080.315 WP.
- Für die Entsiegelung von 14.595 m² teilversiegelter Flächen könne ein Bonus von 20 WP/m² angerechnet werden. Insgesamt belaufe sich die Kompensation für die Entsiegelung teilversiegelter Flächen auf 291.903 WP. In der Summe entstehe somit ein bevorrateter Kompensationsbedarf von 1.372.218 WP, der dem Gesamtkompensationsbedarf angerechnet werden könne.
- Im Ergebnis entstehe bei einem biotopwertbezogenen Kompensationsbedarf von 77.596 WP und unter Anrechnung des Bonus für die Entsiegelung der vollversiegelten (30 WP/m²) und teilversiegelten Flächen (20 WP/m²) von insgesamt 1.372.218 WP, ein biotopwertbezogener Wertpunkteüberschuss von 1.294.622 WP.

- Der funktionsspezifische Kompensationsbedarf wurde von 2.192.617 WP auf 2.942.226 Wertpunkte korrigiert. Hieraus ergibt sich eine Ausgleichsfläche mit der Größe von 210.159 m².
- Klargestellt worden ist, dass für die Realisierung des Vorhabens 12,48 ha mesophiles Grünland frischer Standorte (GMm) und 2,23 ha mesophiles Grünland trockener Standorte (GMt) betroffen seien und somit eine Befreiung nach § 67 Abs. 1 BNatSchG erforderlich werde, die entsprechend begründet worden ist.
- Weiterhin wurde hinsichtlich des Bodenschutzes der Hinweis eingefügt, dass bei humusreichen und organischen Böden die Vorgaben aus dem Merkblatt „Verwendung von humusreichen oder organischen Materialien aus Sicht des Bodenschutzes“ vom LfU 2023 zu berücksichtigen ist. Zudem sei gemäß § 4 Abs. 5 BBodSchV bei Vorhaben, bei denen auf einer Fläche von mehr als 3.000 m² auf den Boden eingewirkt wird, die Beauftragung einer Bodenkundlichen Baubegleitung (BBB) nach DIN 19639 notwendig.

Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie:

- Klargestellt worden ist, dass die Prüfung der Auswirkungen auf die Wasserkörper auf dem Stand der aktuellen Planung erfolge. Die konkrete Ausführungsplanung erfolge hingegen zu einem späteren Zeitpunkt. Im Zuge der Ausführungsplanung werde erneut geprüft, ob der Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie anzupassen sei.

Entwicklungskonzept für Ausgleichsflächen:

- Die Werte, welche auch bereits im Rahmen des Landschaftspflegerischen Begleitplans angepasst wurden, wurden in das Entwicklungskonzept für Ausgleichsflächen übertragen.
- Weiterhin gehen durch das Vorhaben Brutplätze für die Offenlandbrüter mit einer Fläche von 17,1 ha verloren. Betroffen seien die Arten Feldlerche und Großer Brachvogel. Es sei ein Ausgleich mit einer Fläche mit einer Größe von 24 ha mesophilem Grünland notwendig. Da Wiesenbrüter Abstand zu Gehölzen hielten, seien 3,5 ha der Flächen nicht nutzbar (bei einem durchschnittlichen Meideabstand von 20 m und 1.768 m Knicklänge). Hieraus ergebe sich eine Ausgleichsfläche von insgesamt 20,5 ha. Dies sei ausreichend als Kompensation für den Brutplatzverlust von 17,1 ha durch die geplanten Baumaßnahmen.
- Um den funktionsspezifischen Kompensationsbedarf zu decken, solle eine Umwandlung eines Intensivackers in mesophiles Grünland erfolgen. Für diese Maßnahme werde 1.053m Knick gerodet. Unter der Voraussetzung, dass für die Neuanlage eines Knicks das Material inkl. Stubben des zu fällenden Knicks verwendet werde, könne ein Ausgleichsfaktor von 1:1,75 angesetzt werden. Somit müssten 1.843 m Knick neu angelegt werden. Geplant sei

eine Neuanlage von insgesamt 1.904 m. Die entsprechenden Flurstücknummern seien im Knickrodungsantrag vermerkt.

UVP-Bericht:

- Der UVP-Bericht wurde entsprechend den Überarbeitungen der Fachgutachten angepasst.
- In Hinblick auf das Schutzgut Luft und Klima wurden die Kohlenstoffdioxidwerte angepasst. Im „Prognoseszenario 2036“ ergebe sich ein 150 % höherer CO₂-Ausstoß im Vergleich zum „Nullszenario 2036“. Dieser erhöhte CO₂-Ausstoß sei auf die vermehrten Flugbewegungen nach Stationierung der Luftfahrzeuge zurückzuführen. Der Ausstoß von 8.795 t CO₂/Jahr entspreche einen Anteil von 0,001 % der jährlichen CO₂ Emissionen in Deutschland. Eine erhebliche Beeinträchtigung des globalen Klimas sei aufgrund der Umsetzung des geplanten Vorhabens ausgeschlossen.

Spezielle artenschutzrechtliche Prüfung:

- Klargestellt worden ist, dass 15,2 ha Offenlandfläche versiegelt würden. Diese Fläche war hervorragend als Bruthabitat für Offenlandbrüter geeignet. Hinzu komme der Habitatverlust durch die Scheuchwirkung der geplanten Gebäude. Bei einem Meideabstand von 50 m zu Gebäuden komme es somit zu einem Habitatverlust von 11,9 ha. Da 5 ha dieser Flächen als Habitat durch die Überschneidung sowohl durch die Versiegelung als auch die Scheuchwirkung verloren gingen, betrage der Gesamtverlust 22,1 ha. Unter Abzug der Entsiegelung auf 5 ha und der Wiederherstellung von artenreichem Grünland auf den entsiegelten Flächen gingen durch den verbleibenden Verlust von 17,1 ha Offenlandfläche Habitate von durchschnittlich 23,07 Brutpaaren der Feldlerche, 0,49 Brutpaaren des Großen Brachvogels sowie 0,3 Brutpaaren des Rebhuhns und 0,08 Brutpaaren der Wachtel verloren.

8. Korrektur des Landschaftspflegerischen Begleitplans

Im Laufe des Verfahrens ist der Landschaftspflegerische Begleitplan der GFN Gesellschaft für Freilandökologie und Naturschutzplanung mBH (Anlage 07 der Antragsunterlagen) korrigiert und mit dem Überarbeitungsstand vom 15.12.2025 erneut eingereicht worden.

Die Überarbeitung betraf einzelne Berechnungspunkte des Kompensationsbedarfs. Der Kompensationsbedarf für das Ausgangsbiotops AAY 33.03.03 wurde auf 124 WP und 347 WP geändert. Durch diese Änderung verringerte sich der ermittelte biotopwertbezogene Kompensationsbedarf auf insgesamt 76.889 WP. Unter Berücksichtigung des Bonus für die Entsiegelung der vollständig

versiegelten und teilversiegelten Flächen ergibt sich ein überarbeiteter biotopwertbezogener Wertpunkteüberschuss von 1.295.329 WP.

Des Weiteren wurde der funktionsspezifische Kompensationsbedarf auf 2.942.199 WP korrigiert, wodurch sich eine auszugleichende Fläche von 210.157 m² ergibt.

9. Benehmensherstellung mit der zuständigen Naturschutzbehörde

Mit Schreiben vom 19.12.2025 hat die Genehmigungsbehörde der obersten Naturschutzbehörde den Entwurf der naturschutzrechtlichen Entscheidungen zur Herstellung des Benehmens (§ 17 Abs. 2 i.V.m. Abs. 1 BNatSchG) über den durch das Vorhaben verursachten Eingriff in Natur und Landschaft sowie zu dessen Kompensation übermittelt. Das Benehmen wurde durch zustimmende Erklärung des Ministeriums für Energiewende, Klimaschutz, Umwelt und Natur des Landes Schleswig-Holstein mit Schreiben vom 09.01.2026 abgegeben.

Soweit die zur Benehmensherstellung übersandte Stellungnahme des MEKUN Hinweise und Anregungen zum Artenschutz und Grundwasser enthielt, hat die Genehmigungsbehörde diese zur Kenntnis genommen und in ihre Entscheidung mit einbezogen.

10. Benehmensherstellung mit der zuständigen Bodenschutzbehörde

Mit Schreiben vom 09.12.2025 hat die Genehmigungsbehörde der Bodenschutzbehörde den UVP-Bericht, sowie die Absicht der Anordnung einer bodenkundlichen Baubegleitung zur Herstellung des Benehmens (§ 4 Abs. 5 BBodSchV) übermittelt. Das Benehmen wurde durch zustimmende Erklärung am 10.12.2025 hergestellt.

C. Entscheidungsgründe

I. Rechtsgrundlagen

Die geplanten Änderungen des NATO-Flugplatzes Schleswig stellen sich als wesentliche Änderungen des bestehenden Flugplatzes dar und bedürfen der luftverkehrsrechtlichen Änderungsge-nehmigung gem. § 30 Abs. 1, Abs. 3 Satz 1 i.V.m. § 6 Abs. 4 Satz 2 LuftVG. Zwar besteht eine luftrechtliche Genehmigung des NATO-Flugplatzes Schleswig nach den Vorgaben des Luftver-kehrsgesetzes nicht. Der Flugplatz gilt jedoch nach § 71 Abs. 2 i.V.m. Abs. 1 LuftVG als genehmigt, da er vor dem 31.12.1958 angelegt wurde und nach dem 01.03.1999 noch betrieben worden ist.

Der Antrag ist nach § 30 Abs. 1, Abs. 3 Satz 1 i.V.m. § 6 Abs. 4 Satz 2 LuftVG zu bescheiden. Das in § 8 LuftVG vorgesehene Planfeststellungsverfahren, welches auch bei einer Änderung eines Flughafens grundsätzlich durchzuführen ist, entfällt gemäß § 30 Abs. 1 Satz 2 LuftVG, da es sich um die Änderung eines militärischen Flugplatzes handelt.

Nach § 6 Abs. 4 Satz 2 LuftVG ist eine Änderungsgenehmigung erforderlich, wenn die Anlage oder der Betrieb eines Flugplatzes „wesentlich erweitert“ oder „wesentlich geändert“ werden soll. Ob sich die Änderung bzw. Erweiterung als „wesentlich“ im Sinne des § 6 Abs. 4 Satz 2 LuftVG darstellt, ist nach Würdigung aller Umstände des Einzelfalls zu entscheiden. Nach der Rechtsprechung ist eine wesentliche Änderung dann anzunehmen, wenn die Änderung zu einer Erhöhung der technischen luftseitigen Kapazität des Flugplatzes führt oder der Flugplatz aus sonstigen Gründen „sein Gesicht ändert“, vgl. BVerwG, Urteil vom 16.12.1988 – 4 C 40.86 – BVerwGE 81, 95, 104, wenn der Flugplatz nach Realisierung des Vorhabens verstärkt rechtlich geschützte nachbarliche Interessen beeinträchtigt oder das Vorhaben wegen seiner nachteiligen Umwelteinwirkungen von dem bisherigen Genehmigungszustand des Flughafens nicht mehr erfasst wird, vgl. BVerwG, Urteil vom 07.12.2006 – 4 C 16.04 – BVerwGE 127, 208 Rn. 45.

Das ist insbesondere dann der Fall, wenn das Vorhaben erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen haben kann und deshalb eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist.

Die vorgenannten Kriterien einer wesentlichen Änderung der Anlage oder des Betriebes des NATO-Flugplatzes Schleswig sind hier bereits deshalb erfüllt, weil das Vorhaben erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen auf die Schutzgüter Mensch, Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt sowie Boden haben kann, weshalb eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach § 9 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 UVPG durchzuführen war.

Der bestehende Bauschutzbereich wird nicht verändert.

II. Verfahrensrechtliche Bewertung

1. Genehmigungsgegenstand

Gegenstand der Genehmigung ist die beantragte Erweiterung des NATO-Flugplatzes Schleswig wie unter **Kap. B.IV.1** und **B.VI.6** beschrieben.

2. Zuständigkeit

Die Verwaltungszuständigkeit für militärische Flugplätze wird gemäß § 30 Abs. 2 LuftVG für den Dienstbereich der Bundeswehr nach Bestimmungen des Bundesministeriums der Verteidigung durch Dienststellen der Bundeswehr wahrgenommen. Das Bundesministerium der Verteidigung hat die Aufgaben der militärischen Luftfahrtbehörde mit Wirkung ab dem 01.01.2015 durch die Zentrale Dienstvorschrift A-270/3 vom BAIUDBw auf das damals neu gegründete Luftfahrtamt der Bundeswehr (LufABw), Köln, übertragen.

Das LufABw – als die für die Erteilung dieser Genehmigung zuständige Luftfahrtbehörde – ist gemäß § 17 Abs. 2 i.V.m. Abs. 1 BNatSchG auch für die Entscheidung über die Zulassung der beantragten naturschutzrechtlichen Eingriffe sowie der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zuständig. Das für die Zulassung nach § 17 Abs. 2 BNatSchG erforderliche Benehmen mit der nach § 1 Ziff. 5 Landesverordnung über die Zuständigkeit der Naturschutzbehörden (Naturschutzzuständigkeitsverordnung – NatSchZVO), vom 4. Oktober 2018 (GVObI. Schl.-H. S. 658), GS Schl.-H. II 791-10-26 i.V.m. § 2 Abs. 1 Ziff. 1 Gesetz zum Schutz der Natur (Landesnatschutzgesetz - LNatSchG) vom 24. Februar 2010 zuständigen obersten Naturschutzbehörde wurde mit Schreiben des Ministeriums für Energiewende, Klimaschutz, Umwelt und Natur des Landes Schleswig-Holstein vom 09.01.2026 hergestellt.

3. Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP)

Gem. § 9 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 i.V.m. Anlage 1, Ziffer 14.12.1 war das Vorhaben einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen, nachdem der Antragsteller mit Schreiben vom 29.10.2020 ohne Durchführung einer Vorprüfung nach § 9 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2, Abs. 4 i.V.m § 7 Abs. 1, Abs. 2 UVPG die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung beantragt und die Genehmigungsbehörde das Entfallen der Vorprüfung als zweckmäßig erachtet und die Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung mit Bescheid vom 10.11.2020 angeordnet hatte.

Der vorgelegte UVP-Bericht entsprach den Anforderungen des § 16 UVPG. Dieser wurde den zu beteiligenden Behörden zur Stellungnahme übermittelt (§ 17 UVPG) und der Öffentlichkeit nach Maßgabe des § 18 UVPG im Rahmen eines Anhörungsverfahrens zugänglich gemacht. Die zusammenfassende Darstellung (§ 24 UVPG) und Bewertung (§ 25 UVPG) der Umweltauswirkungen des Vorhabens sowie korrespondierende Vermeidungs-, Verminderungs- und Kompensationsmaßnahmen nimmt die Genehmigungsbehörde in der Begründung dieser Entscheidung vor (vgl. § 26 Abs. 1 Nr. 3 lit. b) und c) UVPG), dazu unter **C.III.10**.

4. Genehmigungsverfahren

Das Genehmigungsverfahren war nach den Bestimmungen des § 6 Abs. 4 Satz 2 und Abs. 5 LuftVG durchzuführen.

4.1 Anhörungs- und Beteiligungsverfahren

Die Genehmigungsbehörde hat als zuständige militärische Luftfahrtbehörde das Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus, Amt für Planfeststellung Verkehr, beauftragt, das Anhörungs- und Beteiligungsverfahren im Hinblick auf die beantragten Änderungen der Anlagen des NATO-Flugplatzes Schleswig durchzuführen. Da für das Vorhaben eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen war, war das Anhörungs- und Beteiligungsverfahren im Wesentlichen nach den Vorgaben des UVPG durchzuführen. Insbesondere entsprachen die Einbeziehung von Kommunen und Fachbehörden, die Bekanntmachung des Vorhabens des Antragstellers wie auch die ausgelegten Unterlagen den gesetzlichen Anforderungen der §§ 17 ff. UVPG.

Gemäß § 17 UVPG i.V.m. § 73 Abs. 3a VwVfG wurden die Behörden, deren Aufgabenbereich durch das Vorhaben berührt wird, einschließlich der von dem Vorhaben betroffenen Gemeinden und Landkreise sowie der sonstigen im Landesrecht vorgesehenen Gebietskörperschaften und sonstigen Träger öffentlicher Belange durch Übersendung der Antragsunterlagen und Einräumung der Gelegenheit zur Stellungnahme beteiligt. Damit einher ging auch die Anhörung gemäß § 30 Abs. 3 Satz 1 LuftVG.

Zudem entsprach die Beteiligung der Öffentlichkeit den Anforderungen des § 18 UVPG. Die Antragsunterlagen wurden zur Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 18 Abs. 1 Satz 4 UVPG i.V.m. § 73 Abs. 3 VwVfG in den Gemeinden, in denen sich das Vorhaben voraussichtlich auswirken wird, namentlich der Stadt Schleswig, den Ämtern Kirchspielslandgemeinden Eider, Kropp Stapelholm, Arensharde, Haddeby, Schlei-Ostsee, Hüttener Berge, Südingeln und Süderbrarup in der Zeit vom 16.10.2023 bis zum 15.11.2023 ausgelegt. Ort und Zeit der Auslegung wurden in den Auslegungsgemeinden vorher ortsüblich bekannt gemacht. Zudem erfolgte im gleichen Zeitraum eine Einstellung der Antragsunterlagen gemäß § 20 Abs. 1 Satz 2 i.V.m. Abs. 2 UVPG im UVP-Portal des Bundes und im Online-Portal für Planfeststellungsverfahren in Schleswig-Holstein. Die betroffene Öffentlichkeit erhielt Gelegenheit, sich zu dem Vorhaben und den Umweltauswirkungen zu äußern. Die Äußerungsfrist hierfür endete mit Ablauf des 15.12.2023. Einer förmlichen Erörterung i.S.v. § 18 Abs. 1 Satz 4 UVPG i.V.m. § 73 Abs. 6 VwVfG bedurfte es nach § 6 Abs. 7 LuftVG nicht. Die

Genehmigungsbehörde hat aus Gründen der Verfahrensbeschleunigung entschieden, keinen Erörterungstermin durchzuführen.

Die ausgelegten Antragsunterlagen enthielten i.S.d. § 19 Abs. 2 UVPG den UVP-Bericht und alle das Vorhaben betreffenden entscheidungserheblichen Berichte und Empfehlungen, die der Genehmigungsbehörde zum Zeitpunkt des Beginns des Beteiligungsverfahrens vorgelegen haben. Diese Unterlagen stellten die Auswirkungen des Vorhabens insoweit ausreichend detailliert dar, dass Dritten die Wahrung ihrer Belange ermöglicht wurde.

Die Genehmigungsbehörde hat auf der Grundlage von § 22 UVPG von einer erneuten Öffentlichkeitsbeteiligung zu den geänderten Antragsunterlagen abgesehen. Insoweit wird auf **Kap. B.VI.7** verwiesen.

4.2 Präklusion

Gemäß § 21 Abs. 4 Satz 1 UVPG sind mit Ablauf der Äußerungsfrist alle Einwendungen für das weitere Verwaltungsverfahren ausgeschlossen, die nicht auf besonderen privatrechtlichen Titeln beruhen. Dies gilt gem. § 21 Abs. 5 UVPG auch für solche Einwendungen, die sich nicht auf die Umweltauswirkungen des Vorhabens beziehen. Die Äußerungsfrist endete für mögliche Betroffene mit dem Tagesende des 15.12.2023.

5. Notwendigkeit einer FFH-Verträglichkeitsprüfung, § 34 Abs. 1 BNatSchG

Nach Prüfung und auf Grundlage der seitens des Antragstellers zur Verfügung gestellten Unterlagen ist die Genehmigungsbehörde zu der Überzeugung gelangt, dass das Vorhaben voraussichtlich keine erheblichen Auswirkungen auf Natura 2000-Gebiete haben wird.

Der Prüfung liegt der vom Antragsteller als Anlage 07 der Antragsunterlagen eingereichte „Landschaftspflegerische Begleitplan“ der GFN mbH vom 21.06.2023, Überarbeitungsstand vom 15.12.2025 zugrunde. An der Sachkunde, Objektivität und Unvoreingenommenheit der die Unterlage erstellenden Sachverständigen der GFN mbH zweifelt die Genehmigungsbehörde nicht. Sofern in den nachfolgenden Ausführungen keine eigenen Korrekturen, Aktualisierungen oder Ergänzungen kenntlich gemacht werden, übernimmt die Genehmigungsbehörde inhaltlich die Feststellungen der Prüfungsunterlage.

5.1 Bestand

Im Umkreis von 6 km um den NATO-Flugplatz Schleswig befinden sich die folgenden FFH- und Vogelschutzgebiete:

1. FFH DE 1523-381 „Busdorfer Tal“
2. FFH DE 1423-394 „Schlei inkl. Schleimündung und vorgelagerte Flachgründe“
3. FFH DE 1522-301 „Kalkquellmoor bei Klein Rheide“
4. FFH DE 1423-302 „Tiergarten“
5. VS DE 1423-491 „Schlei“

Die Beschränkung der seitens des Antragstellers vorgelegten Untersuchung auf einen 6 km-Umkreis um den Flugplatz ist insoweit nicht zu beanstanden, als dass außerhalb dieses Radius für die betreffenden Zielarten nicht mit relevanten nachteiligen bau-, anlage- oder betriebsbedingten Auswirkungen zu rechnen ist.

5.2 Rechtsgrundlagen und Methodik

Gemäß § 34 Abs. 1 BNatSchG sind Projekte vor ihrer Zulassung oder Durchführung auf ihre Verträglichkeit mit den Erhaltungszielen eines Natura 2000-Gebiets zu überprüfen, wenn sie einzeln oder im Zusammenwirken mit anderen Projekten oder Plänen geeignet sind, das Gebiet erheblich zu beeinträchtigen, und nicht unmittelbar der Verwaltung des Gebiets dienen.

Mit dem Tatbestandsmerkmal der „erheblichen Beeinträchtigungen“ in § 34 Abs. 1 BNatSchG knüpft das deutsche Recht an den Wortlaut von Art. 6 Abs. 3 Satz 1 der Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 21. Mai 1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen (ABl. L 206 S. 7), Celex-Nr. 3 1992 L 0043 (im Folgenden: FFH-Richtlinie), zuletzt geändert durch Art. 1 RL (EU) 2025/1237 vom 17.6.2025 (ABl. L, 2025/1237, 24.06.2025) an. Danach sind Pläne oder Projekte, die nicht unmittelbar mit der Verwaltung des Gebiets in Verbindung stehen oder hierfür notwendig sind, einer Prüfung auf ihre Verträglichkeit mit den für das Gebiet festgelegten Erhaltungszielen zu unterziehen, wenn sie das Gebiet einzeln oder im Zusammenwir-

ken mit anderen Plänen und Projekten „erheblich beeinträchtigen“ können. Das Gemeinschaftsrecht normiert damit die Prüfschwelle, die für eine Vorprüfung (sog. Screening) maßgeblich ist. Diese Vorprüfung ist von der eigentlichen Verträglichkeitsprüfung zu unterscheiden (BVerwG, Urteil vom 17.01.2007 – 9 A 20.05, BVerwGE 128, 1, juris Rn. 40).

Kann eine Beeinträchtigung nicht ohnehin bereits von vornherein ausgeschlossen werden, ist – ähnlich wie bei der UVP – regelmäßig zunächst eine Natura 2000-Vorprüfung durchzuführen. Ergibt eine solche Vorprüfung, dass eine Beeinträchtigung eines Natura 2000-Gebiets anhand objektiver Umstände ausgeschlossen werden kann, steht § 34 Abs. 2 BNatSchG dem Projekt nicht entgegen (Ewer, in: Lütkes/Ewer, BNatSchG, 3. Aufl. 2025, § 34 BNatSchG, Rn. 13).

Für die unter Ziffer **C.II.6.1**, Nr. 1 - 5 genannten FFH- und Vogelschutzgebiete konnte eine Beeinträchtigung nach diesen Maßstäben bereits von vornherein ausgeschlossen werden, sodass keine weitere Prüfung erforderlich war.

5.3 Keine Beeinträchtigung des FFH-Gebiets DE 1523-381 „Busdorfer Tal“

Das FFH-Gebiet „Busdorfer Tal“ ist 1,6 km von dem NATO-Flugplatz Schleswig entfernt.

Die Erhaltungsgegenstände des FFH-Gebiets „Busdorfer Tal“, welche von besonderer Bedeutung für das Gebiet sind, sind Trockene europäische Heiden (4030), Artenreiche montane Borstgrasrasen- (und submontan auf dem europäischen Festland) auf Silikatböden (6230*), Übergangs- und Schwinggrasmoore (7140) und Auenwälder mit *Alnus glutinosa* und *Fraxinus excelsior* (Alno-Padion, *Alnion incanae*, *Salicion albae*) (91E0*). Als Erhaltungsziel ist hierbei die Erhaltung der Heiden, Borstgras- und Trockenrasen sowie der von Hangdruckwasser geprägten, wasserzügigen und quelligen Moor- und Waldbereiche festgelegt.

Aufgrund der Entfernung der geplanten Eingriffe, der geringen vorhabenbedingten Auswirkungen durch Lärm- und Luftschadstoffe, sowie der Unempfindlichkeit der Erhaltungsgegenstände gegenüber Lärm und Luftschadstoffen ist eine Beeinträchtigung des FFH-Gebietes durch das Vorhaben ausgeschlossen.

5.4 Keine Beeinträchtigung des FFH-Gebiets DE 1423-394 „Schlei inkl. Schleimündung und vorgelagerte Flachgründe“

Das FFH-Gebiet ist 2,6 km von der Eingriffsfläche entfernt. Erhaltungsgegenstände des FFH-Gebiets „Schlei inkl. Schleimündung und vorgelagerte Flachgründe“ sind neben den verschiedenen Lebensraumtypen der Küste, Moore, Wälder, Borstgrasrasen, Flüsse und Kalktuffquellen, die Bauchige Windelschnecke und der Schweinswal. Aufgrund der Entfernung und der Unempfindlichkeit der Erhaltungsgegenstände gegenüber den vorhabenbedingten flugbetrieblichen Änderungen ist eine Beeinträchtigung ausgeschlossen.

5.5 Keine Beeinträchtigung des FFH-Gebiets DE 1522-301 „Kalkquellmoor bei Klein Rheide“

Das FFH-Gebiet „Kalkquellmoor bei Klein Rheide“ ist 2,9 km von den geplanten Eingriffsbereichen entfernt. Als Erhaltungsgegenstände des FFH-Gebiets „Kalkquellmoor bei Klein Rheide“ sind Kalkreiche Niedermoores (7230, von besonderer Bedeutung) und Übergangs- und Schwinggrasensmoore (7140) von Bedeutung für das Gebiet. Aus diesen Erhaltungsgegenständen ergibt sich das Erhaltungsziel des Erhalts einer artenreichen basen- und kalkreichen Niedermoorwiese als Kernfläche des naturraumtypischen Biotopkomplexes aus feuchten bis nassen, weitgehend offenen Niederungslebensräumen.

Aufgrund der Entfernung und der Unempfindlichkeit der Erhaltungsgegenstände und -ziele gegenüber dem Wirkungspfad „Flugbetriebliche Änderungen“ ist eine Beeinträchtigung des FFH-Gebietes durch das Vorhaben ausgeschlossen.

5.6 Keine Beeinträchtigung des FFH-Gebiets DE 1423-302 „Tiergarten“

Das FFH-Gebiet „Tiergarten“ ist 4,4 km von den geplanten Eingriffsbereichen entfernt. Erhaltungsgegenstände des FFH-Gebiets „Tiergarten“ sind verschiedene Waldtypen und Kalktuffquellen. Hieraus ergibt sich das übergreifende Erhaltungsziel der Erhaltung eines teilweise noch wenig erschlossenen, naturnahen Endmoränen-Waldgebiets. Dieses ist gekennzeichnet durch ein ausgeprägtes Relief, stark eingeschnittene Bachläufe mit Quellvermoorungen, und einen kleinräumigen Wechsel der Bodenverhältnisse mit einer für den Norden des Landes einmaligen Kombination unterschiedlicher Waldgesellschaften.

Aufgrund der Entfernung und der Unempfindlichkeit der Erhaltungsgegenstände (verschiedene Waldtypen und Kalktuffquellen) und -ziele gegenüber des Wirkpfades „Flugbetriebliche Änderungen“ ist eine Beeinträchtigung des FFH-Gebietes durch das Vorhaben ausgeschlossen.

5.7 Keine Beeinträchtigung des Vogelschutzgebiets DE 1423-491 „Schlei“

Das Vogelschutzgebiet „Schlei“ hat besondere Bedeutung als Rast- und Überwinterungsgebiet für Wasservögel. Auch hervorzuheben ist die internationale Bedeutung für Reiherenten. Weiterhin dienen die Gewässer als bedeutsames Brutgebiet für Wasser- und Watvögel. Hierzu zählen die Küstenvogelarten Säbelschnäbler, Zwerg-, Fluss- und Küstenseeschwalbe, Mittelsäger sowie die Mantelmöwe. Das Vogelschutzgebiet ist unter anderem von einer strukturreichen Landschaft mit naturnahen Waldsäumen, Knicks und Gebüsch geprägt. Diese Landschaftsvielfalt bietet dem Neuntöter und dem Seeadler Raum zum Brüten.

Es kommt durch die flugbetrieblichen Änderungen maximal zu vereinzelt Störereignissen im Südosten des Vogelschutzgebietes „Schlei“. Insbesondere liegt das Vogelschutzgebiet nicht in Verlängerung der im „Prognoseszenario 2036“ zusätzlich betriebenen Start- und Landbahn 07/25, sondern vielmehr im An- und Abflugsektor der vorhabenunabhängig bereits seit vielen Jahren genutzten Start- und Landebahn 05/23. Aufgrund der lokalen Betroffenheit sind weitreichende Störwirkungen jedoch ausgeschlossen. Die Erhaltungsgegenstände und -ziele des Vogelschutzgebietes werden durch das Vorhaben nicht beeinträchtigt.

5.8 Keine Beeinträchtigung des Vogelschutzgebiets DE 1423-491 „Schlei“

Insgesamt kann damit auch nach Überzeugung der Genehmigungsbehörde eine erhebliche Beeinträchtigung der vorgenannten Natura 2000- Gebiete in allen Belangen ausgeschlossen werden. Der Durchführung einer FFH-Verträglichkeitsprüfung bedurfte es daher nicht.

6. Sonstige erforderliche Genehmigungen

Das luftrechtliche Genehmigungsverfahren entfaltet grundsätzlich keine Konzentrationswirkung und ersetzt keine nach anderen Rechtsvorschriften – etwa nach Wasserrecht, Naturschutzrecht, Denkmalschutzrecht oder Baurecht – erforderlichen Genehmigungen. Diese sind – soweit erforderlich – von dem Antragsteller einzuholen.

Informatorisch wird darauf hingewiesen, dass die erforderlichen Anträge auf Biotopbefreiung im Nachgang zur Erteilung der luftrechtlichen Änderungsgenehmigung zu stellen sind.

III. Materiell-rechtliche Bewertung

Das Vorhaben ist nach § 6 Abs. 4 Satz 2 i.V.m. § 30 LuftVG zuzulassen.

Die Änderungsmaßnahmen sind objektiv erforderlich und gleich geeignete Alternativen stehen nicht zur Verfügung, sodass die Planrechtfertigung gegeben ist (dazu unter **1.** und **2.**). Erfordernisse der Raumordnung (dazu unter **3.**) und des Städtebaus (dazu unter **4.**) werden nicht tangiert.

Zwar kommt es zu gegenüber dem „Nullszenario 2036“ zu einer Erhöhung der Fluglärmbelastung, die mit einer Vergrößerung der relevanten Fluglärmkonturen einhergeht (dazu unter **5.**). Da die Fluglärmbelastung gegenüber der derzeitigen Situation jedoch erheblich zurückgeht, bedarf es keiner Neufestsetzung des Lärmschutzbereiches. Durch den bestehenden Lärmschutzbereich kann auch den vorhabenbedingten Änderungen durch mit Maßnahmen des passiven Schallschutzes ausreichend begegnet werden, sodass die Interessen der betroffenen Anwohner dem Vorhaben nach Abwägung aller Belange nicht entgegenstehen. Erhebliche Belastungen durch sonstigen Bodenlärm (dazu unter **6.**), und Luftverunreinigungen (dazu unter **7.**) sind nicht zu erwarten. Die verbleibende Belastung der Anwohner ist zumutbar.

Auch Erfordernisse des Naturschutzes und der Landschaftspflege (dazu unter **9.**) stehen dem Vorhaben im Ergebnis nicht entgegen, da allen zu erwartenden Beeinträchtigungen in ausreichendem Maße mit Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen begegnet bzw. die nicht vermeidbaren Beeinträchtigungen sowohl in natur- als auch artenschutzrechtlicher Hinsicht vollständig ausgeglichen werden können. Zudem stehen dem Vorhaben im Ergebnis weder die Belange des Klimaschutzes (dazu unter **8.**) oder flugbetriebliche Belange (dazu unter **11.**) noch landwirtschaftliche Belange (dazu unter **12.**) entgegen. An nicht ausgleichbaren Belastungen verbleiben lediglich die Eingriffe in die Schutzgüter Fläche und Boden durch (temporäre) Flächeninanspruchnahmen, die im Rahmen der Abwägung (dazu unter **13.**) jedoch hinter die das Vorhaben rechtfertigenden dringenden Belange der Landes- und Bündnisverteidigung zurücktreten müssen.

Entsprechend der festgestellten UVP-Pflicht wurde für Vorhaben unter Ziffer **10.** eine Umweltverträglichkeitsprüfung einschließlich zusammenfassender Darstellung und Bewertung aller Umweltauswirkungen durchgeführt.

1. Planrechtfertigung

Das Vorhaben ist aus zwingenden Gründen des öffentlichen Interesses im Zusammenhang mit der öffentlichen Sicherheit und der Landesverteidigung geboten.

1.1 Erfordernis der Planrechtfertigung

Vorhaben der Fachplanung, die Rechte Dritter beeinträchtigen können, bedürfen nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts einer Planrechtfertigung. Diese ist ein ungeschriebenes Erfordernis jeder Fachplanung und eine Ausprägung des Gebots der Verhältnismäßigkeit staatlichen Handelns. Dem Erfordernis der Planrechtfertigung ist Rechnung getragen, wenn das Vorhaben – gemessen an den Zielvorgaben des jeweiligen Fachplanungsgesetzes – vernünftigerweise geboten erscheint, stRspr, BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, – 4 A 1075.04 –, juris, Rn. 182. Für eine Flughafenplanung ist dies der Fall, wenn für das beabsichtigte Vorhaben nach Maßgabe der vom Luftverkehrsgesetz verfolgten Ziele einschließlich sonstiger Entscheidungen ein Bedarf besteht, die Maßnahme unter diesem Blickwinkel also objektiv erforderlich ist, BVerwG, Urteil vom 26.04.2007 – 4 C 12.05 –, BVerwGE 128, 358, Rn. 45.

1.2 Objektive Erforderlichkeit des Änderungsvorhabens

Es besteht ein zur Planrechtfertigung ausreichender Bedarf für die beantragte bauliche Erweiterung der Flugbetriebsflächen am NATO-Flugplatz Schleswig. Der Bedarf für die beantragten baulichen Veränderungen der Flugbetriebsflächen ergibt sich hier zum einen aus dem Anpassungsbedarf der flugbetrieblich relevanten Infrastruktur zur Ermöglichung der geplanten Stationierungen des unbemannten Luftfahrzeugs der MALE-Klasse und des Luftfahrzeugs des Typs Global 6000 und zum anderen aus dem Anpassungsbedarf der flugbetrieblichen Infrastruktur zur Gewährleistung internationaler Standards. Der Stationierung der beiden Luftfahrzeugtypen liegen die Stationierungsentscheidung mit Billigung des Bundesministers der Verteidigung vom 12.04.2005 für unbemannte Luftfahrzeuge der Klassen UAV HALE („high altitude long endurance“) und UAV MALE („medium altitude long endurance“) am NATO-Flugplatz Schleswig, die Entscheidung mit Billigung des Generalinspektors der Bundeswehr vom 10.01.2020, ausschließlich unbemannte Luftfahrzeuge aus der MALE-Klasse zu beschaffen und zu betreiben, und die Entscheidung vom 16.09.2021 aus Gründen der Wirtschaftlichkeit und Realisierbarkeit das Waffensystem PEGASUS in einer bemannten Version eines Geschäftsreiseflugzeugs (Global 6000) am NATO-Flugplatz Schleswig zu realisieren, zugrunde. Die Auswahl des Systems Eurodrohne ging insbesondere aus

den eingegangenen Bündnisverpflichtungen Deutschlands gegenüber der NATO im Rahmen des NATO Defence Planning Process hervor.

Das beantragte Vorhaben stimmt überdies mit den Zielen des Luftverkehrsgesetzes überein. Die fachplanerische Zielkonformität ergibt sich aus dem von dem Antragsteller verfolgten Zweck der beantragten Maßnahmen. Der NATO-Flugplatz Schleswig und das beantragte Änderungsvorhaben dienen den Zwecken der öffentlichen Sicherheit der Landesverteidigung. Dass dieser Zweck von den Zielvorgaben des Luftverkehrsgesetzes umfasst wird, ergibt sich insbesondere aus § 30 LuftVG.

Das Vorhaben ist vor dem Hintergrund der ergangenen Stationierungsentscheidung sowie des daraus nachvollziehbar dargelegten Bedarfs vernünftigerweise geboten.

2. Alternativenprüfung

Im Rahmen der planerischen Abwägung war auch zu prüfen, ob zur beantragten Planung vorzugswürdige Alternativen zur Verfügung stehen. Bei der Zusammenstellung des abwägungserheblichen Materials sind durch die Genehmigungsbehörde die sich ernsthaft anbietenden Alternativen zu berücksichtigen und mit der ihnen objektiv zukommenden Bedeutung in die vergleichende Prüfung der von den möglichen Varianten jeweils berührten öffentlichen und privaten Belange einzustellen, BVerwG, Beschluss vom 24.04.2009 – 9 B 10.09 –, juris, Rn. 5 m.w.N. Hierbei müssen jedoch nicht alle denkbaren Alternativen zum konkret beantragten Vorhaben des Antragstellers beurteilt werden, sondern nur solche, die sich nach Lage der konkreten Verhältnisse aufdrängen oder naheliegen, BVerwG, Urteil vom 30.05.1984 – 4 C 58.81 –, juris, Rn. 53 m.w.N.

Der Antragsteller hat zur Überzeugung der Genehmigungsbehörde dargelegt, dass keine sich aufdrängenden Standort- oder Planungsalternativen gegenüber dem beantragten Vorhaben bestehen und vorzugswürdig sind. Auch von dritter Seite sind keine vorzugswürdigen Alternativen vorgeschlagen worden.

2.1 Keine Standortalternativen

Es stehen nach Überzeugung der Genehmigungsbehörde keine vorzugswürdigen Standortalternativen für die beantragten Änderungen zur Verfügung.

Der Antragsteller hat nachvollziehbar dargelegt, dass den Stationierungsentscheidungen eine intensive Standortuntersuchung zugrunde lag, in deren Rahmen alle sich für eine Stationierung der unbemannten Luftfahrzeuge grundsätzlich anbietenden Militärflugplätze unter militärisch-funktionalen und betriebswirtschaftlichen Gesichtspunkten betrachtet worden seien. Dabei zeigten sich die entflochtene Luftraumstruktur über und im Umfeld des NATO-Flugplatzes Schleswig und die Verfügbarkeit einer zweiten Start- und Landebahn in der erforderlichen Breite am NATO-Flugplatz Schleswig als ausschlaggebende Kriterien, aufgrund derer sich der Standort Schleswig für den Betrieb mit unbemannten Luftfahrzeugen als besonders geeignet erwies.

Auch für die Stationierung der Global 6000 stehen keine sich aufdrängenden Standortalternativen zur Verfügung. Insbesondere vor dem Hintergrund der Wirtschaftlichkeit hat das Kommando Luftwaffe den Standort Schleswig für den Zielbetrieb des Waffensystems PEGASUS empfohlen.

2.2 Keine Planungsalternativen

Auch Planungsalternativen zu den beantragten Änderungen sind nach Überzeugung der Genehmigungsbehörde nicht vorhanden.

Der Antragsteller hat dargelegt, für die Schaffung der benötigten Infrastruktur für die unbemannten Luftfahrzeuge des Typs Eurodrohne und die Luftfahrzeuge des Typs Global 6000 zunächst eine Machbarkeitsuntersuchung zur Identifizierung von möglichen Baufeldern und zur Untersuchung von verschiedenen Planungsvarianten durchgeführt zu haben. Gegen die für diese Prüfung der Planungsvarianten herangezogenen Entscheidungskriterien wie die Berücksichtigung der einschlägigen Vorgaben zu Hindernisfreiheit und Sicherheitsabständen, Kostenfaktoren sowie Natur- und Umweltschutzbelangen (insb. Flächenverbrauch) zur Festlegung der vorzugswürdigen Planungsalternative bestehen keine Bedenken. Die gewählte Variante zur Anordnung der Hallen und der entsprechenden Vorfelder als die unter Berücksichtigung der vorgenannten Kriterien beste Variante ist daher auch nach Auffassung der Genehmigungsbehörde die vorzugswürdige Variante.

Auch für die Maßnahmen aus dem Rollkonzept drängen sich keine vorzugswürdigen Planungsalternativen aus. Die Maßnahmen dienen der Herstellung einer den internationalen Standards entsprechenden Abfertigung von Transportluftfahrzeugen auf dem NATO-Flugplatz Schleswig. Die als Alternative geprüfte Anlage von Wendeköpfen an der Start- und Landebahn 05/23 hätte im Gegensatz zu den beantragten Maßnahmen einen Flugbetrieb nur mit Einschränkungen ermöglicht und wäre mithin nicht ebenso geeignet wie die gewählte Planungsalternative. Denn diese ermöglicht die Durchführung eines frei von Einschränkungen durchführbaren, wirtschaftlichen Flugbetrieb.

3. Erfordernisse der Raumordnung und der Landesplanung

Gemäß § 6 Abs. 2 Satz 1, § 30 Abs. 3 Satz 1 LuftVG ist vor der Erteilung der Genehmigung besonders zu prüfen, ob die geplanten Maßnahmen den Erfordernissen der Raumordnung, insbesondere des zivilen Luftverkehrs entsprechen. Erfordernisse der Raumordnung sind nach § 3 Abs. 1 Nr. 1 Raumordnungsgesetz vom 22. Dezember 2008 (BGBl. I S. 2986), zuletzt geändert durch Artikel 7 des Gesetzes vom 12. August 2025 (BGBl. 2025 I Nr. 189) – ROG – Ziele der Raumordnung, Grundsätze der Raumordnung und sonstige Erfordernisse der Raumordnung. Während die Grundsätze und Aufgaben der Raumordnung in § 2 ROG und § 2 Gesetz über die Landesplanung – Landesplanungsgesetz in der Fassung vom 27. Januar 2014 (GVOBl. Schl.-H. S. 8), zuletzt geändert durch Gesetz vom 24. Mai 2024 (GVOBl. Schl.-H. S. 405) (LaPlaG) definiert sind, finden sich die Ziele und sonstigen Erfordernisse der Raumordnung mangels eines Bundesraumordnungsplans/-programms in den Raumordnungsplänen der Landesplanung. In Schleswig-Holstein sind dazu nach § 5 Abs. 1 Satz 1 LaPlaG als Raumordnungspläne der Landesentwicklungsplan und der jeweilige Regionalplan zu betrachten. Auch das Ergebnis eines Raumordnungsverfahrens und landesplanerische Stellungnahmen sind nach § 3 Abs. 1 Nr. 4 ROG sonstige Erfordernisse der Raumordnung.

3.1 Keine Raumverträglichkeitsprüfung erforderlich

Eine Pflicht zur Durchführung einer Raumverträglichkeitsprüfung besteht hier nicht. Nach § 15 Abs. 1 ROG sind raumbedeutsame Planungen und Maßnahmen in einem besonderen Verfahren auf die Übereinstimmung mit den Erfordernissen der Raumordnung und die Abstimmung mit anderen raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen zu prüfen (Raumverträglichkeitsprüfung). Nach § 3 Nr. 6 ROG sind raumbedeutsame Planungen und Maßnahmen i.S.v. § 15 Abs. 1 ROG Planungen, Vorhaben und sonstige Maßnahmen, durch die Raum in Anspruch genommen oder die räumliche Entwicklung oder Funktion eines Gebietes beeinflusst wird. Für welche Planungen eine Raumverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist, hat die Bundesregierung in einer Rechtsverordnung nach § 21 Abs. 1 ROG (Raumordnungsverordnung) näher festgelegt. In § 1 Satz 1 der Raumordnungsverordnung (RoV) sind Planungen und Maßnahmen aufgezählt, für die eine Raumverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist, wenn sie im Einzelfall raumbedeutsam sind und überörtliche Bedeutung haben. Als hier relevantes Beispiel nennt § 1 Satz 1 Nr. 12 RoV die „Anlage und wesentliche Änderung eines Flugplatzes, die einer Planfeststellung nach § 8 LuftVG bedürfen“. In dem hier zu entscheidenden Fall der Änderung eines militärischen Flugplatzes nach § 30 Abs. 1 Satz 2 LuftVG ist jedoch kein Planfeststellungsverfahren durchzuführen.

Im Übrigen ist mit den hier beantragten Änderungen kein raumordnerisch relevanter zusätzlicher Flächenbedarf außerhalb des bestehenden Flugplatzgeländes verbunden. Der Großteil der beantragten Maßnahmen erfolgt innerhalb des bestehenden Flugplatzgeländes. Lediglich für die Maßnahme 10 „Errichtung einer Aufstell-/Betriebsfläche SATCOM“ wird am südwestlichen Rand des Flugplatzgeländes eine ca. 1 ha große und teilweise außerhalb des Flugplatzgeländes liegende Fläche in Anspruch genommen. Die Fläche befindet sich im Eigentum der BlmA, ist derzeit im Flächennutzungsplan der betroffenen Gemeinde Klein Rheide als „Fläche für Landwirtschaft“ ausgewiesen und wird auch als solche genutzt. Mit der Inanspruchnahme dieser Fläche außerhalb des Flugplatzgeländes ist keine Raumnutzung von überörtlicher Bedeutung verbunden. Mithin führt die Flächeninanspruchnahme nicht zu raumordnerisch relevanten Auswirkungen.

3.2 Vorgaben des landesweiten Raumordnungsplans

Der landesweite Raumordnungsplan in Gestalt der Landesverordnung über den Landesentwicklungsplan Schleswig-Holstein – Fortschreibung 2021 (LEP-VO 2021) vom 25. November 2021, zuletzt geändert durch LVO v. 05.02.2025 (GVBl. 2025 Nr. 28) steht der beantragten Änderung des NATO-Flugplatzes Schleswig nicht entgegen. Der Landesentwicklungsplan trifft keine Festlegungen für den NATO-Flugplatz Schleswig. In Abschnitt 4.3.4 Ziff. 3 S. 212 legt der Landesentwicklungsplan fest, dass Flugplätze mit regionaler Bedeutung in den Regionalplänen darzustellen sind. Mithin sind die Festsetzungen des Regionalplans maßgeblich.

3.3 Vorgaben des Regionalplans

Die regionalen Ziele, Grundsätze und sonstigen Erfordernisse für alle raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen im jeweiligen Planungsraum werden auf der Grundlage des Landesentwicklungsplan festgelegt, vgl. § 9 Satz 1 LaPlaG.

Der aktuelle Regionalplan Schleswig-Holstein Nord für den Planungsraum V Landesteil Schleswig stammt aus dem Jahr 2002. Mit dem Runderlass des Ministeriums für Inneres, ländliche Räume, Integration und Gleichstellung des Landes Schleswig-Holstein - Landesplanungsbehörde - vom 26. Januar 2022 - IV 62 – UV – 4893/2022 wurde das Aufstellungsverfahren für einen neuen Regionalplan eingeleitet. Den dem Aufstellungsverfahren zugrundeliegenden Entwurf des neuen Regionalplans für den Planungsraum I (2. Entwurf 2025) hat die Genehmigungsbehörde neben dem geltenden Regionalplan berücksichtigt.

Das beantragte Änderungsvorhaben entspricht sowohl den Vorgaben des geltenden Regionalplans Schleswig-Holstein Nord (Planungsraum V), als auch den Vorgaben des Entwurfes des neuen Regionalplans für den neuen Planungsraum I.

3.3.1 Geltender Regionalplan Schleswig-Holstein Nord

Zum Zeitpunkt der Entscheidung gilt der Regionalplan für den Planungsraum V Landesteil Schleswig (Schleswig-Holstein Nord) des Landes Schleswig-Holstein – Kreisfreie Stadt Flensburg, Kreise Nordfriesland und Schleswig-Flensburg – Bekanntmachung des Ministeriums für ländliche Räume, Landesplanung, Landwirtschaft und Tourismus – Landesplanungsbehörde – vom 11. Oktober 2002 (VIII 53 – 502.351.1).

Nach den in Abschnitt „7.2.6 Luftverkehr“ festgehaltenen Grundsätzen ist der Flugplatz ausschließlich militärisch zu nutzen. Er ist mit dem dazugehörigen Bauschutzbereich und derzeit festgesetzten Lärmschutzbereich in der Karte dargestellt und dort als Sondergebiet Bund ausgewiesen. Es ist zudem als Grundsatz festgehalten, dass der Bauschutzbereich und der Lärmschutzbereich bei Planungen und Maßnahmen zu beachten sind.

Aus der Hauptkarte des Regionalplans für den Planungsraum V ergibt sich weiter, dass der NATO-Flugplatz im ländlichen Raum liegt. Nördlich an das Flugplatzgelände grenzt ein nachrichtlich dargestelltes Naturschutzgebiet (Haithabu-Danewerk) und südlich ein Gebiet mit besonderer Bedeutung für Natur und Landschaft. Zudem grenzt im Südwesten ein Gebiet mit besonderer Bedeutung für den Abbau oberflächennaher Rohstoffe und im Nordwesten Gebiet mit besonderer Bedeutung für Tourismus und Erholung an das Flugplatzgelände an. Da sich vorhabenbedingt keine Erweiterung über die Grenzen der Liegenschaft hinaus in eines der benannten Gebiete ergibt, beeinflusst es nicht die räumliche Entwicklung oder Funktion eines Gebietes. Mithin steht das Vorhaben den definierten Zielen und Grundsätzen zu diesen Gebieten nicht entgegen und ist in der Folge nicht raumbedeutsam.

Das beantragte Vorhaben entspricht allen Vorgaben des Regionalplans.

3.3.2 Entwurf des neuen Regionalplans für den Planungsraum

Auch die Grundsätze und Ziele des Entwurfes des neuen Regionalplans für den Planungsraum I (Neuaufstellung – 2. Entwurf 2025) stehen dem Vorhaben nicht entgegen.

Der Entwurf des neuen Regionalplans äußert sich in Kapitel „4.6 Luftverkehr“ zum Flugplatz Jagel. Zu diesem ist als Grundsatz festgehalten, dass der Flugplatz ausschließlich militärisch zu nutzen ist. Ferner ist in diesem Kapitel als Ziel festgehalten, dass, soweit für Flughäfen oder Landeplätze zusätzlich die Festsetzung von Bauschutzbereichen oder Lärmschutzbereichen erfolgt ist, diese ebenfalls in der Karte dargestellt werden und die sich hieraus ergebenden Vorgaben bei Planungen und Maßnahmen, insbesondere die sich hieraus ergebenden Baubeschränkungen bei Bauleitplanungen entsprechend der fachgesetzlichen Vorgaben zu beachten sind. Zielsetzung dieser den NATO-Flugplatz Schleswig betreffenden Ziele und Grundsätze ist der Begründung zufolge die Sicherung des Fliegerhorsts Jagel für die Luftwaffe unter Berücksichtigung seiner Funktion als Bundeswehrstandort.

Das Vorhaben entspricht der zielgebenden Festsetzung, denn die Infrastruktur und Ausstattung des NATO-Flugplatzes bildet auch in der hier beantragten geänderten Ausgestaltung weiterhin die Vorgaben der Begründung zu Kapitel „4.6 Luftverkehr“ ab, dient also der Funktion bzw. Nutzung in diesem Gebiet.

Das südwestlich an das Flugplatzgelände angrenzende Vorbehaltsgebiet für den Abbau bodennaher Rohstoffe wird durch das Vorhaben nicht tangiert.

4. Erfordernisse des Städtebaus

Städtebauliche Belange im Zusammenhang mit der kommunalen Bauleitplanung (§ 1 Abs. 1 und 2 BauGB) werden von dem Vorhaben nicht berührt.

Vor Erteilung der Genehmigung ist gem. § 6 Abs. 2 Satz 1 LuftVG weiterhin besonders zu prüfen, ob die Erfordernisse des Städtebaus, insbesondere also die Belange gem. § 1 Abs. 6 BauGB, angemessen berücksichtigt sind. Dieses Kriterium dient insbesondere dem Schutz der Planungshoheit der von der Flugplatzanlage und dem Flugbetrieb betroffenen Gemeinden, die als Teil des Selbstverwaltungsrechts auch verfassungsrechtlich nach Art. 28 Abs. 2 GG und Art. 54 Abs. 1 der Verfassung des Landes Schleswig-Holstein geschützt ist. Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts besteht eine wehrfähige Rechtsposition einer betroffenen Gemeinde dann, wenn das Vorhaben nachhaltig – d.h. mit unmittelbaren Auswirkungen gewichtiger Art – eine hinreichend bestimmte Planung der Gemeinde stört oder wegen seiner Großräumigkeit wesentliche Teile des Gemeindegebiets einer durchsetzbaren gemeindlichen Planung entzieht, st. Rspr., vgl. etwa BVerwG, Beschl. vom 02.08.2006 – 9 B 9.06, NVwZ 2006, 1290; Urt. vom 27.03.1992 – 7 C 18.91, NVwZ 1993, 364, 36.

Im Flächennutzungsplan der Gemeinde Jagel wird das Flugplatzgelände als Sondergebiet Bund ausgewiesen, soweit es sich auf das Gemeindegebiet erstreckt. Im Flächennutzungsplan der Gemeinde Klein Rheide ist das sich auf dieses Gemeindegebiet erstreckende Flugplatzgelände als Sonderbaufläche für den Bund ausgewiesen. Ein Bebauungsplan existiert für das Flugplatzgelände nicht.

4.1 Zusätzlicher Flächenbedarf

Der Großteil der beantragten Maßnahmen erfolgt innerhalb des bestehenden Flugplatzgeländes. Lediglich für die Maßnahme 10 „Errichtung einer Aufstell-/Betriebsfläche SATCOM“ wird am südwestlichen Rand des Flugplatzgeländes eine ca. 1 ha große und teilweise außerhalb des Flugplatzgeländes liegende Fläche in Anspruch genommen. Die Fläche befindet sich im Eigentum der BImA. Sie ist derzeit im Flächennutzungsplan der betroffenen Gemeinde Klein Rheide als „Fläche für Landwirtschaft“ ausgewiesen und wird auch als solche genutzt. Die betroffene Kommune hat im Rahmen ihrer Beteiligung keine Beeinträchtigung ihrer kommunalen Planungshoheit geltend gemacht. Eine Beeinträchtigung der Planungshoheit der Gemeinde Klein Rheide kann daher ausgeschlossen werden.

4.2 Bauschutzbereich

Die kommunale Planungshoheit kann auch durch Beschränkungen beeinträchtigt werden, die aufgrund eines Bauschutzbereichs nach § 12 LuftVG zu beachten sind. Solche Einschränkungen sind bereits heute nach Maßgabe des bestehenden Bauschutzbereichs vorhanden. Mit den beantragten Änderungen ist aber keine Änderung des Bauschutzbereichs und deshalb auch keine weitergehende Beeinträchtigung der kommunalen Planungshoheit der betroffenen Gemeinden verbunden.

4.3 Lärmschutzbereich

Eine Beeinträchtigung der kommunalen Planungshoheit kann sich schließlich auch aus bei der Bauleitplanung zu berücksichtigenden Baubeschränkungen und Bauverböten ergeben, die mit der Festsetzung von Lärmschutzbereichen nach dem Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm (FluLärmG) einhergehen, vgl. §§ 5, 6 FluLärmG. Ferner kann durch § 5 Abs. 1 Satz 1 und Satz 2 FluLärmG die Möglichkeit der Errichtung von Gebäuden für öffentliche Einrichtungen beschränkt werden. Die Notwendigkeit einer Neufestsetzung des Lärmschutzbereichs beurteilt sich nach § 4 FluLärmG. Soweit danach ein Lärmschutzbereich neu festzusetzen ist und dieser über die Zonenpunkte des

bisherigen Lärmschutzbereichs hinausgeht, müssen die Folgen der Neufestsetzung für die kommunale Planungshoheit auch in die Abwägung einbezogen werden.

Für den NATO-Flugplatz Schleswig ist aufgrund der Verordnung über die Festsetzung des Lärmschutzbereichs für den militärischen Flugplatz Schleswig (LFlugLSVO Schleswig) vom 18. November 2011 (GS Schl.-H. II, Gl.Nr. B 2129-4-4) ein Lärmschutzbereich mit drei Schutzzonen nach Maßgabe des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm festgesetzt worden. Gemäß § 4 Abs. 5 Satz 1 FluLärmG ist der Lärmschutzbereich für einen wesentlich baulich erweiterten Flugplatz dann neu festzusetzen, wenn eine Änderung in der Anlage oder im Betrieb des Flugplatzes zu einer wesentlichen Veränderung der Lärmbelastung in der Umgebung des Flugplatzes führen wird. Eine solche Veränderung liegt u.a. dann vor, wenn sich die Höhe des äquivalenten Dauerschallpegels LAeq Tag an der Grenze der Tag-Schutzzone 1 um mindestens 2 dB(A) ändert, vgl. § 4 Abs. 5 Satz 2 FluLärmG. Dies ist vorliegend nicht der Fall. Die beantragten Änderungen machen somit keine Neufestsetzung des Lärmschutzbereichs notwendig. Auswirkungen für die kommunale Planungshoheit ergeben sich mithin nicht.

Hinreichend bestimmte Planungen der angrenzenden Kommunen sind der Genehmigungsbehörde nicht bekannt. Auch haben die betroffenen Kommunen im Rahmen ihrer Beteiligung keine Beeinträchtigung ihrer kommunalen Planungshoheit geltend gemacht.

4.4 Zusammenfassende Bewertung

Zusammenfassend bleibt festzuhalten, dass das Vorhaben nicht nachhaltig im Sinne der bundesverwaltungsgerichtlichen Rechtsprechung – d.h. mit unmittelbaren Auswirkungen gewichtiger Art – eine hinreichend bestimmte Planung der Gemeinde stört oder wegen seiner Großräumigkeit wesentliche Teile des Gemeindegebiets einer durchsetzbaren gemeindlichen Planung entzieht und dass die Erfordernisse des Städtebaus angemessen berücksichtigt werden.

Eine Änderung des Bauschutzbereichs oder des festgesetzten Lärmschutzbereichs sind mit den beantragten Änderungen nicht verbunden. Eine Beeinträchtigung der kommunalen Planungshoheit ist daher nicht erkennbar. Die betroffenen Kommunen haben überdies auch keine Beeinträchtigungen ihrer Planungshoheit für die Zukunft dargelegt. Deshalb sind hier eine nachhaltige Störung der in der Bauleitplanung zum Ausdruck gekommenen städtebaulichen Ordnung oder ein Entzug von Gebieten der betroffenen Gemeinden weder ersichtlich noch dargelegt. Angesichts der in § 5 FluLärmG zum Ausdruck kommenden gesetzgeberischen Wertung kann die Genehmigungsbehörde davon ausgehen, dass das Wohnen und andere immissionsempfindliche Nutzungen in

der Umgebung eines Flugplatzes auch im Falle eines Überschreitens der für Bauverbote maßgeblichen Grenzwerte noch in gesunder Weise möglich sind, wenn die durch die Werte ausgelösten gesetzlichen Vorgaben (Maßnahmen des passiven Schallschutzes) beachtet werden und die Dauerschallpegel von 70 dB(A) am Tag und 60 dB(A) in der Nacht nicht überschritten werden, vgl. BVerwG, Urteil vom 04.04.2012 – 4 C 8.09 u.a., BVerwGE 142, 234 Rn. 539. Eine solche Überschreitung ist ausweislich des Fluglärmgutachtens (dazu im Folgenden unter **C.III.5**) an keinem der betrachteten Immissionsorte zu erwarten.

5. Schutz vor Fluglärm

Die in Folge des Fluglärms verursachten Immissionen stehen dem Änderungsvorhaben nicht entgegen. Das genehmigte Vorhaben ist nach §§ 6 Abs. 4 Satz 2, 8 Abs. 1 Satz 3 und 9 LuftVG i.V.m. § 2 Abs. 2 FluLärmG mit den Belangen des Schutzes der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor Fluglärm vereinbar.

Die Genehmigungsbehörde hat ihrer dahingehenden Bewertung insbesondere den als Anlage 3 der Antragsunterlagen übermittelten „Bericht zur Erstellung der Datenerfassungssysteme für den Flugplatz Schleswig (ETNS)“ des Zentrums Luftoperationen aus September 2021, überarbeitet im Jahr 2024, und das als Anlage 4 der Antragsunterlagen übermittelte „Flug- und Bodenlärmgutachten“ der ACCON GmbH vom 02.02.2022, überarbeitet am 30.11.2024, zugrunde gelegt. An der Sachkunde, Objektivität und Unvoreingenommenheit der Gutachter zweifelt die Genehmigungsbehörde nicht. Sofern in den nachfolgenden Ausführungen zu den Fluglärm Auswirkungen des Vorhabens keine eigenen Korrekturen, Aktualisierungen oder Ergänzungen ausdrücklich kenntlich gemacht werden, übernimmt die Genehmigungsbehörde inhaltlich die Feststellungen und Ergebnisse der in diesem Zusammenhang vorgelegten Gutachten und Berichte.

5.1 Datenerfassungssysteme/Berechnungsgrundlagen Flug- und Bodenlärm

Die seitens des Zentrums Luftoperationen erstellten und insbesondere den nachfolgenden Berechnungen der Fluglärmbelastung zugrunde gelegten Datenerfassungssysteme (DES'e) sind hierbei nach eingehender Prüfung durch die Genehmigungsbehörde im Ergebnis nicht zu beanstanden und stellen sich als taugliche Berechnungsgrundlage dar.

Gemäß der nach § 6 Abs. 4 Satz 2, § 8 Abs. 1 Satz 3 und 9 LuftVG im Rahmen der Änderungsgenehmigung bestehenden Verpflichtung zur Beachtung der Werte des § 2 Abs. 2 FluLärmG erfolgte die Ermittlung der prognostisch für das Jahr 2036 zu erwartenden Fluglärmbelastung nach

den Vorgaben des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm. Zugrunde gelegt wurde das über § 3 FluLärmG in Verbindung mit der Verordnung über die Datenerfassung und das Berechnungsverfahren für die Festsetzung von Lärmschutzbereichen vom 27. Dezember 2008 (BGBl. I S. 2980), die zuletzt durch Artikel 101 der Verordnung vom 19. Juni 2020 (BGBl. I S. 1328) geändert worden ist (1. FlugLSV), sowie die Anleitung zur Datenerfassung über den Flugbetrieb (AzD) bzw. die Anleitung zur Berechnung von Lärmschutzbereichen (AzB) verpflichtend vorgegebene Datenerfassungs- und Berechnungsverfahren.

5.1.1 Methodik

Die (prognostische) Ermittlung der Eingangsdaten der DES`e stellt sich im Ergebnis als plausibel und nicht zu beanstanden dar.

5.1.1.1 Prognosehorizont

Der den DES`en und der darauf basierenden Ermittlung der Fluglärmbelastungen zugrunde gelegte Prognosehorizont (der 6 verkehrsreichsten Monate) des Jahres 2036 ist aus Sicht der Genehmigungsbehörde nicht zu beanstanden, insbesondere nicht zu kurz angelegt. Gemäß § 3 Abs. 2 FluLärmG i.V.m. § 2 Abs. 2 Satz 2 der 1. FlugLSV sowie Ziffer 2.2.7 der AzD wird das Prognosejahr von der zuständigen Behörde bestimmt. Gemäß § 2 Abs. 2 Satz 2 der 1. FlugLSV ist als Prognosejahr regelmäßig dasjenige Jahr zu bestimmen, welches zehn Jahre nach der Anforderung der Daten über den Flugbetrieb liegt. Vor dem Hintergrund der regelmäßigen Verfahrensdauern und des Zeitpunkts der geplanten Stationierung der Luftfahrzeuge vom Typ Global 6000 und der unbemannten Luftfahrzeuge vom Typ Eurodrohne am NATO-Flugplatz Schleswig hat die Genehmigungsbehörde zunächst das Jahr 2033 als Prognosejahr bestimmt. Nachdem die in **Kap. B.VI.6** dargestellten Änderungen absehbar waren, hat die Genehmigungsbehörde mit Blick auf die daraus entstehende Verzögerung des Verfahrens eine Anpassung des Prognosejahres auf das Jahr 2036 veranlasst. Dies hat der Antragsteller in den geänderten Antragsunterlagen berücksichtigt und die Prognose sowie die darauf basierenden Auswirkungsbetrachtungen entsprechend anpassen lassen.

Der den Datenerfassungssystemen und der darauf basierenden Ermittlung der Fluglärmbelastungen zugrunde gelegte Prognosehorizont (der sechs verkehrsreichsten Monate) des Jahres 2036 erweist sich nach Auffassung der Genehmigungsbehörde auch zum Zeitpunkt der Genehmigungsentscheidung noch als sachgerecht und ist demnach nicht zu beanstanden.

5.1.1.2 Bestimmung der sechs verkehrsreichsten Monate

Die in den DES`en berücksichtigten Auswertungen bzw. hierauf aufbauenden prognostischen Hochrechnungen beziehen sich zutreffend auf die sechs verkehrsreichsten Monate am Gesamtjahresflugbetrieb. Nach § 2 Abs. 2 Satz 3 der 1. FlugLSV hat sich die Prognose betreffend die zukünftig zu erwartenden Flugbewegungen auf die sechs verkehrsreichsten Monate (180 Tage) des Prognosejahres zu beziehen. Die für die sechs verkehrsreichsten Monate (180 Tage) prognostizierten Flugbewegungszahlen werden für die Verwendung im Datenerfassungssystem entsprechend der Vorgabe der Anlage zu § 3 FluLärmG und des § 2 Abs. 2 Satz 3 der 1. FlugLSV sowie der hieran anknüpfenden Ziffer 2.2.1 der AzD sodann auf 180 Tage normiert.

Für die Ermittlung der Eingangsdaten der Datenerfassungssysteme hat das Zentrum Luftoperationen auf (statistische) Daten und Prognosen des Kommandos Luftwaffe und des Taktischen Luftwaffengeschwaders 51 „Immelmann“ zurückgegriffen und diese ausgewertet. Die Verkehrszahlen wurden basierend auf dem Flugbetrieb der Jahre 2011 bis 2020 (sechs verkehrsreichste Monate) und den prognostischen Annahmen des Kommandos Luftwaffe und des Verbandes prognostiziert. Dieses Vorgehen erweist sich aus Sicht der Genehmigungsbehörde als sachgerecht.

Einwendungen, die die Nachvollziehbarkeit der korrekten Ermittlung der sechs verkehrsreichsten Monate in Zweifel ziehen, erweisen sich daher als unsubstantiiert und unbegründet.

5.1.1.3 Flugverfahren

Militärische Flugverfahren (umgangssprachlich „Flugrouten“) an Militärflugplätzen in Deutschland werden von der zuständigen militärischen Luftfahrtbehörde geplant und im militärischen Luftfahrt-handbuch Deutschland veröffentlicht.

Die Vorgaben zur Beschreibung des „Flugbetriebs in der Luft“ ergeben sich aus Ziffer 2.2.5 bzw. 5.5 der AzD. Das unter Berücksichtigung dieser Vorgaben seitens des Zentrums Luftoperationen gewählte Vorgehen zur Modellierung der Flugverfahren bzw. der An- und Abflugstrecken sowie folglich die hiermit ermittelten Ergebnisse sind nicht zu beanstanden. So sind die IFR-Flugstrecken grundsätzlich bis zu einem Radius von 25.000 m um den Flugplatzbezugspunkt bzw. die VFR-Flugstrecken bis zur Grenze der Flugstreckenbeschreibung und jedenfalls mindestens 5.000 m über die größte Lärmkontur hinaus beschrieben worden.

Für das „Prognoseszenario 2036“ ist im Unterschied zu den übrigen Szenarien ein Zweibahnssystem zugrunde gelegte worden. Die Start- und Landebahn 07/25 ist bisher für den Flugbetrieb nicht genutzt worden. Aus betrieblichen Gründen soll diese jedoch für Start und Landungen der unbemannten Luftfahrzeuge genutzt werden. Die daraus resultierenden Veränderungen der An- und Abflugverfahren sind die in Berechnungen eingestellt worden.

Neben den aus § 6 Abs. 2 Satz 2, § 8 Abs. 1 Satz 4, 5 und 9 LuftVG folgenden Anforderungen hinsichtlich des Umfangs der UVP im Rahmen der luftrechtlichen Genehmigung geben die bei der vorliegenden lärmtechnischen Begutachtung zutreffend zugrunde gelegten Regelungen des FluLärmG sowie der 1. FlugLSV und der AzD/AzB die methodischen Regeln zur Datenerfassung bezüglich des voraussehbaren Flugbetriebs und zur Ermittlung der (Flug-)Lärmbelastung verbindlich vor. Die Ermittlung der Umweltauswirkungen im hiesigen Genehmigungsverfahren (insbes. die Berechnung der Fluglärmbelastung) hat folglich grundsätzlich von den im Datenerfassungssystem zugrunde gelegten Flugverfahren auszugehen.

Derartige Intensivierungen der Lärmimmissionen durch die vorhabenbedingte Zunahme der Flugbewegungen unterhalb der prognostizierten An- und Abflugverfahren, die die Überprüfung derselben erforderlich machen würden, sind nicht erkennbar. Die Lärmbelastung insgesamt nimmt mit zunehmender Entfernung zum Flugplatz deutlich ab. Lärmbelastungen, die die Schwelle der Gesundheitsgefährdung erreichen oder gar überschreiten sind außerhalb der Flugplatzanlage auch unmittelbar unter den zugrunde gelegten An- und Abflugrouten nicht zu erwarten. Aber auch Lärmbelastungen, die die Schwelle der fachplanungsrechtlichen Zumutbarkeit überschreiten, betreffen im „Prognoseszenario 2036“ auch unmittelbar unterhalb der zugrunde gelegten An- und Abflugrouten keine Wohnbebauung oder Schutzgebiete.

5.1.2 Prognose des Flugbetriebs - Flugbewegungszahlen

Die (prognostisch) angesetzten Flugbewegungen am NATO-Flugplatz Schleswig in den betrachteten Szenarien sind als Grundlage für die hierauf basierenden Auswirkungsberechnungen insgesamt nicht zu beanstanden. Die vorgenommene Berechnung begegnet methodisch keinerlei Bedenken. Für die Abschätzung der zu erwartenden Bewegungszahlen existiert – anders als im Bereich der Zivilluftfahrt – keine spezifische wissenschaftlich anerkannte Methode, vgl. OVG Koblenz, Urteil vom 21.05.2008 – 8 A 10910/07, juris Rn. 141. Maßgeblich für die Abschätzung des zu erwartenden militärischen Flugbetriebs in den Prognoseszenarien für das Jahr 2036 sind daher die Angaben des Nutzers, hier der Luftwaffe.

Das Zentrum Luftoperationen hat in nicht zu beanstandender Weise die Flugbewegungszahlen für die folgenden vier Szenarien betrachtet:

- Das „**Vergleichsszenario 2017 – 2020**“ stellt den Flugbetrieb der vergangenen Jahre, seit der Verlegung der fliegerischen Ausbildung auf dem Waffensystem Tornado vom US-amerikanischen Flugplatz Holloman mit insgesamt 14 Tornados an den Standort Schleswig.
- Das Szenario „**Lärmschutzbereich 2020**“ stellt den im Rahmen der Festsetzung des aktuellen Lärmschutzbereichs prognostizierten Flugbetrieb für das Jahr 2020 dar.
- Das „**Nullszenario 2036**“ beschreibt den im Jahr 2036 zu erwartenden Flugbetrieb, wie er sich ohne die mit dem aktuellen Genehmigungsverfahren beantragten Anpassungen des Flugplatzes und der entsprechenden Stationierung darstellen würde. Es werden darin alle vorhabenunabhängigen Änderungen, die bekanntermaßen bis zum Jahr 2036 voraussichtlich eintreten werden, berücksichtigt. Mit der Antragsänderung ist dieses Szenario auf der Grundlage der Annahme angepasst worden, dass die Luftfahrzeuge des Typs Tornado am Standort Jagel nicht durch Luftfahrzeuge vom Typ Eurofighter ersetzt werden. Stattdessen wird es nach 2030 keinen Nachfolger für das Waffensystem Tornado am NATO-Flugplatz Schleswig geben. Damit sind die Flugbewegungen der Luftfahrzeuggruppe S-MIL 3 im Nullszenario 2036 entfallen.
- Das „**Prognoseszenario 2036**“ beschreibt den Flugbetrieb im Prognosejahr 2036 unter Berücksichtigung des Betriebs von unbemannten Luftfahrzeugen vom Typ Eurodrohne und von Luftfahrzeugen vom Typ Global 6000 sowie der geplanten baulichen Änderungen.

Sofern in den nachfolgenden Ausführungen keine eigenen Korrekturen, Aktualisierungen oder Ergänzungen ausdrücklich kenntlich gemacht werden, übernimmt die Genehmigungsbehörde inhaltlich die Feststellungen und Ergebnisse der vorgelegten Gutachten.

Für die sechs verkehrsreichsten Monate ist damit zusammengefasst von folgenden Gesamtflugbewegungen in den vier betrachteten Szenarien auszugehen:

Lfz-Gruppe	Lfz-Muster	Vergleichs-szenario 2017-2020	Null-szenario 2036	Prognose-szenario 2036	Lärmschutz-bereich 2020
P 1.0	UL	31	31	31	0
P 1.3	PA-28, C-172	37	37	37	0
P 1.4	PC-9	16	16	16	0
P 2.1	B-350 King Air	16	16	16	0
S 3.2	IL-76	0	0	0	56
S 5.1	GL5T, LJ-35, C-525, GLB 6000	584	584	1.216	1.264
S 6.1	A-330	4	4	4	20
P-MIL 2	A400M, EU MALE RPAS	174	174	2.306	640
S-MIL 3	Tornado	3.138	0	0	3.848
S-MIL 4	F-15, F-16	8	8	8	0
S-MIL 6	Eurofighter, JAS39	112	112	112	722
H 1.1	EC-135	64	64	64	0
H 2.1	MK88, S-61	86	0	0	68
H 2.2	NH-90, MI-24	26	112	112	374
		4.296	1.158	3.922	6.992

vgl. Bericht zur Erstellung der Datenerfassungssysteme für den Flugplatz Schleswig (ETNS), Zentrum Luftoperationen, Stand: 2024, Tabelle 14.

Eine vergleichende Betrachtung der Bewegungszahlen zeigt, dass die Gesamtflugbewegungen im „Nullszenario 2036“ gegenüber dem aktuellen Flugbetrieb im „Vergleichsszenario 2017 – 2020“ deutlich abnehmen. Dagegen erhöht sich die Anzahl der Flugbewegungen nach der Stationierung von unbemannten Luftfahrzeugen vom Typ Eurodrohne und von Luftfahrzeugen vom Typ Global 6000 im „Prognoseszenario 2036“ um mehr als das Doppelte gegenüber dem „Nullszenario 2036“. Die Gesamtflugbewegungszahlen erreichen aber auch im „Prognoseszenario 2036“ nicht das Niveau des „Vergleichsszenarios 2017 – 2020“ oder des „Lärmschutzbereichs 2020“

Im Nachtzeitraum ergeben sich im „Vergleichsszenario 2017 – 2020“ 30 Flugbewegungen, im „Lärmschutzbereich 2020“ 12 Flugbewegungen, im „Nullszenario 2036“ keine Flugbewegungen und im „Prognoseszenario 2036“ 183 Flugbewegungen. Im Nachtzeitraum ergibt sich damit im „Prognoseszenario 2036“ ein Zuwachs der Flugbewegungen gegenüber den weiteren Szenarien.

5.2 Flug- und Bodenlärmprognose

Das genehmigte Vorhaben ist mit den Belangen des Schutzes der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor Fluglärm vereinbar. Nach § 6 Abs. 4 Satz 2, § 8 Abs. 1 Satz 3 und 9 LuftVG sind zur Bewertung der Lärmauswirkungen des Änderungsvorhabens zum Schutz der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Fluglärm die jeweils anwendbaren

Werte des § 2 Abs. 2 FluLärmG zu beachten. Unter schädlichen Umwelteinwirkungen versteht man dabei Gefahren, erhebliche Nachteile und erhebliche Belästigungen durch Fluglärm, vgl. § 1 FluLärmG.

Die mit diesem Vorhaben zugelassene bauliche Erweiterung des NATO-Flugplatzes Schleswig stellt keine wesentlich bauliche Erweiterung nach § 2 Abs. 2 Satz 3 und 4 FluglärmG dar. Gegenstand der Prüfung und der Abwägungsentscheidung der Genehmigungsbehörde ist damit betreffend die Lärmimmissionen neben dem vorhabenbezogenen Belastungsdelta auch der Betrieb des Flugplatzes und dessen Lärmimmissionen insgesamt. Die fachplanungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle als maßgeblicher Anknüpfungspunkt bemisst sich hierbei nach den Werten des § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 4 FluLärmG für bestehende militärische Flugplätze.

Die Belange der betroffenen Anwohner und der Allgemeinheit, der Träger öffentlicher Belange und der Fachbehörden werden in die Abwägung einbezogen. Abwägungserheblich sind sowohl Belastungen oberhalb der fachplanungsrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle als auch darunterliegende mehr als geringfügige Belastungen.

Betreffend den Fluglärm im Tagzeitraum sind prognostisch ausschließlich Veränderungen der Lärmbelastung unterhalb der fachplanungsrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle zu erwarten. Das relative Ausmaß der vorhabenbedingten Lärmerhöhung gegenüber dem „Nullszenario 2036“ für Gebiete mit Wohnbebauung beläuft sich auf bis zu 10,3 dB(A).

Bezüglich des Fluglärms im Nachtzeitraum sind vorhabenbedingt zusätzliche Betroffenheiten ausschließlich unterhalb der fachplanungsrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle für die Anwohner des NATO-Flugplatzes Schleswig zu erwarten. Das relative Ausmaß der vorhabenbedingten Lärmerhöhung gegenüber dem „Nullszenario 2036“ innerhalb von Gebieten mit Wohnbebauung beläuft sich auf bis zu 42,7 dB(A).

Belastungen von Anwohnern mit schwerem und unerträglichem Fluglärm gehen vom NATO-Flugplatz Schleswig insgesamt nicht aus.

Grundstücke mit Wohnnutzungen werden vorhabenbedingt nicht mit Fluglärmimmissionen oberhalb der Werte des § 2 Abs. 1 Satz 2 Nr. 4 FluLärmG belastet.

Mehr als geringfügige Betroffenheiten durch die vorhabenbedingte Fluglärmbelastung hat die Genehmigungsbehörde ermittelt, berücksichtigt und bei der Abwägung im Ergebnis zurückgestellt.

Hinsichtlich aller mehr als geringfügig von vorhabenbedingtem Fluglärm Betroffenen hat die Genehmigungsbehörde von Flugbetriebsbeschränkungen – insbesondere in der Nachtzeit – abgesehen. Denn Flugbewegungszahlbeschränkungen widersprechen bereits der militärischen Zweckbestimmung des Flugplatzes. Die Genehmigungsbehörde ist in der fachplanungsrechtlichen Abwägung zum Ergebnis gekommen, dass die öffentlichen Interessen an einem nicht weiter beschränkten Flugbetrieb am NATO-Flugplatz Schleswig ein solches Gewicht haben, dass ihnen abwägungsfehlerfrei Rechnung getragen werden kann und ein entsprechender Betrieb nicht eingeschränkt werden darf. Flugbetriebsbeschränkungen wären mit der militärischen Zweckbestimmung des Flugplatzes nicht vereinbar.

Neben den Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit (einschließlich zumutbarer Wohnverhältnisse) hat die Genehmigungsbehörde auch die Auswirkungen des Vorhabens auf Freizeit und Erholung berücksichtigt. Vorhabenbedingt kommt es nicht zu unzumutbaren Beeinträchtigungen von Außenwohnbereichen am Tag, da keine Betroffenen innerhalb des Umgriffs eines äquivalenten Dauerschallpegels von 68 dB(A) tags zu verzeichnen sind.

Neben dem Fluglärm verursacht das Vorhaben weitere Geräusche aus unterschiedlichen Quellen. Diese Geräusche sind sonstiger (vom FluLärmG bzw. von der AzD/AzB nicht erfasster) Bodenlärm bzw. flughafenaffiner Lärm sowie Baulärm. Die unterschiedlichen Lärmarten werden rechtlich nicht einheitlich bewertet. Das gesetzliche Lärmschutzsystem ist durch ein Nebeneinander von Regelwerken gekennzeichnet, die jeweils nur auf bestimmten Lärm abstellen, fremde Geräusche aber aus der Betrachtung ausblenden. Daher erfolgt im Rahmen der Genehmigungsentscheidung diesbezüglich eine getrennte Betrachtung (siehe bezüglich der Bewertung des sonstigen Bodenlärms **Kap. C.III.6**). Unter Fluglärm wird mithin im Rahmen des hiesigen Kapitels bzw. der entsprechenden Unterkapitel zunächst lediglich der Lärm im Sinne des FluLärmG bzw. der AzD/AzB behandelt.)

5.2.1 Berechnungsmethodik und Ermittlungsumfang

Zur Ermittlung möglicher vorhabenbedingter Auswirkungen bezieht sich das Flug- und Bodenlärmgutachten richtigerweise auf die Vorgaben der Anlage 3 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm (FluLärmG) sowie die 1. FlugLSV, die ihrerseits auf die AzD und die AzB verweist.

Dies entspricht den Vorgaben des § 6 Abs. 2 Satz 2, § 8 Abs. 1 Satz 9, Satz 3 LuftVG, wonach die Genehmigungsbehörde zum Schutz der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Fluglärm die jeweils anwendbaren Werte des § 2 Abs. 2 FluLärmG zu

beachten hat. Das FluLärmG manifestiert nach der ständigen Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts mit seinen Regelungen die Abwägungsgrenzen in Bezug auf Fluglärm und konkretisiert in § 2 Abs. 2 FluLärmG eine fachplanerische Zumutbarkeitsschwelle, die für die planerische Abwägung nach dem LuftVG verbindlich ist, vgl. BVerwG, Urteil vom 04.04.2012 – 4 C 8.09 u.a. – BVerwGE 142, 234 Rn. 180; BVerwG, Beschluss vom 01.04.2009 – 4 B 61.08 – NVwZ 2009, 910 Rn. 33.

Die Genehmigungsbehörde hat ihrer Entscheidung mit dem Ziel einer Gesamtabwägung der Fluglärmbelastung die bereits beschriebenen Szenarien „Lärmschutzbereich 2020“, „Vergleichsszenario 2017 – 2020“, „Nullszenario 2036“ und „Prognoseszenario 2036“ zugrunde gelegt.

- Für alle drei Szenarien erfolgte die Ermittlung für den Tagzeitraum (06:00 Uhr bis 22:00 Uhr) und für den Nachtzeitraum (22:00 Uhr bis 06:00 Uhr). Dafür wurden die folgenden nebeneinander tretenden Methodiken zugrunde gelegt:
 - Für den Tagzeitraum wurden Fluglärmkonturen des äquivalenten Dauerschallpegels für die Pegelwerte von 50, 55, 63, 65, 68, 70, 75, 80 und 85 dB(A) ermittelt.
 - Für den Nachtzeitraum wurden Fluglärmkonturen des äquivalenten Dauerschallpegels für die Pegelwerte von 45, 50, 55, 60, 65, 70, 75, 80 und 85 dB(A) ermittelt.
- Parallel wurde eine detaillierte Untersuchung der Lärmbelastung an 9 ausgewählten Immissionsorten (IO) durchgeführt. Für diese Immissionsorte wurden der äquivalente Dauerschallpegel (L_{Aeq}), der A-bewertete Maximalschalldruckpegel (L_{ASmax} – maximaler A-Schallpegel) und die statistische Verteilung der A-bewerteten Maximalschalldruckpegel von Fluglärm-Einzelereignissen in Intervallen von 3 dB(A) aufwärts berechnet. Hinsichtlich der genauen Lage und Bezeichnung der Immissionsorte wird auf die Anlage 5.2 des Flug- und Bodenlärmgutachtens (Anlage 4 der Antragsunterlagen) verwiesen.

Zur Durchführung der Fluglärmberechnungen hat das Gutachterbüro ACCON GmbH Schallimmissionsprogramm CadnaA der Firma Datakustik GmbH, Version 2024 MR1, verwendet, das seitens des Umweltbundesamtes Dessau mit Schreiben vom 14.05.2009 für die Durchführung von Fluglärmberechnungen an zivilen und militärischen Flugplätzen offiziell zugelassen wurde. Die Genehmigungsbehörde hat vor diesem Hintergrund keine Zweifel an der Geeignetheit der verwendeten Software.

Die Ergebnisse des Flug- und Bodenlärmgutachtens stellen sich, entgegen diesbezüglich erhobener Einwendungen, nicht bereits wegen einer mangelnden Durchführung von Messungen des Fluglärms bzw. wegen fehlender Berücksichtigung entsprechender Messergebnisse durch die Fachgutachter als zu beanstanden dar.

Die Ermittlung der zukünftig zu erwartenden Flug- und Bodenlärmbelastung als Entscheidungsgrundlage erfolgt gemäß des durch den Gesetzgeber verbindlich vorgegebenen Berechnungsverfahrens, vgl. § 6 Abs. 4 Satz 2, § 8 Abs. 1 Satz 3 und 9 LuftVG i.V.m. § 2 Abs. 2 Satz 2, § 3 FluLärmG i.V.m. der 1. FlugLSV, der AzD und der AzB. Ein Abgleich von Berechnungsergebnissen mit gemessenen Werten ist insoweit nicht vorgesehen. Für alternative oder ergänzende Methoden zur Messung des Fluglärms besteht daher schon rechtlich kein Raum. Zudem geht die Forderung nach Messungen bereits im Hinblick auf den prognostischen Charakter der Entscheidung zugrunde zu legenden Auswirkungsbetrachtungen fehl, da es eine erst in der Zukunft liegende (noch nicht eingetretene) Belastungssituation zu ermitteln und zu bewerten gilt. Eine Messung des zukünftig, erst im Jahr 2036 jeweils im Null- und Prognoseszenario zu erwartenden Fluglärms stellt sich bereits als tatsächlich unmöglich dar.

Soweit in diesem Zusammenhang dahingehend Einwendungen erhoben werden, dass sich das Fluglärmgutachten als unvollständig darstelle, da keine aktuellen Messungen der Lärmbelastung eingeholt und die Berechnungen nicht auf diese Messergebnisse gestützt worden seien, werden diese entsprechend der einleitenden Ausführungen zurückgewiesen.

Die Ermittlungen der prognostisch zu erwartenden Flug- und Bodenlärmbelastungen durch die AC-CON GmbH stellen sich auch nicht als fehlerhaft dar, weil es an einer Berücksichtigung tieffrequenter Abstrahlungen fehlt.

Dahingehend erhobene Einwendungen, dass zur Berücksichtigung tieffrequenter Fluglärmbeiträge eine Betrachtung des A-bewerteten Schalldruckpegels nicht ausreiche und mithin eine Berücksichtigung der speziellen tieffrequenten Beiträge von Fluglärmgeräuschen fehle, werden zurückgewiesen.

Gesetzliche Vorgaben zur Berücksichtigung von tieffrequentem Schall bestehen in Bezug auf die Ermittlung und Bewertung von Fluglärm nicht. Vielmehr hat der Gesetzgeber die im FluLärmG vorgesehenen, A-bewerteten Schalldruckpegel in dB(A) für maßgeblich erklärt. Die A-Bewertung trägt der unterschiedlichen Empfindlichkeit des menschlichen Gehörs bei verschiedenen Frequenzen

Rechnung und soll sicherstellen, dass Geräusche mit dem gleichen Schalldruckpegel in dB(A) unabhängig vom Frequenzspektrum als in etwa gleich laut empfunden werden. Anhaltspunkte dafür, dass mittels der gesetzlich vorgesehenen Anknüpfung an den A-bewerteten Schalldruckpegel kein hinreichender Gesundheitsschutz gewährleistet ist, insb. auch mit Blick auf die höchstrichterliche Rechtsprechung nicht ersichtlich. Es besteht daher für die Genehmigungsbehörde weder ein Ansatz noch gar eine Verpflichtung, den oben genannten Einwendungen zu folgen.

5.2.2 Berechnungsergebnisse Flug- und Bodenlärm

5.2.2.1 Fluglärmkonturen

Anhand der Pläne des Fluglärmgutachtens, die die maßgeblichen Schutzzonen/Lärmkonturen für die vier betrachteten Szenarien ausweisen, kann verglichen werden, wie sich die Lärmbelastung der Anwohner im „Prognoseszenario 2036“ gegenüber dem „Nullszenario 2036“, dem Szenario „Lärmschutzbereich 2020“ und dem „Vergleichsszenario 2017 -2020“ verändert. Der Vergleich der Schutzzonen ermöglicht der Genehmigungsbehörde eine Aussage dazu, in welchen räumlichen Bereichen sich Bauverbote oder Baubeschränkungen nach §§ 5 f. FluLärmG im „Prognoseszenario 2036“ ergeben und in welchen Bereichen Ansprüche auf Erstattung von Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen und mögliche Entschädigungen für die Beeinträchtigungen des Außenwohnbereichs entstehen werden.

Bei der Ermittlung der Fluglärmkonturen haben die das Flug- und Bodenlärmgutachten erstellenden Sachverständigen der ACCON GmbH die folgenden, nach dem FluLärmG für bestehende militärische Flugplätze geltenden Werte zugrunde gelegt:

- Tag-Schutzzone 1: $L_{Aeq\ Tag} = 68\text{ dB(A)}$
- Tag-Schutzzone 2: $L_{Aeq\ Tag} = 63\text{ dB(A)}$
- Nacht-Schutzzone: $L_{Aeq\ Nacht} = 55\text{ dB(A)}$, $L_{Amax} = 6\text{ mal } 57\text{ dB(A)}$

Die Veranschlagung der Werte für bestehende militärische Flugplätze erklärt sich daraus, dass der NATO-Flugplatz Schleswig auch mit den vorhabenbedingten Änderungen der Lärmbelastung nicht als wesentlich baulich erweiterter militärischer Flugplatz im Sinne des § 2 Abs. 2 Satz 3 und 4 FluLärmG einzuordnen ist (siehe **Kap. C.III.5.2.3.1**). Mithin sind die Werte gemäß § 2 Abs. 2 Nr. 4 FluLärmG als fachplanerische Zumutbarkeitsschwelle für dieses Verfahren verbindlich vorgegeben.

Die Veränderungen der Fluglärmkonturen stellen sich im „Prognoseszenario 2036“ verglichen mit dem „Nullszenario 2036“ und dem „Vergleichsszenario 2022“ überblicksartig wie folgt dar:

Im abwägungsrelevanten Lärmpegelbereich ab 50 dB(A) tags und 45 dB(A) nachts (vgl. **Kap. C.III.5.2.3.2.3**) werden aufgrund des künftig geänderten Flugbetriebs die Fluglärmbelastungen sowohl im „Nullszenario 2036“ also auch im „Prognoseszenario 2036“ gegenüber dem „Vergleichsszenario 2017 – 2020“ allorts abnehmen und die Fluglärmkontouren dadurch erheblich verkleinert. Maßgeblich wirkt sich der vorhabenunabhängige Wegfall der Flugbewegungen des Waffensystems Tornado aus. Die Differenzkarten in Anlage 4 des Flug- und Bodenlärmgutachtens weisen die lokal zu erwartenden Verringerungen in der Lärmbelastung nachvollziehbar in 1 dB-Pegelschritten aus.

Fluglärmkontur 68 dB(A) Tagzeitraum (Tag-Schutzzone 1)

Im „Prognoseszenario 2036“ verkleinert sich die Fläche der Fluglärmkontur 68 dB(A) im Tagzeitraum gegenüber den Szenarien „Lärmschutzbereich 2020“ und „Vergleichsszenario 2017 – 2020“ erheblich. Während die Fluglärmkontur 68 dB(A), die der durch Verordnung festgesetzten Tag-Schutzzone 1 („Lärmschutzbereich 2020“) entspricht, in diesen beiden Szenarien deutlich über das Flugplatzgelände hinausreicht und dort auch Wohnbebauung umfasst, wird sie im „Prognoseszenario 2036“ ausschließlich den unmittelbaren Bereich um die beiden Start- und Landebahnen und den Rollweg der sog. Z-Linie umfassen und vollständig innerhalb des Flugplatzgeländes verbleiben. Im „Nullszenario 2036“ umfasst die Fluglärmkontur 68 dB(A) aufgrund des für diese Szenarios zugrunde gelegten Einbahnsystems ausschließlich den Bereich unmittelbar um die Start- und Landebahn 05/23 und die sog. Z-Linie und liegt auch hier vollständig innerhalb des Flugplatzgeländes. Wohnbebauung ist auch hier außerhalb des Flugplatzgeländes nicht betroffen.

Fluglärmkontur 63 dB(A) Tagzeitraum (Tag-Schutzzone 2)

Im „Prognoseszenario 2036“ verkleinert sich auch die Fläche der Fluglärmkontur 63 dB(A) im Tagzeitraum gegenüber den Szenarien „Lärmschutzbereich 2020“ und „Vergleichsszenario 2017 – 2020“ erheblich. Während die Fluglärmkontur 63 dB(A), die der durch Verordnung festgesetzten Tag-Schutzzone 2 („Lärmschutzbereich 2020“) entspricht, in diesen beiden Szenarien deutlich über das Flugplatzgelände hinausreicht und dort auch Wohnbebauung bis zu den Orten Fahrdorf, Groß Rheide und Klein Bennebek umfasst, wird sie im „Prognoseszenario 2036“ ausschließlich den Bereich um die beiden Start- und Landebahnen und den Rollweg der sog. Z-Linie umfassen und vollständig innerhalb des Flugplatzgeländes verbleiben. Im „Nullszenario 2036“ umfasst die

Fluglärmkontur 63 dB(A) aufgrund des für diese Szenarien zugrunde gelegten Einbahnsystems ausschließlich den Bereich um die Start- und Landebahn 05/23 und die sog. Z-Linie und liegt auch hier vollständig innerhalb des Flugplatzgeländes. Wohnbebauung ist auch hier außerhalb des Flugplatzgeländes nicht betroffen.

Fluglärmkontur 55 dB(A) Tagzeitraum

Die Fläche der Fluglärmkontur ≥ 55 dB(A) vergrößert sich im „Prognoseszenario 2036“ gegenüber dem „Nullszenario 2036“ insbesondere in Verlängerung der Start- und Landebahn 07/25, wodurch sie bis in die Orte Jagel und Klein Rheide hineinreicht. Sie verbleibt aber insgesamt im Nahbereich des Flugplatzes. Gegenüber dem „Vergleichsszenario 2017 - 2020“ und dem Szenario „Lärmschutzbereich 2020“ verkleinert sich die Kontur hingegen erheblich.

Fluglärmkontur 50 dB(A) Tagzeitraum

Die Fläche der Fluglärmkontur ≥ 50 dB(A) vergrößert sich im „Prognoseszenario 2036“ gegenüber dem „Nullszenario 2036“ wieder vornehmlich in Verlängerung der Start- und Landebahn 07/25, wodurch sie bis an die Orte Groß Rheide und Selk heranreicht. Gegenüber dem „Vergleichsszenario 2017 - 2020“ und dem Szenario „Lärmschutzbereich 2020“ verkleinert sich die Kontur hingegen erheblich. In diesen Szenarien reichte die Fluglärmkontur bis weit über die unmittelbare Flugplatzumgebung bis nach Schleswig, Schaalby, Steinfeld, Brodersby-Goltoft, Fleckeby, Kropp, Tetenhusen, Meggersdorf, Bergenhusen und Eilingstedt.

Fluglärmkontur 55 dB(A) Nachtzeitraum (Nacht-Schutzzone)

Die Fläche innerhalb der Fluglärmkontur ≥ 55 dB(A) Nacht liegt im „Prognoseszenario 2036“ vollständig innerhalb des Flugplatzgeländes im unmittelbaren Nahbereich der Start- und Landebahnen und der sog. Z-Linie. Da im „Nullszenario 2036“ keine Nachtflugbewegungen prognostiziert wurden, war auch keine Kontur auszuweisen. Die Fluglärmkontur ≥ 55 dB(A) des „Prognoseszenarios 2036“ ist damit nochmal deutlich kleiner, als die entsprechenden Konturen des „Vergleichsszenarios 2017 – 2020“ und des Szenarios „Lärmschutzbereich 2020“. Diese reichten teilweise über das Flugplatzgelände hinausreichten und umfassten vereinzelt Wohnbebauung.

Im Hinblick auf die Nacht-Schutzzone ist darauf hinzuweisen, dass diese grundsätzlich anhand der umhüllenden Kontur der Fluglärmkontur des nach § 2 Abs. 2 FluLärmG festgelegten äquivalenten

Dauerschallpegels – hier 55 dB(A) – und der Kontur gleicher Pegelhäufigkeiten (Maximalpegelkriterium NAT, im Folgenden: NAT-Kriterium) zu bilden ist. Die im Hinblick auf das NAT-Kriterium angegebene Pegelwerte – hier 6 mal 57 dB(A) – sind Innenraumwerte mit einem angenommenen Pegelunterschied von 15 dB gegenüber dem Außenpegel. Die Kontur des NAT-Kriteriums ergibt sich für den Bereich in dem sechs Flugereignisse pro Nacht mit einem Maximalpegel außen von 72 dB(A) auftreten. In den sechs verkehrsreichsten Monaten des „Prognoseszenario 2036“ sind durchschnittlich weniger als 6 Flugbewegungen pro Nacht zu verzeichnen. Eine Berechnung des NAT-Kriteriums nach § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 3b FluLärmG konnte daher nicht erfolgen, sodass sich die zu berechnenden Nacht-Schutzzone vorliegend aus der Fluglärmkontur 55 dB(A) ergibt und eine umhüllende Kontur nicht zu bilden war.

Fluglärmkontur 50 dB(A) Nachtzeitraum

Die Fläche innerhalb der Fluglärmkontur ≥ 50 dB(A) Nacht liegt im „Prognoseszenario 2036“ ebenfalls vollständig innerhalb des Flugplatzgeländes im Nahbereich der Start- und Landebahnen und der sog. Z-Linie. Da im „Nullszenario 2036“ keine Nachtflugbewegungen prognostiziert wurden, war auch hier keine Kontur auszuweisen. Im Vergleich mit dem „Vergleichsszenario 2017 – 2020“ und dem Szenario „Lärmschutzbereich 2020“ ergibt sich auch hier eine deutliche Verkleinerung.

Fluglärmkontur 45 dB(A) Nachtzeitraum

Die Fläche innerhalb der Fluglärmkontur ≥ 45 dB(A) Nacht reicht im „Prognoseszenario 2036“ teilweise über die Grenzen des Flugplatzgeländes hinaus. Wohnbebauung wird von dieser Kontur nicht betroffen. Wiederum ergibt sich eine deutliche Verkleinerung im Vergleich mit dem „Vergleichsszenario 2017 – 2020“ und dem Szenario „Lärmschutzbereich 2020“.

Die ermittelten Vergrößerungen der Flächen innerhalb der Fluglärmkonturen im „Prognoseszenario 2036“ gegenüber dem „Nullszenario 2036“ ergeben sich primär durch die Stationierung unbemannter Luftfahrzeuge vom Typ Eurodrohne und von Luftfahrzeugen vom Typ Global 6000 und die dadurch bedingte Nutzung der zweiten Start- und Landebahn.

5.2.2.2 Veränderungen an den Immissionsorten

Infolge der gesteigerten Flugbewegungszahlen, der Nutzung der 2. Start- und Landebahn und der damit verbundenen Verschiebung der Fluglärmkonturen ergeben sich an den betrachteten 9 Immissionsorten im „Prognoseszenario 2036“ teils erhebliche Erhöhungen gegenüber und dem

„Nullszenario 2036“, jedoch auch erhebliche Verringerungen der Lärmbelastung gegenüber dem „Vergleichsszenario 2017 – 2020“ und dem Szenario „Lärmschutzbereich 2020“ wie die nachfolgenden Tabellen des Fluglärmgutachtens zeigen:

Immissionsort	ID	Vergleichsszenario 2017 - 2020		Nullszenario 2036		Prognoseszenario 2036		Schutzbereich 2020	
		L _{Aeq} Tag	L _{Aeq} Nacht	L _{Aeq} Tag	L _{Aeq} Nacht	L _{Aeq} Tag	L _{Aeq} Nacht	L _{Aeq} Tag	L _{Aeq} Nacht
Brütje	IO_01	73.2	56.0	51.6	-	55.8	38.7	72.8	47.9
Klein Rheide	IO_02	65.2	46.9	44.6	-	54.9	41.4	64.6	40.3
Groß Rheide	IO_03	54.8	33.6	36.3	-	48.4	34.7	57.1	29.6
Dörpstedt	IO_04	48.8	21.0	29.9	-	44.2	30.2	49.1	22.7
Jagel	IO_05	72.0	54.7	47.9	-	52.4	35.5	72.3	48.0
Jagel	IO_06	72.6	55.4	48.5	-	56.4	42.7	72.8	48.5
Selk	IO_07	60.2	43.3	38.5	-	48.1	35.3	59.8	34.3
Fahrdorf	IO_08	62.4	45.8	43.3	-	44.1	33.7	63.5	39.5
Busdorf	IO_09	64.8	47.5	43.8	-	44.4	28.7	65.4	39.9

vgl. Flug- und Bodenschallgutachten, ACCON GmbH, Stand: 2025, Tabelle 6 (Dauerschallpegel in dB(A) aus Flug- und Bodenschall an ausgewählten Immissionsorten (gerundet auf eine Nachkommastelle))

Aufgrund des künftig geänderten Flugbetriebs werden die Fluglärmbelastungen im „Nullszenario 2036“ gegenüber dem „Vergleichsszenario 2017 – 2020“ an keinem Ort zunehmen. Vielmehr reduzieren sich die Fluglärmbelastungen im Tagzeitraum um zwischen 3 dB(A) und über 20 dB(A). Nachts sind im Nullszenario 2036 aufgrund des ersatzlosen Wegfalls des Waffensystems Tornado keine Flugbewegungen enthalten, sodass kein nächtlicher Fluglärm zu ermitteln ist.

Im „Prognoseszenario 2036“ ergeben sich räumliche Verlagerungen der Fluglärmbelastung, weil der Flugbetrieb der Eurodrohne auf der Start-/Landebahn mit Ausrichtung 07/25 vorgesehen ist. In bewohnten Bereichen werden im Tagzeitraum im „Prognoseszenario 2036“ maximale Fluglärmbelastungen (Dauerschallpegel) von tags ca. 56 dB(A) und nachts ca. 43 dB(A) erwartet. Im Nachtzeitraum ergibt sich im „Prognoseszenario 2036“ nahezu allerorts eine Fluglärmbelastung von weniger als 40 dB(A) nachts. Lediglich im unmittelbaren Nahbereich des Flugplatzes werden am IO 02 (Klein Rheide) und IO 06 (Jagel) nächtliche Fluglärmbelastungen von 41,4 dB(A) und 42,7 dB(A) prognostiziert. Die Unterschiede in der Fluglärmbelastung im „Prognoseszenario 2036“ verglichen mit dem „Nullszenario 2036“ ergeben sich aus dem Flugbetrieb der Eurodrohne und der Erhöhung der Flugbewegungen durch die Global 6000. Gegenüber dem „Vergleichsszenario 2017 - 2020“

ergeben sich im „Prognoseszenario 2036“ allorts Verringerungen der Fluglärmbelastung von > 3 dB(A). Eine Ausnahme stellt die geringe Erhöhung der nächtlichen Fluglärmbelastung am IO 03 (Groß Rheide) und IO 04 (Dörpstedt), wo nachts Werte von 34,7 dB(A) und 30,2 dB(A) erreicht werden.

Der im Prognoseszenario 2036 berücksichtigte zusätzliche Flugbetrieb der Eurodrohne und die Erhöhung der Flugbewegungen in der Flugzeuggruppe S5.1 durch die Global 6000 führt zusammen mit dem Wegfall der Flugbewegungen des Waffensystems Tornado allorts zu insgesamt deutlich geringeren Fluglärmbelastungen im Tagzeitraum als im „Vergleichsszenario 2017 – 2020“. Der gegenüber dem „Vergleichsszenario 2017 – 2020“ deutlich höhere Nachtflugbetrieb im „Prognoseszenario 2036“ führt dennoch überwiegend zu geringeren Fluglärmbelastungen im Einwirkbereich des Flugplatzes. Grund hierfür ist der Wegfall der sehr lauten Flugbewegungen des Waffensystems Tornado im „Prognoseszenario 2036“.

5.2.2.3 Veränderungen der maximalen A-Schallpegel

Neben der Verschiebung der Fluglärmkonturen und der Belastung durch die Veränderung der äquivalenten Dauerschallpegel ist auch die Belastung durch maximale A-Schallpegel betrachtet worden. Das Flug- und Bodenlärmgutachten kommt für den Vergleich zwischen betrachteten Szenarien zu folgenden vorhabenbedingten Veränderungen der Belastung durch maximale A-Schallpegel:

Immissionsort	ID	Vergleichsszenario 2017 - 2020		Nullszenario 2036		Prognoseszenario 2036		Schutzbereich 2020	
		L _{max} Tag	L _{max} Nacht	L _{max} Tag	L _{max} Nacht	L _{max} Tag	L _{max} Nacht	L _{max} Tag	L _{max} Nacht
Brütje	IO_01	102.6	102.6	98.3	-	98.3	88.1	100.6	98.6
Klein Rheide	IO_02	94.9	92.7	94.9	-	94.9	91.5	95.9	91.9
Groß Rheide	IO_03	87.2	81.7	83.8	-	83.8	80.3	98.8	81.3
Dörpstedt	IO_04	82.8	65.2	81.3	-	81.3	73.9	78.2	73.4
Jagel	IO_05	95.9	95.6	91.7	-	91.7	82.8	94.4	94.4
Jagel	IO_06	100.4	99.9	96.5	-	96.5	93.4	97.1	97.1
Selk	IO_07	90.3	89.8	90.3	-	90.3	82.0	90.8	87.1
Fahrdorf	IO_08	95.7	95.7	94.2	-	94.2	77.8	95.2	91.6
Busdorf	IO_09	97.9	97.1	97.9	-	97.9	72.8	97.1	96.9

vgl. Flug- und Bodenschallgutachten, ACCON GmbH, Stand: 2025, Tabelle 7 (Maximalpegel in dB(A) aus Flug- und Bodenschall an ausgewählten Immissionsorten (gerundet auf eine Nachkommastelle))

Während für das „Vergleichsszenario 2017 – 2020“ noch Maximalpegel von 100 dB(A) und mehr berechnet worden sind, stehen diesen im Null- und Prognoseszenario 2036 berechnete Maximalpegel von höchstens 98 dB(A) gegenüber. Dies ist auf den Wegfall der Flugbewegungen des Tornados zurückzuführen.

5.2.3 Rechtliche Einordnung der Berechnungsergebnisse

Die rechtliche Bewertung und Gewichtung der Berechnungsergebnisse der Anlagen 2 und 3 der Antragsunterlagen sind den nachfolgenden Unterkapiteln betreffend die Thematik des Fluglärms zu entnehmen. Die Einordnung und Gewichtung der Fluglärmbelastungen im Gesamtkontext des Vorhabens erfolgt im **Kap. C.III.13** zur zusammenfassenden Würdigung.

Im Rahmen der rechtlichen Bewertung des prognostizierten Fluglärms bzw. zur Bestimmung der angemessenen planerischen Reaktionen sind grundsätzlich einzelne Intensitätsstufen der Immissionsbelastung zu unterscheiden:

- geringfügige/unerhebliche Belastung,
- beachtliche/abwägungserhebliche Belastung,
- fachplanungsrechtlich unzumutbare Belastung,
- grundrechtsgefährdende/verfassungsrechtlich unzumutbare Belastung.

Für die Bestimmung der für das Verfahren maßgeblichen Schwellen – der fachplanungsrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle und der davon ausgehend festzulegenden Geringfügigkeitsschwelle – bedurfte es in einem ersten Schritt der Einordnung des NATO-Flugplatzes Schleswig nach § 2 Abs. 2 Satz 3 bis 5 FluLärmG (siehe **Kap. C.III.2.3.1**). Vor dem Hintergrund dieser Einordnung, der sich daraus ergebenden Werte der fachplanungsrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle und der daran zu orientierenden Festlegung der Geringfügigkeitsschwelle (siehe **Kap. C.III.5.2.3.2.3**) bedurfte es einer Überprüfung des vorab vorsorglich festgelegten Ermittlungsumfangs (siehe **Kap. C.III.5.2.3.2**). Schließlich waren die im **Kap. C.III.5.2.3.3** dargestellten Ergebnisse anhand der für das Verfahren

maßgeblichen Schwellen rechtlich zu bewerten und die sich daraus ergebenden Folgen prüfen und bewerten.

5.2.3.1 Einordnung als bestehender oder wesentlich baulich erweiterter Flugplatz nach § 2 Abs. 2 Satz 3 bis 5 FluLärmG

Mit rechtlichen Konsequenzen insbes. für die Bestimmung der fachplanungsrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle und überdies für die (zukünftige) Ausdehnung der Schutzzonen eines Lärmschutzbereichs differenziert § 2 FluglärmG zwischen bestehenden und neuen bzw. wesentlich baulich erweiterten Flugplätzen. Für die rechtliche Einordnung der Berechnungsergebnisse ist es daher zunächst erforderlich, eine Einordnung des NATO-Flugplatzes Schleswig als bestehender oder wesentlich baulich erweiterter Flugplatz nach § 2 Abs. 2 Satz 3 bis 5 FluLärmG vorzunehmen.

Der NATO-Flugplatz Schleswig war bislang als bestehender militärischer Flugplatz im Sinne des § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 4 FluLärmG zu qualifizieren. Denn bestehende Flugplätze sind Flugplätze, bei denen die Voraussetzungen des § 2 Abs. 2 Satz 3 und 4 FluLärmG nicht erfüllt sind, vgl. § 2 Abs. 2 Satz 5 FluLärmG. Neue oder wesentlich baulich erweiterte Flugplätze sind nach § 2 Abs. 2 Satz 3 FluglärmG solche, für die ab dem 07.06.2007 eine Genehmigung, eine Planfeststellung oder eine Plangenehmigung nach § 6 oder § 8 des Luftverkehrsgesetzes für ihre Anlegung, den Bau einer neuen Start- oder Landebahn oder eine sonstige wesentliche bauliche Erweiterung erteilt wird. Für den gem. § 71 Abs. 1 Satz. 1 LuftVG seit dem 01.03.1999 als genehmigt geltenden NATO-Flugplatz Schleswig ist seit dem 07.06.2007 keine entsprechende Zulassungsentscheidung ergangen.

Mit den vorhabenbedingten Änderungen der Lärmbelastung ist der NATO-Flugplatz Schleswig auch weiterhin als bestehender militärischer Flugplatz im Sinne des § 2 Abs. 2 Satz 3 und 4 FluLärmG einzuordnen.

Da von dem zur Genehmigung gestellten Vorhaben der Bau einer neuen Start- oder Landebahn nicht umfasst ist, war vorliegend allein eine sonstige wesentliche bauliche Erweiterung in Betracht zu ziehen. Sie setzt nach § 2 Abs. 2 Satz 3 und Satz 4 FluLärmG eine bauliche Erweiterung voraus, für die ab dem 07.06.2007 eine Genehmigung, Planfeststellung oder Plangenehmigung nach § 6 oder § 8 LuftVG erteilt wird und die zu einer Erhöhung des Dauerschallpegels um mindestens 2 dB(A) führt. Zur Genehmigungspflicht der hier zu bescheidenen baulichen Erweiterungen siehe unter **Kap. C.I.** Die sonstige bauliche Erweiterung eines Flugplatzes ist wesentlich, wenn sie zu einer Erhöhung des äquivalenten Dauerschallpegels LAeq Tag an der Grenze der Tag-Schutzzone 1 oder des äquivalenten Dauerschallpegels LAeq Nacht an der Grenze der Nacht-Schutzzone um mindestens 2 dB(A) führt, § 2 Abs. 2 Satz 3 FluLärmG. Hierbei muss die bauliche Erweiterung

ursächlich sein für die etwaige Erhöhung des äquivalenten Dauerschallpegels, allein eine Veränderung von Art und Umfang des Flugbetriebs ist dafür nicht ausreichend (vgl. BT-Drs. 16/508, 17). Die vorhabenbedingte Betriebszunahme im „Prognoseszenario 2036“ ist die Folge der zur Genehmigung gestellten baulichen Maßnahmen, sodass auch diese bei der Prüfung der Wesentlichkeit zu berücksichtigen war.

Der für die Beurteilung dieser Frage im Ergebnis anzustellende Vergleich zwischen den Werten der Tag-Schutzzone 1 und der Nacht-Schutzzone für bestehende militärische Flugplätze ist im Rahmen des Fluglärmgutachtens vorgenommen worden. Das in vorstehend erläuterten Umfang im Rahmen der Kontrolle nach § 2 Abs. 2 Satz 3 und 4 FluglärmG zu berücksichtigende Vorhaben, welches grundsätzlich über das „Prognoseszenario 2036“ abgebildet wird, war entsprechend der vorgenannten Bestimmung bezüglich der Entwicklung des äquivalenten Dauerschallpegels an der Grenze der derzeitigen Tag-Schutzzone 1 bzw. an der Grenze der derzeitigen Nacht-Schutzzone des Lärmschutzbereichs 2020 zu überprüfen. Die vorstehende Überprüfung hat zu dem für die Genehmigungsbehörde hinreichend begründeten sowie plausiblen Ergebnis geführt, an allen 1326 Kurvenpunkten der Tagschutzzone 1 der äquivalente Dauerschallpegel um mehr als 2 dB(A) im Prognoseszenario 2036 gemindert wird. Die Verringerungen liegen zwischen -24,4 dB(A) und -11,2 dB(A). An den Kurvenpunkten der Nachtschutzzone gibt es Abnahmen zwischen -18,6 dB(A) und -8,3 dB(A). An 91 Kurvenpunkten liegt die Veränderung (Abnahme) bei größer oder gleich -2 dB(A). Die Pegelminderungen an den Kurvenpunkten ergeben sich aus dem künftig leiseren Flugbetrieb, welcher insbesondere durch die vorhabenunabhängige Abnahme der Flugbewegungen begründet ist.

5.2.3.2 Rechtliche Konsequenzen der Einordnung

5.2.3.2.1 Festsetzung eines Lärmschutzbereiches

Die Festsetzung eines neuen Lärmschutzbereiches wird mit den beantragten Änderungen nicht erforderlich, § 4 Abs. 4 Satz 2 FluLärmG.

5.2.3.2.2 Ermittlung der fachplanungsrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle

Mit der Einordnung als bestehender militärischer Flugplatz sind die Werte des § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 4 FluLärmG für die Bestimmung der fachplanerischen Zumutbarkeitsschwelle und damit als Grundlage der vorzunehmenden Abwägung der Lärmschutzbelange der Anwohner heranzuziehen.

Denn maßgebender Bezugspunkt für die seitens der Genehmigungsbehörde vorzunehmende Gewichtung der Lärmschutzbelaenge ist die sog. fachplanungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle, die § 6 Abs. 4 Satz 2, § 8 Abs. 1 Satz 3 und 9 LuftVG i.V.m. § 2 Abs. 2 Satz 2 FluLärmG auch mit Wirkung für die fachplanerische Abwägung normativ festlegt und ab deren Überschreiten passiver Schallschutz zu gewähren ist (vgl. BVerwG, Urteil vom 13.10.2011 – 4 A 4000.10, juris, Rn. 163 – 164; Fellenberg, in: Grabherr/Reidt/Wysk, Luftverkehrsgesetz, Stand Januar 2025; § 6, Rn. 330, m.w.N.). Die Genehmigungsbehörde ist mithin von der Verpflichtung enthoben, bei der Bestimmung der fachplanungsrechtlichen Zumutbarkeitsgrenze den Erkenntnissen der Lärmmedizin und Lärmwirkungsforschung nachzugehen (vgl. BVerwG, Beschluss vom 17.02.2015 – 4 B 53.14, juris, Rn. 11; Fellenberg, in: Grabherr/Reidt/Wysk, Luftverkehrsgesetz, Stand Januar 2025; § 6, Rn. 331, 334, m.w.N.).

Der Gesetzgeber hat jeweils gesonderte Schwellenwerte für die nach § 2 Abs. 2 FluLärmG zu differenzierenden bestehenden und wesentlich baulich erweiterten Flugplätzen vorgesehen. Mit Blick auf die oben dargestellten Ergebnisse betreffend die nach § 2 Abs. 2 Satz 3 und 4 FluLärmG durchgeführte Prüfung ist der NATO-Flugplatz Schleswig weiterhin als bestehender militärischer Flugplatz zu qualifizieren gewesen. Vor dem Hintergrund des beantragten Vorhabens bzw. der hierzu nunmehr ergangenen, so dass § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 4 FluLärmG die nachfolgenden Werte als fachplanungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle für dieses Verfahren verbindlich vorgibt:

Tag-Schutzzone 1: $L_{Aeq\ Tag} = 68\ dB(A)$,

(Tag-Schutzzone 2: $L_{Aeq\ Tag} = 63\ dB(A)$),

Nachtschutzzone: $L_{Aeq\ Nacht} = 55\ dB(A)$,

$L_{Amax} = 6\ mal\ 57\ dB(A)$.

Ab dem Überschreiten dieser Schwellenwerte, mit Ausnahme der Tag-Schutzzone 2, wird bereits auf der Grundlage des bestehenden Lärmschutzbereichs passiver Schallschutz gewährt. Dem um 5 dB(A) niedrigeren Schwellenwert für die Tag-Schutzzone 2 kommt für die fachplanerische Abwägung keine besondere Bedeutung zu, da hier weder Ansprüche auf baulichen Schallschutz noch auf Entschädigungen für Beeinträchtigungen des Außenwohnbereichs vorgesehen sind. Die zur Abgrenzung der Tag-Schutzzone 2 festgelegten Werte definieren daher aus Sicht des Gesetzgebers noch nicht die fachplanerisch auch im Wege der Abwägung nicht zu überwindende Schwelle, ab der betroffenen Anwohnern Anspruch auf Maßnahmen zur Vermeidung unzumutbarer Nachteile

zusteht (vgl. Fellenberg, in: Grabherr/Reidt/Wysk, Luftverkehrsgesetz, Stand Januar 2025; § 6, Rn. 344, m.w.N.)

5.2.3.2.3 Festlegung der Geringfügigkeitsschwelle

Auch mehr als geringfügige Lärmbeeinträchtigungen unterhalb der gesetzlich vorgegebenen fachplanungsrechtlichen Zumutbarkeitsgrenze sind grundsätzlich abwägungsrelevant. Die Genehmigungsbehörde hat die Lärmschutzbelange dabei ausgehend von der fachplanungsrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle (siehe **Kap. C.III.5.2.3.2.2**) und damit auf der Grundlage der Einordnung nach § 2 Abs. 2 Satz 3 bis 5 FluLärmG zu gewichten. Sie sind umso gewichtiger, je näher die Lärmbelastungen an die fachplanungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle heranreichen, ihr Gewicht ist umso geringer, je weiter sie hinter dieser Schwelle zurückbleiben (vgl. BVerwG Urteil v. 13.10.2011 – 4 A 4000.10 –, juris, Rn. 163).

Grundsätzlich gilt hierbei, dass alle Lärmbeeinträchtigungen abwägungserheblich sind, soweit sie nicht lediglich geringfügig sind (vgl. BVerwG, Urteil vom 20.04.2005 – 4 C 18.03 –, juris, Rn. 16; Fellenberg, in: Grabherr/Reidt/Wysk, Luftverkehrsgesetz, Stand: Januar 2025, § 6, Rn. 304). Die Geringfügigkeitsschwelle ist jedoch gesetzlich nicht definiert. Ob als Geringfügigkeitsschwelle eine (absolute) Gesamtbelastung in Form eines Dauerschallpegels unabhängig vom Einzelfall festgelegt werden kann, wird in der Rechtsprechung uneinheitlich gesehen (vgl. Fellenberg, in: Grabherr/Reidt/Wysk, Luftverkehrsgesetz, Stand: Januar 2025, § 6, Rn. 304, m.w.N.). Soweit die Auffassung vertreten wird, dass die Genehmigungsbehörde einzelfallbezogen zu ermitteln habe, inwieweit Lärmauswirkungen im Rahmen einer luftverkehrsrechtlichen Zulassungsentscheidung nach § 6 LuftVG (abwägungs-)erheblich sind und es diesbezüglich stets einer wertenden Betrachtung der konkreten Verhältnisse unter Berücksichtigung der jeweiligen Vorbelastung und der Schutzwürdigkeit des jeweiligen Gebiets bedürfe (vgl. OVG NRW, Urteil vom 08.06.2018 – 20 D 80/15.AK –, juris, Rn. 232), hat dieser Ansatz im hiesigen Verfahren jedenfalls Beachtung gefunden. Betreffend die Bestimmung der (für das hiesige Verfahren individuellen) Schwelle der Geringfügigkeit ist nach Auffassung der Genehmigungsbehörde sodann zu beachten, dass bei vorbelasteten Gebieten nicht nur auf die im Ergebnis prognostizierte absolute Gesamtbelastung abzustellen ist, sondern zusätzlich auch auf das (relative) Ausmaß der vorhabenbedingten Lärmerhöhung. Lärmschutzbelange sind grundsätzlich nur dann in die Abwägung einzubeziehen, wenn die Lärmbelastung (nicht nur unwesentlich) durch das Vorhaben ansteigt. Insoweit wird durch die Rechtsprechung jedenfalls eine Lärmzunahme von unter 1 dB(A) als nicht mehr wahrnehmbar angesehen (vgl. OVG NRW, Urteil vom 08.06.2018 - 20 D 81/15 AK -, juris, Rn. 302, 303 m.w.N.) und als nicht abwägungsrelevant eingestuft (vgl. VGH München, Urteil vom 07.01.2003 – 20 A 02.40036 -

, juris, Rn. 14; Fellenberg, in: Grabherr/Reidt/Wysk, Luftverkehrsgesetz, Stand: Januar 2019, § 6, Rn. 304).

Mithin ist nach Auffassung der Genehmigungsbehörde nicht nur im Hinblick auf diesbezüglich ergangene Rechtsprechung, vgl. bspw. Hessischer Verwaltungsgerichtshof, Beschluss vom 19.05.2017 – 9 C 1572/12.T–, juris, Rn. 111, sondern vielmehr vor dem Hintergrund einer wertenden Betrachtung der konkreten Verhältnisse in der Umgebung des NATO-Flugplatzes Schleswig eine Abwägungserheblichkeit jedenfalls ab Vorliegen eines Dauerschallpegels von **50 dB(A) am Tag** sowie **45 dB(A) in der Nacht** anzunehmen.

Mithilfe des betrachteten „Vergleichsszenarios 2017 – 2020“ hat die Genehmigungsbehörde durch den Antragsteller die aktuelle Vorbelastung der jeweiligen Gebiete ermitteln lassen. Das Flug- und Bodenlärmgutachten hat für die Festlegung der Geringfügigkeitsschwelle Fluglärmkonturen des äquivalenten Dauerschallpegels für die Pegelwerte von 50, 55 und 60 dB(A) am Tag und für den Pegelwert von 45 und 50 dB(A) in der Nacht für die jeweiligen Szenarien ermittelt. Zudem war durch die Genehmigungsbehörde auch die erhebliche Vorbelastung der jeweiligen Gebiete seit den 1950er Jahren zu berücksichtigen.

Die Geringfügigkeitsschwelle von 50 dB(A) tags liegt 13 dB(A) unterhalb des Schwellenwertes für die Tag-Schutzzone 2 und 18 dB(A) unterhalb des Schwellenwertes für die Tag-Schutzzone 1, welcher die fachplanungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle definiert. Die Geringfügigkeitsschwelle von 45 dB(A) nachts liegt 10 dB(A) unterhalb des Schwellenwertes für die Nachtschutzzone nach § 2 Abs. 2 Nr. 3 FluLärmG, mithin unterhalb der fachplanungsrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle. Die Geringfügigkeitsschwelle unterschreitet damit nach Ansicht der Genehmigungsbehörde in angemessener Weise die Werte der fachplanerischen Zumutbarkeitsgrenze. Unter Berücksichtigung der im Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm festgelegten Art der Ermittlung der Lärmbelastung gemäß § 3 FluLärmG i.V.m. der Anlage und den hierzu zugrundeliegenden energetischen Betrachtungen mit einem Halbierungsparameter von $Q=3$ führen die oben angeführten Dauerschallpegeldifferenzen zu einer deutlichen Reduzierung der Schallenergie.

Eine weitere Betrachtung des nächtlichen Dauerschallpegels unterhalb einer Geringfügigkeitsschwelle von 45 dB(A) nachts erachtet die Genehmigungsbehörde unter Würdigung der Vorbelastung der betroffenen Gebiete vorliegend nicht für notwendig. In ihre Erwägungen hat die Genehmigungsbehörde den Umstand mit einbezogen, dass bei einem nächtlichen Dauerschallpegel von 45 dB(A) außen gewährleistet wird, dass in Übernachtungs- bzw. Schlafräumen selbst bei gekippten Fenstern ein Dauerschallpegel von 30 dB(A) innen nicht überschritten wird, da der typische

Dämmwert eines gekippten Fensters nach Maßgabe des Anhangs zu § 3 FluLärmG jedenfalls unter Berücksichtigung der sonstigen Umfassungsbauteile 15 dB(A) beträgt, vgl. BVerwG, Urteile vom 21.09.2006 - 4 C 4.05 -, BVerwGE 126, 340 – 349 (340), sowie vom 16.03.2006 - 4 A 1075.04 -, BVerwGE 125, 116-325, Rn. 338, und - 4 A 1001.04 -, juris, Rn. 327 m.w.N.

Eine Auseinandersetzung mit den Erkenntnissen der Lärmmedizin und der Lärmwirkungsforschung ist für die Festlegung der Geringfügigkeitsschwelle grundsätzlich nicht erforderlich, vgl. OVG NRW, Urteil vom 23.08.2024, Az. 20 D 135/23.AK, juris, Rn. 171 m.w.N. Der aktuelle Stand der Lärmwirkungsforschung gibt aber auch keine Veranlassung, nächtlichen Fluglärm unterhalb eines Dauerschallpegels von 45 dB(A) zu berücksichtigen. Denn die im Rahmen der Einwendungen angeführten Erkenntnisse der Lärmmedizin und Lärmwirkungsforschung stehen der Festlegung der Geringfügigkeitsschwelle mit einem äquivalenten Dauerschallpegel von $L_{Aeq_Nacht} = 45 \text{ dB(A)}$ nicht entgegen. Die WHO-Leitlinien 2018 enthalten zwar die Empfehlung, einen nächtlichen Dauerschallpegel von $L_{night} = 40 \text{ dB(A)}$ einzuhalten. Rechtlich verbindlichen Charakter haben diese Leitlinien jedoch nicht, vgl. OVG NRW, Urteil vom 23.08.2024, Az. 20 D 135/23.AK, juris, Rn. 204 m.w.N. Überdies lässt sich die Empfehlung der WHO-Lärmleitlinien 2018, einen Pegel von $L_{night} = 40 \text{ dB(A)}$ einzuhalten, auch nicht ohne weiteres in die vorliegend erforderliche Beurteilung nächtlicher Fluglärmbeeinträchtigung einbeziehen. Denn zum einen wird dieser Pegel nach der Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm (Umgebungslärmrichtlinie) berechnet. Er bezieht sich nach Art. 3 Buchstabe i. V. m. Anhang I Nr. 2 der Umgebungslärmrichtlinie auf das ganze Jahr. Der nach dem FluLärmG maßgebliche nächtliche energieäquivalente Dauerschallpegel L_{Aeq_Nacht} bezieht sich hingegen auf die sechs verkehrsreichsten Monate eines Jahres, vgl. § 3 Abs. 1 FluLärmG i.V.m. der Anlage zu § 3 FluLärmG. Zum anderen schreibt § 2 Abs. 2, § 3 Abs. 1 FluLärmG grundsätzlich neben dem Dauerschallpegelkriterium zur Beurteilung der nächtlichen Lärmbetroffenheit ein Häufigkeits-Maximalpegelkriterium L_{Amax} vor, während die WHO-Lärmleitlinien 2018 Vergleichbares von vornherein nicht vorsehen, vgl. OVG NRW, Urteil vom 23.08.2024, Az. 20 D 135/23.AK, juris, Rn. 267. Aus denselben Gründen kommen auch den entsprechenden Positionen des Umweltbundesamtes und des Sachverständigenrates für Umweltfragen, die sich allein auf die WHO-Leitlinien 2018 beziehen, keine maßgebliche Bedeutung zu, vgl. OVG NRW, Urteil vom 28.08.2024, Az. 20 D 135/23.AK, juris, Rn. 269 ff.

Eine zur Bestimmung der Geringfügigkeitsschwelle ergänzende Festlegung eines die Geringfügigkeitsschwelle kennzeichnenden Häufigkeits-Maximalpegelkriteriums war nach Auffassung der Ge-

genehmigungsbehörde vorliegend nicht angezeigt, da im „Prognoseszenario 2036“ keine durchschnittlich sechs Schallereignisse gemittelt über die sechs verkehrsreichsten Monate während der Nachtzeit erreicht werden. Für die Genehmigungsbehörde waren keine besonderen örtlichen oder sonstigen Verhältnisse ersichtlich, nach denen noch geringere Maximalpegel zur Bestimmung der Grenze der rechtlichen Relevanz anzusetzen gewesen wären. Solche sind auch im Anhörungsverfahren nicht substantiiert vorgetragen worden.

5.2.3.3 Umfang der Ermittlung der Lärmbetroffenheiten

Der Umfang der Ermittlung der Lärmbetroffenheiten als Grundlage der seitens der Genehmigungsbehörde zu treffenden Abwägungsentscheidung bestimmt sich vornehmlich anhand der im Ergebnis durch § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 4 FluLärmG vorgegebenen, fachplanungsrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle (siehe **Kap. C.III.5.2.3.2.2**) sowie anhand der daran orientierend, individuell festgesetzten Geringfügigkeitsschwelle (siehe **Kap. C.III.5.2.3.2.3**).

Bezüglich Letzterer ist die Genehmigungsbehörde zunächst vorsorglich davon ausgegangen, dass eine Abwägungserheblichkeit jedenfalls ab Vorliegen eines Dauerschallpegels von 50 dB(A) am Tag sowie 45 dB(A) in der Nacht für die vom Vorhaben betroffenen Bereiche nicht von vorneherein ausgeschlossen werden kann und hat insoweit eine entsprechende Betrachtung durch den Antragsteller veranlasst. Das Fluglärmgutachten stellt dementsprechend die Lärmkonturen des äquivalenten Dauerschallpegels für den Tagzeitraum ab 50 dB(A) und für den Nachtzeitraum ab 45 dB(A) dar. Zusätzlich wird die zu erwartende Lärmbelastung an 9 repräsentativ ausgewählten Immissionsorten ausgewiesen.

Die Anforderungen der Ziffer 2.2.5 AzD zur Beschreibung des „Flugbetriebs in der Luft“, d.h. zur Erfassung der Flugstrecken in einem Radius von mindestens 25.000 m um den Flugplatzbezugspunkt, haben im Rahmen der Erstellung der DES'e Berücksichtigung gefunden. Für eine weitere Ausdehnung der detaillierten Ermittlung der Betroffenheiten auf einen weitergehenden Einwirkungsbereich liefert weder das Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung noch das Luftverkehrsgesetz einen Anknüpfungspunkt. Die Festlegung des Untersuchungsradius hat anhand der spezifischen Reichweite der Auswirkungen des Vorhabens auf die einzelnen Umweltfaktoren und Umweltbestandteile zu erfolgen (vgl. Kment, in: Hoppe, Beckmann, Kment, UVPg, 5. Aufl. 2018, § 16, Rn. 23). Entscheidungserhebliche Auswirkungen sind insoweit mit abwägungserheblichen Auswirkungen gleichzusetzen, so dass sich die Umweltverträglichkeitsprüfung räumlich auf den gesamten Einwirkungsbereich des Flugplatzes erstrecken muss, in dem abwägungserhebliche

Auswirkungen des Vorhabens möglich sind (vgl. BVerwG, Urteil vom 31.07.2012 – 4 A 7001.11 u.a., juris, Rn. 44).

Auch schutzbedürftige Einrichtungen sind hinreichend in die Ermittlung der Lärmbetroffenheiten eingestellt worden. So sind mit den Immissionsorten nicht nur Wohngrundstücke und Schutzgebiete, sondern auch schutzbedürftige Einrichtungen abgebildet worden. Dem Schutz der Gesundheit der Mitarbeiter und Bewohner bzw. Nutzer der entsprechenden Einrichtungen wird im Rahmen der gesetzlichen Regelungen Rechnung getragen.

Der Untersuchungsrahmen ist folglich anhand der konkreten Lärmauswirkungen des Vorhabens korrekt festgelegt worden.

5.2.3.4 Rechtliche Bewertung der Berechnungsergebnisse

Der prognostizierte Fluglärm war anhand der einzelnen Intensitätsstufen der Immissionsbelastung einzuordnen und die Bestimmung der angemessenen planerischen Reaktionen hieran anzulegen.

Auf der ersten Intensitätsstufe befinden sich die geringfügigen/unerheblichen Belastungen unterhalb der Geringfügigkeitsschwellen. Dies sind nach Festlegung der Geringfügigkeitsschwelle durch die Genehmigungsbehörde (vgl. **Kap. C.III.5.2.3.2.3**) bei einem Dauerschallpegel von 50 dB(A) am Tag sowie 45 dB(A) in der Nacht sämtliche Belastungen, die außerhalb der entsprechenden Konturen zu verzeichnen sind. Auf der zweiten Intensitätsstufe sind die beachtlichen/abwägungserheblichen Belastungen einzuordnen, die über den Geringfügigkeitsschwellen liegen, aber noch nicht die Schwelle zur fachplanungsrechtlichen Unzumutbarkeit überschritten haben. Auf der dritten Intensitätsstufe befinden sich die fachplanungsrechtlich unzumutbaren Belastungen oberhalb der fachplanungsrechtlichen Zumutbarkeitsschwellen, die in diesem Verfahren verbindlich bei Pegelwerten von LAeq Tag = 68 dB(A) und LAeq Nacht = 55 dB(A) bzw. L_Amax = 6 mal 57 dB(A) liegen (vgl. **Kap. C.III.5.2.3.2.2**). Die vierte Intensitätsstufe umfasst die grundrechtsgefährdenden/verfassungsrechtlich unzumutbaren Belastungen oberhalb der dafür von der Rechtsprechung als maßgeblich angesehenen Grenzwerte. Diese Schwelle wird von der höchstrichterlich verfestigten Rechtsprechung für Infrastrukturvorhaben bei einem äquivalenten Dauerschallpegel von 70 bis 75 dB(A) tags und bei einem Dauerschallpegel von 60 bis 65 dB(A) nachts angesetzt (BVerwG, Urteil vom 15.12.2011 – 7 A 11.10 –, juris, Rn. 30; Urteil vom 16.03.2006 – 4 A 1075.04 –, BVerwGE 125, 116-325, Rn. 376, m.w.N.; VGH Kassel, Urteil vom 21.08.2009 – 11 C 227.08.T u.a. –, juris, Rn. 586; BGH, Urteil vom 16.03.1995 – III ZR 166/93 –, BGHZ 129, 124-136, Rn. 10). Im Hinblick auf die Einzelschallpegel ist die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung bei einem Erreichen von 19 Lärmereignissen mit einem Wert von 99 dB oder mehr im Tagesverlauf durch die

Lärmwirkungsforschung herangezogen worden. In der jüngeren Lärmwirkungsforschung werden für die Grenze der Gesundheitsgefährdung teilweise auch 36 Lärmereignisse mit einem Wert von 88 dB oder mehr im Tagesverlauf diskutiert.

Den in **Kap. C.III.5.2.2** zusammengefassten und in den Lärmkarten und Immissionsortberechnungen ausgewiesenen Berechnungsergebnissen sind weder für den Tag- noch den Nachtzeitraum gesundheitsgefährdende verfassungsrechtlich unzumutbare Belastungen zu entnehmen, da die entsprechenden Konturen nicht über die Grenzen des Flugplatzgeländes hinausreichen.

Abwägungserhebliche Veränderungen der Lärmbelastung oberhalb der fachplanungsrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle ergeben sich für den Tagzeitraum (06.00 bis 22.00 Uhr) nicht, da innerhalb der Fluglärmkontur ≥ 68 dB(A) keine vorhabenbedingte Zunahme an zusätzlich belasteten (Wohn-) Grundstücken zu verzeichnen ist. Unterhalb der fachplanerischen Zumutbarkeitsschwelle sind abwägungserhebliche Veränderungen zu verzeichnen. So ist im Vergleich mit dem „Nullszenario 2036“ mit einer vorhabenbedingten Zunahme an zusätzlich Betroffenen zu rechnen. Unterhalb der Zumutbarkeitsschwelle beläuft sich das ebenfalls zu berücksichtigende, relative Ausmaß der vorhabenbedingten Lärmerhöhung für Gebiete mit Wohnbebauung auf bis zu + 10,3 dB(A) im Tagzeitraum (Vergleich zwischen „Prognoseszenario 2036“ und „Nullszenario 2036“). Die Veränderungen liegen somit über der nach dem FluLärmG als wesentlich angesehenen Erhöhung der Fluglärmbelastung von mindestens 2 dB(A) und von der Rechtsprechung als geringfügig angesehenen Erhöhung von 1 dB(A), vgl. OVG NRW, Urteil vom 08.06.2018 - 20 D 81/15 AK -, juris, Rn. 302, 303 m.w.N.; VGH München, Urteil vom 07.01.2003 – 20 A 02.40036 -, juris, Rn. 14; Fellenberg, in: Grabherr/Reidt/Wysk, Luftverkehrsgesetz, Stand: Januar 2019, § 6, Rn. 304). Die vorhabenbedingten Erhöhungen der Dauerschallpegel bewegen sich damit durchschnittlich in Größenordnungen, die oberhalb der Grenze von 2 bis 3 dB(A) liegen, ab welcher Lärmzunahmen wahrnehmbar sind (vgl. OVG NRW, Urteil vom 08.06.2018 – 20 D 81/15.AK, juris, Rn. 302, m.w.N.).

Für den Nachtzeitraum (22.00 bis 06.00 Uhr) ergeben sich aus den Lärmkarten keine abwägungserheblichen Veränderungen. Weder über noch unterhalb der fachplanungsrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle von 55 dB(A) ergeben sich Betroffenheiten. Vielmehr liegen die ermittelte Lärmbelastungen in Wohngebieten sämtlich unterhalb der festgelegten Geringfügigkeitsschwelle von 45 dB(A).

Auch vor dem Hintergrund des vorstehend bewerteten Ausmaßes der vorhabenbezogenen Veränderungen im Hinblick auf die durch den Betrieb des NATO-Flugplatz Schleswig verursachten Lärmbelastungen verbleiben diese insgesamt auf einem moderaten, die Schwelle der fachplanerischen

Zumutbarkeit nicht überschreitendem Maß. Die vorhabenbezogenen relativen Veränderungen der Fluglärmbelastung bewegen sich hingegen auf einem erheblichen, deutlich wahrnehmbaren Niveau. Den Lärmschutzbelangen der Anwohner kommt im Rahmen der zusammenfassenden Würdigung aller durch das Vorhaben berührten, öffentlichen und privaten Belange ein erhebliches Gewicht zu. Sie sind in hohem Maße schutzwürdig.

5.3 Zusammenfassende Abwägung

Die zuvor dargestellten Ergebnisse waren sodann in eine abschließende und von der Genehmigungsbehörde selbst durchzuführende Abwägung einzustellen. Gegenstand der Abwägung ist dabei das konkrete Änderungsvorhaben.

Zu berücksichtigen waren im Rahmen der Abwägungsentscheidung insbesondere die Lärmbeeinträchtigungen der Anwohner und der Allgemeinheit (hinsichtlich der Beeinträchtigung von Schutzgebieten wird auf die Ausführungen unter **Kap. C.II.6** verwiesen). Hier war zusammenfassend zu berücksichtigen, dass sich der äquivalente Dauerschallpegel tags um bis zu 10,3 dB(A) gegenüber dem „Nullszenario 2036“ erhöht. Nachts erhöht sich der äquivalente Dauerschallpegel um bis zu 42,7 dB(A) gegenüber dem „Nullszenario 2036“. Gegenüber dem „Vergleichsszenario 2017 – 2020“ ergeben sich oberhalb der Geringfügigkeitsschwelle insgesamt keine Erhöhungen, dagegen jedoch Verringerungen um bis 19,6 dB(A) im Tagzeitraum und um bis zu 17,2 dB(A) im Nachtzeitraum.

In der Tagbetrachtung liegen keine Immissionsorte im „Prognoseszenario 2036“ in der Fluglärmkontur ≥ 68 dB(A). An den am höchsten belasteten Immissionsorten 06 und 01 werden Lärmbelastungen von 56,4 und 55,8 dB(A) erreicht. Insgesamt liegen die Werte des äquivalenten Dauerschallpegels in Bereichen, wie sie auch durch andere Lärmquellen des täglichen Lebens hervorgerufen werden. Innerhalb der 45, 55 und 50 dB(A)-Fluglärmkontur nachts befinden sich im „Prognoseszenario 2036“ keine Immissionsorte. Der höchste Wert wird im „Prognoseszenario 2036“ mit 42,7 dB(A) am IO 06 (Jagel) erreicht.

Fluglärmereignisse mit einem maximalen A-Schallpegel von über 85 dB(A) treten an den Immissionsorten auf, die unmittelbar unterhalb der Platzrunden und An- und Abflugrouten gelegen sind und dadurch in niedriger Höhe überflogen werden

Die durch das Vorhaben verursachten zusätzlichen Fluglärmbelastungen stellen sich in ihrer relativen Veränderung und in der Erhöhung der durch hier abwägungserhebliche Fluglärmbelastungen Betroffenen gegenüber den Belastungen im „Nullszenario 2036“ als spürbar und wesentlich dar.

Die betroffenen Bereiche erfahren damit eine wahrnehmbare Intensivierung der Immissionen, die in der Abwägung nicht unberücksichtigt bleiben darf. Gleichwohl verbleibt die Gesamtbelastung – auch unter Berücksichtigung der prognostizierten Zunahme – durchgehend auf einem moderaten bzw. mittleren Niveau. Eine erhebliche oder unzumutbare Betroffenheit wird damit nicht erreicht. Insgesamt ist der Belang daher als beachtlich, aber nicht überwiegend bzw. nicht hochgradig schutzwürdig einzuordnen.

Vor dem Hintergrund dieser Einordnung der Fluglärmbelastung bestand für die Genehmigungsbehörde keine Veranlassung, über die gesetzlich vorgesehenen passiven Schallschutzmaßnahmen hinausgehende Maßnahmen zu ergreifen. Angesichts der zwar spürbaren relativen Erhöhung, jedoch insgesamt moderat verbleibenden Gesamtbelastung und bestehenden Vorbelastung, war nicht zu erwarten, dass zusätzliche, über den gesetzlichen Standard hinausgehende Vorkehrungen zu einer wesentlichen Verbesserung der Schutzlage beitragen würden oder erforderlich gewesen wären. Die Genehmigungsbehörde durfte daher aus fachlicher, wie rechtlicher Sicht von weitergehenden Maßnahmen absehen.

Dazu im Einzelnen:

5.3.1 Fachplanungsrechtliche Zumutbarkeit

Das genehmigte Vorhaben erweist sich im Hinblick auf die vorhabenbedingten Fluglärm Auswirkungen als zumutbar. Unzumutbare Fluglärmbelastungen gehen weder von den vorhabenbedingten Lärmintensivierungen, noch dem Gesamtflugbetrieb des NATO-Flugplatzes Schleswig aus.

Die Genehmigungsbehörde ist grundsätzlich dazu angehalten, auf den Schutz vor unzumutbarem Fluglärm „hinzuwirken“. Die Abgrenzung zwischen zumutbarem und unzumutbarem Fluglärm bezieht sich auf die fachplanungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle (vgl. Fellenberg, in: Grabherr/Reidt/Wysk, Luftverkehrsgesetz, Stand: Januar 2025; § 6, Rn. 13, m.w.N.). Letztere wird durch § 6 Abs. 4 Satz 2, § 8 Abs. 1 Satz 3 und 9 LuftVG i.V.m. § 2 Abs. 2 Satz 2 FluLärmG auch mit Wirkung für die fachplanerische Abwägung normativ festlegt (vgl. BVerwG, Urteil v. 13.10.2011 – 4 A 4000.10, juris, Rn. 163 – 164; Fellenberg, in: Grabherr/Reidt/Wysk, Luftverkehrsgesetz, Stand: Januar 2025; § 6, Rn. 330, m.w.N.). Darüber hinaus entbindet der Hinweis auf unzumutbaren Fluglärm die Genehmigungsbehörde nicht davon, auch Lärmbeeinträchtigungen unterhalb dieser Zumutbarkeitsgrenze grundsätzlich als abwägungsrelevant in ihre Abwägungsentscheidung miteinzubeziehen. Die sich insbes. aus den vorstehenden Erwägungen ableitenden Anforderungen an den „Umfang der Ermittlung der Lärmbetroffenheiten“ sind eingehend im **Kap. C.III.5.2.3.2** erläutert.

Daraus ergibt sich offenkundig, dass unter bestimmten Umständen auch (fachplanungsrechtlich) unzumutbare Beeinträchtigungen durch Fluglärm hinzunehmen sind. Weder das Luftverkehrsgesetz noch das FluLärmG beinhalten ein absolutes Verbot von Fluglärmbeeinträchtigungen oberhalb der (fachplanungsrechtlichen) Zumutbarkeitsschwelle. Der Schutz vor insoweit auftretendem Fluglärm ist regelmäßig durch eine Kombination von aktivem und passivem Lärmschutz herbeizuführen, wobei das Zusammenwirken beider Schutzmaßnahmen im Wege der Abwägung festzulegen ist (vgl. BVerwG, Beschluss vom 23.01.2017 – 4 B 39.15 –, juris, Rn. 31). Hierbei besteht kein allgemeiner Vorrang des aktiven vor dem passiven Lärmschutz, ein solcher ist auch nicht mit der Änderung von § 8 Abs. 1 LuftVG durch das Fünfzehnte Änderungsgesetz vom 28. Juni 2016 (BGBl. I 2016) eingeführt worden (vgl. OVG NRW, Urteil vom 22.03.2017 – 20 D 30/14.AK–, juris, Rn. 93, 95).

Mit den Einwendungen ist insoweit geltend gemacht worden, dass die prognostizierte Fluglärmbelastung sich als Eingriff in Art. 2 Abs. 2 GG darstelle und damit unzumutbar sei, da das Vorhaben zu einer signifikanten Steigerung der Lärmbelastung führen werde und insbesondere tieffrequenter Lärm auftreten werde. Dies sei insbesondere unzumutbar, da die Nachtzeit betroffen sei, es zu unzumutbaren gesundheitlichen und sozialen Auswirkungen käme (signifikante Erhöhung der gesundheitlichen Auswirkungen und Beeinträchtigungen der Lebensqualität).

Diese Einwendungen waren vor dem Hintergrund des Vorstehenden zurückzuweisen.

Insoweit ist zu berücksichtigen, dass für die Genehmigungsbehörde weder die Veranlassung noch die rechtliche Möglichkeit besteht, die fachplanungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle von der derzeitigen gesetzlichen Regelung abweichend zu bestimmen. Bisherige Versuche aufzuzeigen, dass der Gesetzgeber mit den im FluLärmG festgelegten Schwellenwerten seine grundrechtlichen Schutzpflichten verletzt habe, weil das Schutzniveau unzureichend sei, sind in der gerichtlichen Praxis bislang ohne Erfolg geblieben (vgl. bspw. VGH Kassel, Beschluss vom 19.03.2015 – 9 C 1507/12.T, juris Rn. 173 ff.; BVerwG, Urteil vom 13.10.2011 – 4 A 4000.09, juris, Rn. 172; BVerwG, Urteil vom 04.04.2012 – 4 C 8.09 u.a. –, juris, Rn. 141, 145 ff.; BVerfG, Nichtannahmebeschluss vom 04.05.2011 - 1 BvR 1502.08 –, juris). Auch mit dem ersten Bericht zur Evaluierung des FluLärmG sind die Angemessenheit und Geeignetheit der vom Gesetzgeber festgesetzten Werte des § 2 Abs. 2 des FluLärmG trotz zwischenzeitlicher Erkenntnisfortschritte in der Lärmwirkungsforschung ausdrücklich nicht in Frage gestellt worden (vgl. BT-Drs. 19/7220 vom 18.01.2019, Ziffer 7.1, S. 33). Obgleich dennoch für den Gesetzgeber eine Möglichkeit zur Fortentwicklung des FluLärmG eröffnet sein mag, steht es jedenfalls der Genehmigungsbehörde nicht zu, einer dahingehenden Entscheidung des Gesetzgebers vorzugreifen.

5.3.2 Passiver Schallschutz

Im Änderungs genehmigungsverfahren geht es weder um die Festsetzung der Lärmschutzbereiche noch um die Entscheidung über Ansprüche der Betroffenen, sondern vielmehr um die abwägende Gegenüberstellung der gegensätzlichen Interessen. In die Abwägungsentscheidung sind absehbar bestehende Ansprüche auf die Übernahme passiver Schallschutzmaßnahmen jedoch einstellen.

Vorliegend ergibt sich aus den vorhabenbedingten Veränderungen keine Notwendigkeit zur Festsetzung eines neuen Lärmschutzbereichs (vgl. **Kap. C.III.5.2.3.2.1**). die bestehenden Anspruchsberechtigungen bleiben unverändert. Danach haben Eigentümer von Grundstücken in der Tag-Schutzzone 1 und in der Nacht-Schutzzone, auf denen sich bei Festsetzung des Lärmschutzbereichs Wohnungen oder schutzbedürftige Einrichtungen befanden oder auf denen zu diesem Zeitpunkt die Errichtung von baulichen Anlagen nach Maßgabe der Bauverbote des FluLärmG zulässig war, einen Anspruch gegen den Antragsteller auf Entschädigung für bauliche Schallschutzmaßnahmen (§ 9 FluLärmG). Die Tag-Schutzzone 1 wird im bestehenden Lärmschutzbereich durch die Fluglärmkontur $L_{aeq\ Tag} = 68\ dB(A)$ bestimmt, die Nacht-Schutzzone durch die Fluglärmkontur $L_{aeq\ Nacht} = 55\ dB(A)$. Die Voraussetzungen der Erstattung von Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen und der Entschädigung für Beeinträchtigungen des Außenwohnbereichs sind § 9 FluLärmG zu entnehmen.

5.3.3 Aktiver Schallschutz

Die Genehmigungsbehörde hat im Rahmen des Gebotes zur umfassenden Konfliktbewältigung die nach Realisierung des Änderungsvorhabens zu erwartenden Fluglärm Auswirkungen prognostisch zu ermitteln und auf dieser Grundlage Maßnahmen des Schallschutzes in den Blick zu nehmen. Ausreichend ist nicht schon ein Schallschutz, welcher die Einhaltung der fachplanerischen Zumutbarkeitsschwelle sicherstellt, vielmehr ist den Lärmschutzinteressen der Anwohner auch unterhalb dieser Schwelle im Rahmen der Abwägungsentscheidung Rechnung zu tragen. Die Bindungswirkung des § 13 Abs. 1 Satz 1 FluLärmG erfasst lediglich Regelungen zur Erstattung von Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen und die Entschädigung für Beeinträchtigungen des Außenwohnbereichs. Damit verbleibt es Aufgabe der Genehmigungsbehörde, im Rahmen der fachplanerischen Abwägung auch über die Notwendigkeit aktiver Lärmschutzmaßnahmen zu entscheiden, BVerwG, Beschluss vom 11.12.2007 – 4 A 3001.07 – Rn. 27.

Auf militärischen Flugplätzen dürfen aktive Schallschutzmaßnahmen der militärischen Aufgabengestaltung und dem Widmungszweck jedoch nicht widersprechen. Daher hat sich die Entscheidung,

welche Flugzeugtypen wann und in welcher Zahl zum Einsatz kommen, ausschließlich nach der militärischen Aufgabenstellung und den jeweiligen Einsatzbedürfnissen zu richten, BVerwG, Beschluss vom 20.01.2009 – 4 B 45.08 – ZLW 2010, 309, Rn. 7 f. Auch insoweit steht der Bundeswehr ein verteidigungspolitischer Beurteilungsspielraum zu.

5.3.4 Nachtflugbetrieb: Abwägungsgebot und Gewichtungsvorgabe des § 29b Abs. 1 Satz 2 LuftVG

Der Nachtflugbetrieb am NATO-Flugplatz Schleswig war auf Grundlage des § 29b Abs. 1 Satz 2 LuftVG auch keinen Beschränkungen zuzuführen oder gar vollständig zu untersagen. Eine rechtliche Verpflichtung zur generellen Neuregelung der Betriebszeiten ergibt sich aus der vorgeannten Norm sowie der hierzu ergangenen Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts nicht.

In diesem Sinne erhobene Einwendungen werden zurückgewiesen.

Die Genehmigungsbehörde berücksichtigt nach § 6 Abs. 4 Satz 2, § 8 Abs. 1 Satz 3 und 9 LuftVG bei der zu treffenden Entscheidung über die Zulassung von Anlage und Betrieb zusätzlicher Flugbetriebsflächen alle von dem Vorhaben berührten Belange einschließlich des Schutzes der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Fluglärm. Die Anforderungen des Abwägungsgebots verlangen im Hinblick auf die Lärmschutzinteressen der Anwohner grundsätzlich auch Erwägungen über die Erforderlichkeit eines Nachtflugverbots oder sonstiger nächtlicher Betriebsbeschränkungen (vgl. BVerwG, Urteil vom 16.03.2006 - 4 A 1075.04 -, juris, Rn. 268). Bei der Abwägung legt der in § 29b Abs. 1 Satz 2 LuftVG zum Ausdruck kommende Rechtsgrundsatz der Genehmigungsbehörde im luftrechtlichen Zulassungsverfahren die Verpflichtung auf, auf die Nachtruhe der Bevölkerung in besonderem Maße Rücksicht zu nehmen. Dieser Rechtsgrundsatz hat nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts die Funktion einer in der fachplanerischen Abwägung zu berücksichtigenden „Gewichtungsvorgabe“, die insbes. der Zulassung von Nachtflugbetrieb eine gesteigerte Rechtfertigung abverlangt (vgl. BVerwG, Urteil vom 16.03.2006 - 4 A 1075.04 -, juris, Rn. 269). Die Gewichtungsvorgabe gilt grundsätzlich für die gesamte Nacht von 22 Uhr bis 6 Uhr.

Aber auch unter Berücksichtigung der „Gewichtungsvorgabe“ des § 29b Abs. 1 Satz 2 LuftVG waren keine Betriebsbeschränkungen in der Nachtzeit zu veranlassen. Denn den Lärmschutzinteressen der Anwohner stehen hier die Sicherheitsinteressen der Bundesrepublik Deutschland entgegen. Mit Art. 87 a Abs. 1 Satz 1 GG, wonach der Bund Streitkräfte zur Verteidigung aufstellt, hat

der Verfassungsgeber zugleich eine Grundentscheidung für die militärische Landesverteidigung getroffen. Die Interessen der Bündnis- und Landesverteidigung haben daher Verfassungsrang. Ihnen ist im Rahmen der Abwägung daher ein überragendes Gewicht beizumessen, welchem auch unter Anwendung der „Gewichtungsvorgabe“ des § 29b Abs. 1 Satz 2 GG Vorrang einzuräumen ist.

Die Erforderlichkeit zur Durchführung des nächtlichen Flugbetriebs ist vorliegend aufgrund der dem Aufklärungsgeschwader 51 "Immelmann" übertragenen Aufgaben gegeben. Die Feststellung der Erforderlichkeit unterfällt dem der Bundeswehr zustehenden verteidigungspolitischen Beurteilungsspielraum für die Zwecke der Bündnis- und Landesverteidigung. Welche Maßnahmen zur Konkretisierung dieses Verfassungsauftrages erforderlich sind, haben nach der gewaltenteilenden Verfassungsordnung des Grundgesetzes der Gesetzgeber und die für das Verteidigungswesen zuständigen Organe des Bundes zu entscheiden. Dabei handeln sie weitgehend nach politischen Erwägungen und in eigener Verantwortung, vgl. BVerwG, Urteil vom 14.12.1994 - 11 C 18.93 -, juris Rn. 24. Damit steht der Bundeswehr bei der Entscheidung, was zur Erfüllung ihrer hoheitlichen Verteidigungsaufgaben zwingend notwendig ist, ein verteidigungspolitischer Beurteilungsspielraum zu. Es ist den militärischen Überlegungen zu überlassen, wann und in welchem Umfang (Übungs-)Betrieb am NATO-Flugplatz Schleswig durchzuführen ist, vgl. BVerwG, Beschluss vom 05.09.2006 - 4 B 58.06 -, juris Rn. 3; Nds. OVG, Beschluss vom 28.03.2017 - 12 LA 25.16 -, juris, Rn. 18. Auch die Durchführung von Nachtflugbetrieb unterfällt daher dem verteidigungspolitischen Beurteilungsspielraum.

6. Sonstiger Bodenlärm

Dem Fluglärm im Sinne von § 6 Abs. 2 Satz 1 LuftVG ist sodann auch der von am Boden befindlichen Flugzeugen und Hilfseinrichtungen ausgehende Lärm zuzurechnen,

BVerwG, Beschl. v. 07.12.1998 – 11 B 46.98 – ZLW 1999, 533, 534 f.; OVG Lüneburg, Urteil vom 18.2.2016 – 7 LC 99/14 UA S. 35,

wenngleich die Beurteilung des von Flugplätzen ausgehenden Bodenlärms, soweit nicht durch AzB/AzD erfasst, derzeit nicht gesetzlich geregelt ist. Dieser als sonstiger Bodenlärm bezeichnete Fluglärm steht dem Änderungsvorhaben nicht entgegen. Das genehmigte Vorhaben ist auch insoweit nach § 6 Abs. 4, § 8 Abs. 1 Satz 3 und Satz 9 LuftVG i.V.m. § 2 Abs. 2 FlulärmG mit den Belangen des Schutzes der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor Flug- und Bodenlärm vereinbar.

6.1 Datengrundlage und Methodik

Zur Ermittlung und Bewertung der Bodenlärmbelastung hat der Antragsteller eine Gutachterliche Stellungnahme zu Lärmauswirkungen durch Triebwerkstestläufe auf dem Außenbremsplatz der ACCON GmbH vom 08.03.2022, überarbeitet am 30.11.2024 (Anlage 04 der Antragsunterlagen) vorgelegt. Das vorgelegte Gutachten prüft in diesem Zusammenhang mögliche mit den geplanten Änderungen verbundene Auswirkungen bezüglich Triebwerkstestläufe im Freien. Bereits Bestandteil des Flug- und Bodenlärmgutachtens und mithin unter **Kap. C.III.5** behandelt sind Geräuschemissionen beim Rollen der Flugzeuge zum Start und nach der Landung (Taxiing) sowie beim Betrieb der Hilfsturbinen (Auxiliary Power Unit – APU), für die in AzD und AzB auch entsprechende Vorgaben vorhanden sind. Nicht unter die Roll- und APU-Geräusche und damit in den Ermittlungsbereich des Bodenlärmgutachtens fallen demgegenüber Geräusche durch technische Anlagen (Energiezentralen, Lüftungs- und Klimatechnik), durch Fahrzeugverkehr auf den Vorfeldern (Tankzüge, Push-Back-Fahrzeuge, Busse und sonstige zur Abfertigung benötigte Fahrzeuge und Gerätschaften) sowie durch Triebwerksprobeläufe. Vorliegend waren neben den Triebwerksprobeläufen im Freien keine weiteren relevanten Bodenlärmquellen zu untersuchen. Triebwerkstestläufe, welche in der Lärmschutzhalle stattfinden, werden in der vorgelegten Untersuchung nicht betrachtet, weil diese zum einen keinen relevanten Lärmbeitrag in der Nachbarschaft erwarten lassen, zum anderen im „Prognosejahr 2036“ aufgrund des Wegfalls des Tornados und der Entscheidung, dass es keinen Nachfolger des Tornados am NATO-Flugplatz Schleswig geben wird, keine Triebwerkstestläufe in der Lärmschutzhalle mehr stattfinden werden. Demnach wurden unter dem Begriff des sonstigen Bodenlärms alle vom Flughafengelände ausgehenden Geräusche erfasst, die nicht bereits im FluLärmG erfasst sind.

Die Ermittlung von Schallimmissionen durch Triebwerksprobeläufe weist besondere Herausforderungen auf, da weder die Methoden der Fluglärmrechnung noch die Methoden des regulären Immissionsschutzrechts ohne Weiteres übertragen werden können. Das Gutachterliche Stellungnahme errechnet im Ergebnis für Triebwerksprobeläufe daher einen Jahresmittelwert. Dabei legt das Gutachten auf Basis des durch das Zentrum Luftoperationen erstellten DES`e die Szenarien „Prognoseszenario 2036“, „Vergleichsszenario 2017 - 2020“ und „Nullszenario 2036“ zugrunde.

Hinsichtlich der Lage der betrachteten einzelnen Immissionsorte (IO 01 - 09) und der weiteren örtlichen Besonderheiten wird auf die Darstellung in der Gutachterlichen Stellungnahme gemäß Anlage 04 der Antragsunterlagen verwiesen.

Dafür, dass die Berechnung der Lärmbelastungen fehlerhaft erfolgt sei, da der Flughafenbezugs-
punkt als Ausgangspunkt der Emissionen berücksichtigt worden sei, sind nach Ansicht der Geneh-
migungsbehörde keine Anhaltspunkte ersichtlich. In Abbildung 1 der Gutachterlichen Stellung-
nahme ist die Flächenquelle für den Berechnungspunkt dargestellt. Dieser entspricht der Lage des
Triebwerkstestläufe auf dem Außenbremsplatz.

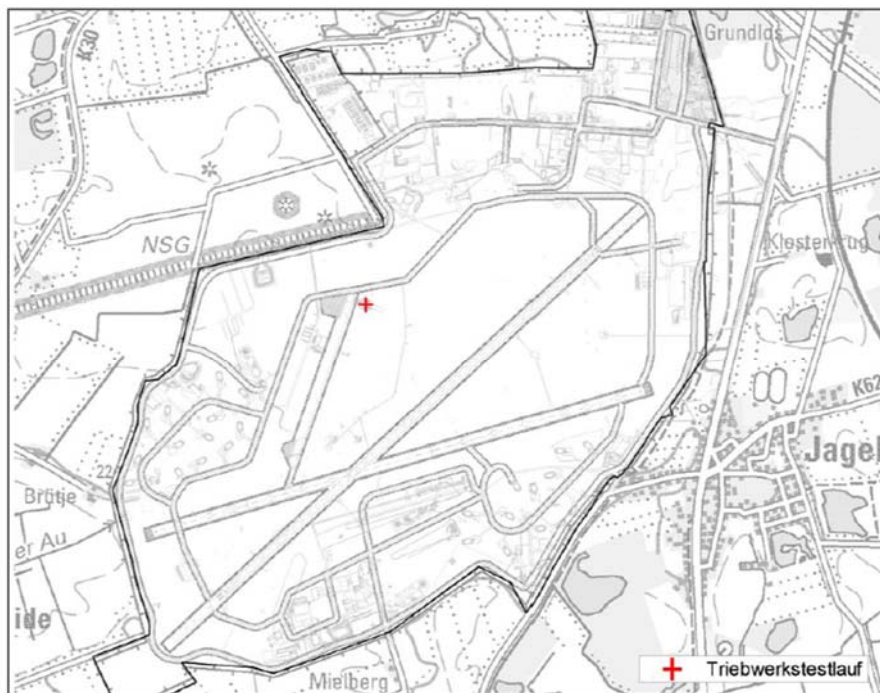


Abbildung 1: Darstellung der Lage der Triebwerkstestläufe auf dem Außenbremsplatz

Entsprechende Einwendungen waren daher zurückzuweisen.

An der fachlichen Richtigkeit und Vertretbarkeit dieser Methode sowie an der Sachkunde, Objekti-
vität und Unvoreingenommenheit der Gutachter zweifelt die Genehmigungsbehörde nicht. Sofern
in den nachfolgenden Ausführungen zu den Umweltauswirkungen des Vorhabens keine eigenen
Korrekturen, Aktualisierungen oder Ergänzungen ausdrücklich kenntlich gemacht werden, über-
nimmt die Genehmigungsbehörde inhaltlich die Feststellungen und Ergebnisse der Fachgutachter-
lichen Stellungnahme.

6.2 Schallemissionen durch Triebwerksprobeläufe im Freien

Nach Ermittlung der die Stellungnahme erstellenden Sachverständigen der ACCON GmbH sind im Umfeld des NATO-Flugplatzes Schleswig Triebwerksprobeläufe im Freien maßgebender Faktor der auftretenden Bodenlärmemissionen im Prognosejahr 2036. Andere Bodenlärmquellen sind aufgrund der geringen Schallleistung und der großen Entfernungen zu den Immissionsorten akustisch vernachlässigbar und wurden daher auch nicht weiter betrachtet.

Unter Triebwerksprobeläufen versteht man den Betrieb der Triebwerke eines Luftfahrzeugs zum Zwecke der Diagnose von Funktionen und Baugruppen des Luftfahrzeugs im Rahmen der routinemäßigen Wartung des Luftfahrzeugs oder bei außerplanmäßigen Kontrollen und Instandhaltungsarbeiten, wobei die einzelnen Triebwerksprobeläufe nach Art und Umfang sehr unterschiedlich ausfallen können.

Nach Angaben des Taktischen Luftwaffengeschwaders 51 finden pro Jahr Triebwerkstestläufe auf dem Außenbremsplatz in folgendem Umfang statt:

Lfz-Gruppe	Vergleichsszenario 2017–2020	Nullszenario 2036	Prognoseszenario 2036
S-MIL 3	5	0	0
P-MIL 2	0	0	12

Triebwerkstestläufe auf dem Außenbremsplatz finden in allen Szenarien ausschließlich im Tagzeitraum statt.

Daraus leiten die Gutachter folgende Emissionsansätze ab:

- Vergleichsszenario 3 x 60 min S-MIL 3 (Tornado)
- Nullszenario keine Triebwerkstestläufe im Freien
- Prognoseszenario 7 x 30 min P-MIL 2 (Eurodrohne)

Die vorstehende Grafik zeigt, dass die Triebwerksprobeläufe im „Prognoseszenario 2036“ sowohl gegenüber dem „Nullszenario 2036“ als auch gegenüber dem „Vergleichsszenario 2017 - 2020“ zahlenmäßig leichtzunehmen. Im Rahmen einer konservativen Betrachtungsweise wurde die jeweilige Dauer mit 60 Minuten angesetzt.

Zusammenfassend kommt die Gutachterliche Stellungnahme zu folgenden Ergebnissen:

Tabelle 3: Dauerschallpegel in dB(A) aus Bodenlärm von Triebwerkstestläufen an ausgewählten Immissionsorten (gerundet auf eine Nachkommastelle)

Immissionsort	ID	Vergleichsszenario 2017 – 2020	Nullszenario 2036	Prognoseszenario 2036
		L_{eq} [dB(A)]	L_{eq} [dB(A)]	L_{eq} [dB(A)]
Brütje	IO_01	51.4	-	27.9
Klein Rheide	IO_02	42.4	-	19.8
Groß Rheide	IO_03	30.1	-	10.5
Dörpstedt	IO_04	19.2	-	3.1
Jagel	IO_05	51.7	-	28.2
Jagel	IO_06	50.0	-	26.6
Selk	IO_07	37.4	-	15.8
Fahrdorf	IO_08	25.4	-	7.3
Busdorf	IO_09	40.9	-	18.6

In allen betrachteten Szenarien liegen an keinem Immissionsort die Schallimmissionspegel des Bodenlärms oberhalb der Werte der Tag-Schutzzone 2 von 63 dB(A) für bestehende militärische Flugplätze gem. FluLärmG, das mangels unmittelbarer Anwendbarkeit hier ohnehin nur zur Orientierung heranzuziehen ist, vgl. Fellenberg, in: Reidt/Wysk, Luftverkehrsgesetz mit Luftsicherheitsgesetz, 24. Auflage, § 6 LuftVG Rn. 380. Die prognostizierten Werte liegen damit weit unterhalb den hier anzusetzenden fachplanerischen Zumutbarkeitsschwellen. Angelehnt an die TA Lärm erweisen sich die Schallimmissionspegel des Bodenlärms damit auch als geringfügig. Denn nach Ziff. 3.2.1 der TA Lärm sind Zusatzbelastungen, die die maßgeblichen Lärmwerte (hier: des Fluglärms) am maßgeblichen Immissionsort um mindestens 6 dB(A) unterschreiten als nicht relevant

anzusehen. Sie liegen auch deutlich unter den für Fluglärm anzusetzenden Geringfügigkeitsschwellen. Danach sind entsprechende Lärmbeiträge nicht geeignet, eine Gesamtlärmsituation wahrnehmbar zu intensivieren.

Der Vergleich des „Prognoseszenarios 2036“ mit dem „Nullszenario 2036“ zeigt, dass die Beurteilungspegel am Tag an allen Immissionsorten ansteigen, da im „Nullszenario 2036“ keine Triebwerksprobeläufe im Freien prognostiziert wurden. Gegenüber dem „Vergleichsszenario 2017 – 2020“ verringern sich die Dauerschallpegel trotz der zahlenmäßigen Zunahme erheblich. Dies ist auf die Ausmusterung des „lauten“ Luftfahrzeugs Tornado zurückzuführen.

7. Schutz vor Luftverunreinigungen

Das Änderungsvorhaben ist mit den Belangen der Luftqualität vereinbar. Die Genehmigungsbehörde hatte in der zu treffenden Abwägungsentscheidung weiterhin auch die dem Vorhaben und dem Flugbetrieb zuzurechnenden Luftverunreinigungen planerisch zu bewältigen, BVerwG, Urteil vom 09.11.2006 – 4 A 2001.06 – BVerwGE 127, 95 Rn. 145.

Die dem beantragten Vorhaben am NATO-Flugplatz Schleswig zuzurechnenden Luftschadstoffbelastungen bleiben in allen betrachteten Szenarien insgesamt hinter den Irrelevanzgrenzen der herangezogenen Regelwerke zurück. Daher stehen die mit dem beantragten Vorhaben einhergehenden baulichen und betrieblichen Anpassungen am NATO-Flugplatz Schleswig und die damit verbundene Belastung durch Luftschadstoffe der Planung nicht entgegen, insbesondere sind mit der Realisierung des beantragten Vorhabens keine Gefahren für die menschliche Gesundheit durch Schadstoffbelastungen verbunden. Schließlich ist festzustellen, dass das Vorhaben auch mit der Luftreinhalteplanung vereinbar ist.

Entsprechende Einwendungen mit dem Ziel, das Änderungsvorhaben aus Gründen von Luftverunreinigungen und sonstigen lufthygienisch relevanten Veränderungen zu versagen, werden zurückgewiesen.

Hinsichtlich der naturschutzfachlich besonders schutzwürdigen Bereiche wird auf die Darstellungen unter **Kap. C.II.6** und **C.III.9.1.6.7** verwiesen.

7.1 Rechtliche Grundlagen zur Ermittlung der Luftqualität

Das Luftverkehrsgesetz enthält keine Regelungen zur Bewertung der vorhabenbedingten Luftschadstoffbelastungen. Die Genehmigungsbehörde bewertet die Luftschadstoffbelastung daher insbesondere nach Maßgabe der 39. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen – 39. BImSchV).

Mit der „EU-Luftqualitätsrichtlinie“ aus dem Jahr 2008, der Richtlinie 2008/50/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Luftqualität und saubere Luft für Europa vom 21.05.2008 (ABl. EG L 152, S. 55), hat die Europäische Union die für ihre Mitgliedstaaten verbindlichen Luftqualitätsziele zur Vermeidung oder Verringerung schädlicher Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit und die Umwelt zusammengefasst und ergänzt. Die Richtlinie wurde mit Wirkung zum 06.08.2010 durch die Novellierung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) sowie durch die Einführung der 39. BImSchV in deutsches Recht umgesetzt. Außerdem wurden neue Ziel- und Grenzwerte für die feinere Feinstaub-Fraktion PM_{2,5} eingeführt.

Das BImSchG gilt – mit Ausnahme des sechsten Teils – nicht für Flugplätze, § 2 Abs. 2 Satz 1 BImSchG. Die Ausschlusswirkung des § 2 Abs. 2 Satz 1 BImSchG für Flugplätze erfasst grundsätzlich auch das untergesetzliche Regelwerk. Davon ausgenommen sind allerdings Rechtsverordnungen, die zur Erfüllung von bindenden Beschlüssen der Europäischen Gemeinschaften erlassen, darunter auch die 39. BImSchV, vgl. BVerwG, Urteil v. 16.3.2006 – 4 A 1075.04 – BVerwGE 125, 116 Rn. 425.

Die 39. BImSchV enthält allerdings keine vorhabenbezogenen Immissionsgrenzwerte. Die Einhaltung der dort festgelegten Immissionsgrenzwerte für Luftschadstoffe ist deshalb keine Rechtmäßigkeitsvoraussetzung für fachplanerische Entscheidungen, vgl. BVerwG, Urteil v. 11.10.2017 – 9 A 14.16 – NVwZ-Beil. 2018, 41 Rn 120 = BVerwGE 160, 78; BVerwG, Urteil v. 26.5.2004 – 9 A 6.03 – BVerwGE 121, 57 LS 1 = NVwZ 2004, 1237.

Vielmehr kann die Überschreitung von Grenzwerten Pflichten zum Erlass von Luftreinhalteplänen, § 47 BImSchG, auslösen. Unabhängig davon sind vorhabenbezogene Luftverunreinigungen planerisch zu bewältigen. Das Gebot der Konfliktbewältigung kann dann verletzt sein, wenn es – etwa wegen hoher Vorbelastung – bei Vorhabenrealisierung ausgeschlossen erschiene, die Einhaltung der europarechtlich vorgegebenen Grenzwerte durch Luftreinhalteplanung zu sichern, vgl. BVerwG NVwZ-Beil. 2018, 41 Rn.120 = BVerwGE 160, 78.

Soweit der 39. BImSchV keine Beurteilungskriterien zu entnehmen ist, wird hilfsweise auf die TA Luft (2021) Bezug genommen.

7.2 Luftschadstoffgutachten

7.2.1 Messgrößen, Datengrundlagen und Methodik

Zur Beurteilung der zu erwartenden Luftschadstoffemissionen und -immissionen hat der Antragsteller als Anlage 05 des Antrags das Luftschadstoffgutachten der ACCON GmbH vom 17.02.2025 vorgelegt. Grundlage für die Immissionsprognose sind auch hier die durch das Zentrum Luftoperationen erstellten Datenerfassungssysteme für den NATO-Flugplatz Schleswig. Das Gutachten ermittelt die flug- und flughafeninduzierten Emissionen für die bereits im Datenerfassungssystem enthaltenen drei Szenarien „Vergleichsszenario 2017-2020“, „Nullszenario 2036“ und „Prognoseszenario 2036“. Dabei werden von den Gutachtern folgenden Schadstoffe als wesentlich für die Bewertung der lufthygienischen Situation angesehen:

- Stickstoffdioxid (NO₂)
- Schwefeldioxid (SO₂)
- Benzol (C₆H₆)
- Feinstaub (PM₁₀ und PM_{2,5})
- Ultrafeinstaub

Neben den Luftschadstoffen werden Belästigungen durch Geruchsemissionen aus dem Flugplatzbetrieb untersucht.

Ausgehend von der zuvor dargestellten Regelungsproblematik stützt sich das Gutachten in nicht zu beanstandender Weise hilfsweise auf die Immissionswerte der 39. BImSchV sowie der TA Luft 2021 und hat für die Beurteilung die folgenden Ziel- und Grenzwerte zum Schutz der menschlichen Gesundheit herangezogen:

Schadstoff	Grenzwert bezogen auf ein Kalenderjahr [µg/m³]	Irrelevanzgrenze bezogen auf den Grenzwert (GW) [µg/m³]	Beurteilungs- grundlage
Stickstoffdioxid (NO ₂)	40	1,2 (entspricht 3 % des GW)	39. BImSchV, § 3 / TA Luft Nr. 4.2.2
Feinstaub (PM ₁₀)	40	1,2 (entspricht 3 % des GW)	39. BImSchV, § 4 / TA Luft Nr. 4.2.2
Feinstaub (PM _{2,5})	20 / 25	0,6 (entspricht 3 % des GW)	39. BImSchV, § 5 / TA Luft Nr. 4.2.2
Benzol (C ₆ H ₆)	5	0,05 (entspricht 1 % des GW) bzw. 0,15 (entspricht 3 % des GW)*	39. BImSchV, § 7 / TA Luft Nr. 4.2.2
Schwefeldioxid (SO ₂)	50	1,5 (entspricht 3 % des GW)	TA Luft Nr. 4.2.2

vgl. Luftschadstoffgutachten, ACCON GmbH, 17.02.2025, Tabelle 1.

In diesem Zusammenhang weist der Gutachter darauf hin, dass für die Anzahlkonzentration von Ultrafeinstaub bisher keinen Bewertungsmaßstab gibt, da die gesundheitlichen Wirkungen ultrafeiner Partikel derzeit noch in umweltepidemiologischen Langzeitstudien erforscht werden. Aus diesem Grund existieren bisher weder standardisierten Messverfahren noch eine Ableitung von Grenzwerten.

Zur Beurteilung von Geruchsimmissionen wurde außerdem die in Anhang 7 der TA Luft 2021 überführte Geruchsimmissionsrichtlinie herangezogen:

Wohn-/Mischgebiete, Kerngebiete mit Wohnen, urbane Ge- biete	Gewerbe-/Industrie- gebiete, Kerngebiete ohne Wohnen	Dorfgebiete	Beurteilungsgrund- lage
0,10	0,15	0,15	Anhang 7 TA Lärm

vgl. Luftschadstoffgutachten, ACCON GmbH, 17.02.2025, Tabelle 3.

Die Ermittlung der Emissionen durch den Flugplatzbetrieb berücksichtigt neben den Emissionen des Flugverkehrs während eines typischen Lande-Start-Zyklus (LTO-Zyklus) auch die Triebwerkstarts, den Einsatz der Auxiliary Power Units (APU), die Betankungsvorgänge und den KFZ-Vorfeldverkehrs.

Die Auswahl des Untersuchungsgebiets der Immissionsbelastung, das ein Gebiet von 6 km² umfasst, ist nachvollziehbar erfolgt. Das Untersuchungsgebiet ist so abgegrenzt, dass sämtliche relevanten Auswirkungen des Vorhabens erfasst werden. Darin sind die Schadstoffausbreitungen flächenhaft ermittelt und dargestellt worden. Außerhalb dieses Gebiets kann davon ausgegangen werden, dass der Flugbetrieb auf dem NATO-Flugplatz Schleswig keinen relevanten Einfluss auf die lufthygienische Situation hat. Zusätzlich zu der flächenhaften Darstellung der Schadstoffausbreitung ist an sieben Immissionsorten an den nächstgelegenen Wohnbebauungen und Ortschaften die Einhaltung der relevanten Immissionswerte überprüft worden. Entgegen entsprechenden Einwendungen erachtet die Genehmigungsbehörde die Auswahl des Untersuchungsgebiets für ausreichend, um die vorhabenbezogenen Auswirkungen durch Luftschadstoffe hinreichend zu bewerten.

Auch gegen das von der ACCON GmbH verwendete Ausbreitungsmodell LASPORT bestehen keine Bedenken. LASPORT ist eine speziell auf die Emissionen von Flughäfen angepasste Benutzeroberfläche. Ober- und höchstrichterliche Rechtsprechung erkennen die verschiedenen Versionen von LASPORT als validiertes Programmsystem zur Durchführung von Schadstoff-Ausbreitungsberechnungen mit Anpassungen an die speziellen Randbedingungen für Flugplätze, als den Stand der Technik repräsentierend an (vgl. HessVGH, Urteil vom 21.08.2009 – 11 C 227/08.T – juris, Rn. 956; bestätigt durch BVerwG, Urteil vom 04.04.2012 – 4 C 8.09 – juris, Rn. 482; OVG NRW vom 08.06.2018 – 20 D 81/15.AK – juris, Rn. 350 ff.).

Vor diesem Hintergrund waren die gegen die Verwendung des Ausbreitungsmodells LASPORT geltend gemachten Einwendungen zurückzuweisen.

Das methodische Vorgehen der Gutachter erachtet die Genehmigungsbehörde als sachgerecht. Die Methodik ist nachvollziehbar und die Eingangsdaten sind plausibel. An der Sachkunde, Objektivität und Unvoreingenommenheit der die Unterlage erstellenden Sachverständigen der ACCON GmbH zweifelt die Genehmigungsbehörde nicht. Sofern in den nachfolgenden Ausführungen keine eigenen Korrekturen, Aktualisierungen oder Ergänzungen kenntlich gemacht werden, übernimmt die Genehmigungsbehörde inhaltlich die Feststellungen des Luftschadstoffgutachtens.

7.2.2 Untersuchungsergebnisse

Das Luftschadstoffgutachten kommt betreffend die Emissionssituation zu folgenden nachvollziehbar ermittelten Berechnungsergebnissen:

Vergleichsszenario 2017-2020

Vergleichsszenario 2017-2020	HC (t)	NO_x (t)	SO_x (t)	CO (t)	BNZ (t)	PM10 (t)	NVPN (Anzahl)	Geruch (GE)
Flugverkehr	2,3	19,4	1,4	17,9	0,08	0,23	3,44E+21	68.474
Triebwerkstart	2,0							62.735
APU	0,19	1,97	0,26	2,80	0,004	0,12	1,00E+21	6.214
Abfertigung	0,046	0,49	0,0003	0,244	0,002	0,027	1,20E+17	
Tanklager	0,218				0,004			
Vorfeldseitiger Verkehr	0,014	0,457	0,0005	0,117	0,0003	0,008	5,27E+18	

Summe	4,76	22,31	1,66	21,06	0,09	0,38	4,45E+21	137.423
--------------	------	-------	------	-------	------	------	----------	---------

vgl. Luftschadstoffgutachten, ACCON GmbH, 17.02.2025, Tabelle 15.

Nullszenario 2036

Nullszenario 2036	HC (t)	NO _x (t)	SO _x (t)	CO (t)	BNZ (t)	PM10 (t)	NVPN (Anzahl)	Geruch (GE)
Flugverkehr	0,7	4,54	0,33	4,46	0,01	0,05	8,64E+20	22.321
Triebwerk-start	0,4							12.332
APU	0,04	0,39	0,05	0,55	0,001	0,02	1,96E+20	1.125
Abfertigung	0,010	0,10	0,0001	0,060	0,0005	0,0056	2,68E+16	
Tanklager	0,240				0,005			
Vorfeldseitiger Verkehr	0,003	0,037	0,0001	0,009	0,00003	0,0005	8,35E+16	
Summe	1,39	5,07	0,38	5,08	0,02	0,08	1,06E+21	35.778

vgl. Luftschadstoffgutachten, ACCON GmbH, 17.02.2025, Tabelle 16.

Prognoseszenario 2036

Prognoseszenario 2036	HC (t)	NO _x (t)	SO _x (t)	CO (t)	BNZ (t)	PM10 (t)	NVPN (Anzahl)	Geruch (GE)
Flugverkehr	2,55 t	12,30	0,86	11,44	0,05	0,14	2,02E+21	79.033
Triebwerkstart	0,6							20.103
APU	0,1	0,63	0,08	0,89	0,001	0,07	3,20E+20	1.836
Abfertigung	0,018	0,17	0,0001	0,148	0,0009	0,0096	5,82E+16	
Tanklager	0,420				0,008			
Vorfeldseitiger Verkehr	0,005	0,122	0,0004	0,032	0,00012	0,760	3,14E+17	
Summe	3,69	13,22	0,94	12,51	0,06	0,29	2,34E+21	100.972

vgl. Luftschadstoffgutachten, ACCON GmbH, 17.02.2025, Tabelle 17.

Auf der Grundlage dieser Emissionssituation haben die Gutachter Ausbreitungsrechnungen erstellt (vgl. Luftschadstoffgutachten, Kapitel 7, S. 43 ff.). Mit den Ausbreitungsrechnungen sind die Spurengaskonzentrationen in der Umgebung des NATO-Flugplatzes Schleswig untersucht und nachvollziehbar dargestellt worden.

Die Berechnung der Immissionsbelastungen an den untersuchten sieben Immissionsorten kommt zu dem Ergebnis, dass an allen Immissionsorten die Irrelevanzschwellen für die Immissionsgrenzwerte zum Schutz der menschlichen Gesundheit – mithin die Schadstoffe Stickstoffdioxid, Feinstaub (PM10 und PM2,5), Benzol und Schwefeldioxid sowie Gerüche – deutlich unterschritten werden.

Am Immissionsort mit der höchsten Zusatzbelastung durch den NATO-Flugplatz Schleswig, dem Immissionsort 5 (IO 5), ergeben sich folgende dem Flugplatzbetrieb zuzurechnenden Schadstoffkonzentrationen in den betrachteten Szenarien:

	NO _x [µg/m ³]	NO ₂ [µg/m ³]	PM10/PM2,5 [µg/m ³]	C ₆ H ₆ [µg/m ³]	Geruchsstundenhäufigkeit [%]	NVPN [Anzahl]	SO _x [µg/m ³]
Vergleichszenario	0,28	0,10	<0,01	<0,01	0,147	82	0,02
Nullszenario	0,30	0,04	<0,01	<0,01	0,006	21	<0,01
Prognoseszenario	0,14	0,05	<0,01	<0,01	0,023	54	0,01

vgl. Luftschadstoffgutachten, ACCON GmbH, 17.02.2025, Tabelle 18.

Die Differenz der prognostizierten Immissionskonzentrationen der Schadstoffe zwischen dem „Nullszenario 2036“ und „Prognoseszenario 2036“ lässt sich der folgenden Tabelle entnehmen:

Immissionsort	NO _x [µg/m ³]	NO ₂ [µg/m ³]	PM10/PM2,5 [µg/m ³]	C ₆ H ₆ [µg/m ³]	Geruchsstundenhäufigkeit (%)	NVPN (Anzahl)	SO _x [µg/m ³]
1	0,06	<0,01	<0,01	<0,01	0,008	22	<0,01
2	0,04	<0,01	<0,01	<0,01	<0,001	12	<0,01
3	0,02	<0,01	<0,01	<0,01	<0,001	5	<0,01

4	0,02	<0,01	<0,01	0,01	<0,001	8	<0,01
5	0,16	<0,01	<0,01	<0,01	0,001	33	<0,01
6	0,08	<0,01	<0,01	<0,01	0,002	28	<0,01
7	0,01	<0,01	<0,01	<0,01	<0,001	6	<0,01

vgl. Luftschadstoffgutachten, ACCON GmbH, 17.02.2025, Tabelle 19 „Differenz der prognostizierten Schadstoffkonzentration aus Nullszenario 2036 und Prognoseszenario 2036 für alle Immissionsorte“.

Die vorhabenbedingte Zusatzbelastung ergibt sich aus der Differenz zwischen den errechneten Schadstoffkonzentrationen im „Prognoseszenario 2036“ und im „Nullszenario 2036“. Dabei liegen die Veränderungen der Immissionskonzentrationen unterhalb der messtechnischen Nachweisgrenzen der Schadstoffe.

Anhaltspunkte, die an den Erkenntnissen der Gutachter zweifeln lassen sind weder ersichtlich, noch substantiiert vorgetragen.

7.3 Einwendungen

Die in Hinblick auf die vorhabenbedingten Luftschadstoffbelastungen vorgebrachten Einwendungen waren vollumfänglich zurückzuweisen.

7.3.1 Auswirkungen durch die Verwendung des NATO-Treibstoffs JP-8

Es wurde eingewandt, dass perfluorierte Chemikalien (PFC) im durch die Bundeswehr verwendeten JP-8 Treibstoff enthalten seien und diese durch den Flugbetrieb freigesetzt werden und sowohl die menschliche Gesundheit als auch die Umwelt gefährden.

Diese Einwendung ist vollumfänglich zurückzuweisen.

Zunächst steht diese Einwendung bereits nicht im Zusammenhang mit dem hier zur Genehmigung gestellten Vorhaben. Eine vorhabenbedingte Änderung der am NATO-Flugplatz Schleswig verwendeten Treibstoffe bzw. ein erstmaliger Einsatz von Luftfahrzeugen, die den entsprechenden Treibstoff verwenden, ist mit dem zur Genehmigung gestellten Vorhaben nicht verbunden.

Überdies gibt es nach aktuellem wissenschaftlichem Stand keine seriösen Hinweise darauf, dass PFC im JP-8 Treibstoff enthalten ist. JP-8 ist ein kerosinbasierter Flugturbinenkraftstoff gemäß den einschlägigen militärischen Standards (u. a. MIL-DTL-83133). Der Kraftstoff besteht aus einem Kohlenwasserstoffgemisch und einer fest definierten, begrenzten Anzahl zugelassener Additive (z. B. Antistatika, Korrosionsschutz-/Schmieradditive, Fuel System Icing Inhibitor). Keines dieser Additive ist ein per- oder polyfluorierter Stoff (PFAS/PFC). Insbesondere enthält der obligatorische Enteisungszusatz (FSII) Diethylene Glycol Monomethyl Ether (DiEGME), ein nicht-fluoriertes Lösungsmittel. Auch die zugelassenen Antistatik-Additive basieren auf sulfonierten aromatischen Verbindungen bzw. quaternären Ammoniumverbindungen – nicht jedoch auf fluorierten Kohlenstoffketten. Die maßgeblichen Kraftstoffspezifikationen schließen fluorhaltige Verbindungen als Bestandteil der Rezeptur aus. PFAS sind weder Bestandteil der Standardformulierung von JP-8 noch werden sie als funktionale Additive im Treibstoff verwendet. Dies hat auch der Deutsche Bundestag durch folgende klare Aussage verdeutlicht: „Weder JP-8 noch das daraus hergestellte JP-8+100 enthalten perfluorierte Chemikalien (PFC).“, BT-Drucksache 18/4570, S. 8. Die Einwendung, dass PFC-Stoffe durch die Verwendung des JP-8 Treibstoffs in die Umwelt eingeführt werden, war daher auch als unbegründet zurückzuweisen.

Dass sich auf einigen militärischen Flugplätzen PFC Konzentrationen im Boden finden, hat einen anderen Hintergrund. PFC-Stoffe waren in der Vergangenheit ein Bestandteil von Löschschaum, welcher jahrzehntelang durch die Flughafenfeuerwehr verwendet und hierdurch den Weg in die Umwelt gefunden hat. Die Europäische Kommission hat solche PFC-Stoffe als Bestandteil in Löschschäumen unter der REACH-Verordnung reguliert. Hierdurch wird die weitere Verwendung dieser Stoffe vermieden.

Auf dem Gelände des NATO-Flugplatzes Schleswig wurden in den letzten Jahren in einigen Bereichen PFAS-Kontaminationen in Boden- und Grundwasser festgestellt. Die Untersuchungen dazu erfolgen in enger Abstimmung mit der zuständigen Unteren Bodenschutzbehörde und sind noch nicht abgeschlossen. Eine etwaige Gesundheitsgefährdung aufgrund bestehender PFC-Konzentration im Boden, welche auf die Benutzung von PFAS-haltigen Schaumlöschmitteln zurückzuführen sind, ist jedoch nicht Gegenstand der hiesigen Genehmigung.

7.3.2 Kein methodischer Mangel durch fehlende Messungen auf dem Flugplatzgelände

Einwendungen, nach der die Luftschadstoffauswirkungen des Vorhabens nicht mittels eines Ausbreitungsmodells, sondern vielmehr durch Messungen hätten ermittelt werden müssen, waren zurückzuweisen.

Für das Genehmigungsverfahren ist eine vorausschauende Beurteilung der voraussichtlichen Immissionssituation im Prognosejahr 2036 erforderlich. Diese ist naturgemäß nicht durch Messungen der gegenwärtigen Situation allein zu erfassen, da Messungen lediglich den Ist-Zustand abbilden, jedoch keine Vorhersage über die künftigen, vorhabenbedingt veränderten Emissionen ermöglichen. Die einschlägigen technischen Regeln (z. B. TA Luft, entsprechende Ausbreitungsmodelle gemäß Anhang 3 TA Luft bzw. nach anerkannten fachlichen Standards) sehen für Prognosen der Luftschadstoffbelastung ausdrücklich modellgestützte Ausbreitungsrechnungen vor.

Ausbreitungsmodelle ermöglichen die Berechnung von Immissionsbeiträgen unter standardisierten meteorologischen Bedingungen, definierter Quellencharakteristik und einheitlichen Rechenparametern. Dadurch wird gewährleistet, dass die Ergebnisse vergleichbar, nachvollziehbar und behördlich überprüfbar sind.

Punktuelle Messungen könnten die notwendigen Szenarien (z. B. maximale Betriebszustände, ungünstige Witterungsbedingungen, Jahressummenwerte) nicht vollständig und vor allem nicht reproduzierbar erfassen. Messungen können im Rahmen von Überwachungsprogrammen oder zur Plausibilisierung einzelner Parameter sinnvoll sein. Für die Prognose eines noch nicht realisierten oder geänderten Vorhabens sind sie jedoch methodisch ungeeignet, da der zukünftige Emissions- und Immissionszustand ohne ein Ausbreitungsmodell nicht belastbar ermittelt werden kann. Damit wären ausschließlich auf Messungen basierende Bewertungen fachlich unzureichend und würden den rechtlichen Vorgaben an die Ermittlung der „zu erwartenden“ Immissionen nicht entsprechen.

Das im Verfahren eingesetzte Ausbreitungsmodell LASPORT entspricht den anerkannten Regeln der Technik, verwendet die nach den einschlägigen technischen Regelwerken vorgesehenen meteorologischen Datensätze und Rechenverfahren und ist für die Beurteilung luftschadstoffbezogener Auswirkungen von Anlagen und Verkehrsträgern fachlich etabliert (s.o).

Die Einwendungen waren als unbegründet zurückzuweisen.

Für die Beurteilung der luftschadstoffbezogenen Auswirkungen eines Vorhabens sind modellgestützte Ausbreitungsrechnungen das fachlich und rechtlich gebotene Verfahren.

7.4 Bewertung

Die vorhabenbedingten Zunahmen bei den Luftschadstoffen erweisen sich als irrelevant und sind angesichts der verteidigungspolitischen Bedeutung des Änderungsvorhabens hinzunehmen. Die Festsetzung weiterer Maßnahmen zu Lasten des Antragstellers sind vor diesem Hintergrund nicht zu rechtfertigen.

7.4.1 Rechtliche Einordnung der Untersuchungsergebnisse

Die gutachterliche Betrachtung zeigt, dass die vorhabenbezogenen Zusatzbelastungen für sämtliche Schadstoffe zum Schutz der menschlichen Gesundheit als irrelevant i.S.d. der TA Luft (2021) einzuordnen sind. Auch die durch das Vorhaben ausgelösten zusätzlichen Geruchsbelastungen liegen überwiegend unter der Irrelevanzgrenze der TA Luft (2021).

Vor diesem Hintergrund ist es nicht zu beanstanden, dass im Luftschadstoffgutachten eine gesonderte Ausweisung der Gesamtimmissionsbelastung an den Immissionsorten in den betrachteten Szenarien nicht erfolgt ist. Die in der TA Luft (2021) definierten Irrelevanzschwellen (Ziff. 4.2.2, 4.4.1, 4.4.3, 4.5.2) bestätigen die Vorgehensweise der Gutachter. Danach darf die Genehmigung wegen einer Überschreitung des Immissionsjahreswertes nicht versagt werden, wenn hinsichtlich des jeweiligen Schadstoffes die Kenngröße für die Zusatzbelastung durch die Emissionen der Anlage an diesem Beurteilungspunkt 3,0 von Hundert des Immissionsjahreswertes nicht überschreitet und durch Auflage sichergestellt ist, dass weitere Maßnahmen zur Luftreinhaltung, insbesondere Maßnahmen die über den Stand der Technik hinausgehen, durchgeführt werden. Die von der TA Luft (2021) vorgegebenen Irrelevanzgrenzen werden ausweislich der berechneten Immissionszusatzbelastung, wie sie sich aus Tabelle 18 des Luftschadstoffgutachtens für den am höchsten belasteten Beurteilungspunkt (IO 5) ergibt, deutlich unterschritten.

7.4.2 Bewertung der Luftschadstoffimmissionen

Es ist festzustellen, dass sämtliche Irrelevanzgrenzen der TA Luft (2021) für die maßgeblichen Schadstoffe unterschritten werden. Es kommt für die Zulassung des Vorhabens daher nicht darauf an, ob die hier in Bezug genommenen Grenzwerte an den Immissionsorten in den betrachteten Szenarien sicher eingehalten werden.

In diesem Zusammenhang ist ergänzend darauf hinzuweisen, dass die Einhaltung der in der 39. BImSchV geregelten Grenzwerte zudem keine unbedingte Rechtmäßigkeitsvoraussetzung für die Genehmigungsentscheidung darstellt. Die 39. BImSchV stellt nicht auf die durch ein einzelnes Vorhaben hervorgerufenen Luftverunreinigungen ab. Vielmehr liegt ihr eine gebiets- bzw. ballungsraumbezogene Betrachtung zugrunde. Sind die maßgeblichen Grenzwerte überschritten, so bestimmen sich die Konsequenzen grundsätzlich nach § 47 Abs. 1 BImSchG. Nach dieser Vorschrift ist ein Luftreinhalteplan aufzustellen, der die erforderlichen Maßnahmen zur dauerhaften Verminderung der Luftverunreinigungen festlegt (vgl. auch § 27 Abs. 3 der 39. BImSchV). Steht mit Hilfe der Luftreinhalteplanung ein Regelungssystem zur Verfügung, mit dem die Einhaltung der Grenzwerte sichergestellt werden kann, so ist es dem Planungsträger in der Regel unbenommen, die Problembewältigung diesem Verfahren zu überlassen, BVerwG, Urteil vom 16. März 2006 - 4 A 1075.04 -, juris Rn. 426.

Vor dem Hintergrund der Feststellung, wie sie sich aus den gutachterlichen Betrachtungen heraus ergibt, dass es vorhabenbedingt ausschließlich zu irrelevanten Zusatzbelastungen durch Schadstoffe kommen wird, spricht nichts dafür, dass den vorhabenbedingten zusätzlichen Schadstoffimmissionen mit dem Instrumentarium der Luftreinhalteplanung nicht hinreichend begegnet werden kann, OVG NRW, Urteil vom 08. Juni 2018 – 20 D 81/15.AK –, juris Rn. 349.

Gleichwohl können auch durch das Vorhaben hervorgerufene Zusatzbelastungen, die nicht zu einer Überschreitung der Grenzwerte führen, grundsätzlich abwägungserheblich sein. Indes sind auch die vorhabenbedingten Zusatzbelastungen unterhalb der messtechnischen Nachweisgrenze der jeweilig untersuchten Schadstoffe in Anlehnung an die Irrelevanzkriterien der TA Luft (2021) als irrelevant und damit geringfügig zu beschreiben. Denn Zusatzbelastungen von unter 1,0 % – wie hier – des jeweiligen Immissionswertes der relevanten Schadstoffe dürfen als im Bagatellbereich liegend als irrelevant angesehen werden, vgl. BVerwG, Urteil vom 11. Dezember 2003 – 7 C 19.02 –, NVwZ 2004, 610 (611), OVG NRW, Urteil vom 9.12.2009 – 8 D 12/08.AK –, juris Rn. 248 ff.

Auch die durch das Vorhaben ausgelösten zusätzlichen Geruchsbelastungen sind im Hinblick auf die verteidigungspolitische Bedeutung des Vorhabens hinzunehmen. Dies gilt insbesondere vor dem Hintergrund, dass die vorhabenbedingten Zunahmen außerhalb direkter Emissionsquellen an allen Immissionsorten mit Ausnahme des Immissionsortes 6 unter 0,01 (= 1 % der Jahresstunden sind Geruchsstunden) betragen.

7.5 Ergebnis

Insgesamt ist die Genehmigungsbehörde der Überzeugung, dass das von dem Antragsteller vorgelegte Luftschadstoffgutachten eine belastbare Grundlage zur Beurteilung der dem Vorhaben zurechnenden Luftschadstoffemissionen darstellt. Die Ergebnisse des Luftschadstoffgutachtens erweisen sich als methodengerecht und plausibel. Die einwenderseitig vorgebrachten Kritikpunkten erweisen sich überwiegend als unsubstantiiert und im Übrigen unbegründet. Da die Luftschadstoffbelastung insgesamt hinter den Grenzwerten der 39. BImSchV bzw. der TA Luft zurückbleibt, steht sie der Zulassung des Vorhabens nicht entgegen.

Eine Gefahr für die menschliche Gesundheit durch Luftschadstoffe ist mit dem beantragten Vorhaben nicht verbunden, sodass dem einwenderseitig geforderten Schutz der Anwohner vor den Auswirkungen der Luftverschmutzung genüge getan ist.

8. Berücksichtigung der Auswirkungen des Vorhabens auf das globale Klima

Zu den bei der Genehmigung des Vorhabens abzuwägenden Belangen gehören gemäß § 13 Abs. 1 Bundesklimaschutzgesetz vom 12. Dezember 2019 (BGBl. I S. 2513), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 15. Juli 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 235) geändert worden ist (KSG), auch dessen Zweck und die zu seiner Erfüllung festgelegten Ziele, vgl. BVerwG, Urteil vom 04.05.2022 – 9 A 7.21 –, juris, Rn. 69. Der globale Klimaschutz ist in der fachplanerischen Abwägung zu berücksichtigen.

So haben die Träger öffentlicher Aufgaben bei ihren Planungen und Entscheidungen den Zweck und die Ziele des Bundesklimaschutzgesetzes gemäß § 13 Abs. 1 KSG zu berücksichtigen (sog. Berücksichtigungsgebot). Der Zweck des Gesetzes liegt gemäß § 1 KSG darin, zum Schutz vor den Auswirkungen des weltweiten Klimawandels die Erfüllung nationaler Klimaschutzziele sowie die Einhaltung der europäischen Zielvorgaben zu gewährleisten. Die nationalen Klimaziele werden sodann in § 3 KSG konkretisiert.

In Schleswig-Holstein definiert das Gesetz über die Energiewende, den Klimaschutz und die Anpassung an die Folgen des Klimawandels (Energiewende- und Klimaschutzgesetz - EWKG) ergänzende Vorgaben mit dem Ziel, die Gesamtsumme der Treibhausgasemissionen in Schleswig-Holstein, die sich aus den Emissionen der Sektoren Energiewirtschaft, Industrie, Gebäude, Verkehr, Abfallwirtschaft und Landwirtschaft zusammensetzen, so zu verringern, dass das Land

Schleswig-Holstein mindestens seinen Beitrag zu den in § 3 Abs. 1 des Bundes-Klimaschutzgesetzes festgelegten Klimaschutzzielen des Bundes leistet.

Das Klimaschutzgesetz steht der Zulassung des Vorhabens nicht als zwingendes Recht von vornherein entgegen. § 13 Abs. 1 Satz 1 KSG beinhaltet auch keine gesteigerte Beachtungspflicht und ist auch nicht als „Optimierungsgebot“ zu verstehen; ein Vorrang des Klimaschutzgebotes gegenüber anderen Belangen lässt sich weder aus Art. 20a GG noch aus § 13 KSG ableiten, vgl. BVerwG, Urteil vom 04.05.2022 9 A 7.21 -, juris, Rn. 85 f. Die Regelungen des Klimaschutzgesetzes liefern bereits keine Bewertungsmaßstäbe für überwiegende oder besonders zu gewichtende Belange des globalen Klimaschutzes gegenüber den öffentlichen und privaten Interessen an der Verwirklichung des Vorhabens.

Vorliegend stehen der globale Klimaschutz bzw. Zweck und Ziele des zu berücksichtigenden Klimaschutzgesetzes dem Vorhaben nicht entgegen.

Für ihre Bewertung stützt sich die Genehmigungsbehörde zum einen auf die Ergebnisse des UVP-Berichts (Anlage 11 der Antragsunterlagen) und den Bericht „Erläuterungen und Darstellung der prognostizierten Kohlendioxid-Emissionen am NATO-Flugplatz Schleswig“ der ACCON GmbH mit Stand vom 17.02.2025 (Anlage 06 der Antragsunterlagen).

Baubedingte Auswirkungen belaufen sich insbesondere auf eine Verursachung von CO₂-Emissionen durch die Bauarbeiten. Diese entstehen durch Material-, Maschinen- und Transporteinsatz. Laut einer durch die GMSH erstellten Abschätzung der baubedingten CO₂-Emissionen führt der Bau der beantragten flugbetrieblichen Maßnahmen zu insgesamt 7.459 t CO₂-Emissionen, zusätzlich zu 715 t CO₂-Emissionen für die nachrichtlich dargestellten Maßnahmen. Baubedingte Schadstoffemissionen zu Lasten des Klimas sind lediglich kurzzeitig und temporär.

Die ACCON GmbH hat das beantragte Vorhaben hinsichtlich seiner betriebsbedingten Auswirkungen auf die Kohlenstoffdioxidemissionen geprüft. Zunächst ergeben sich flugzeuginduzierte Kohlenstoffdioxidemissionen durch den LTO-Zyklus (Landing and Take-Off), dem APU-Betrieb (Auxiliary Power Unit, Hilfsturbinen) und den Flugzeugbewegungen am Boden. Nicht flugzeuginduzierte Kohlenstoffdioxidemissionen ergeben sich aus den hervorgerufenen Kfz-Emissionen des flugplatz-internen Straßenverkehrs.

Die Prognose ergibt dabei folgende Ergebnisse:

	CO ₂ -Emissionen für das Nullszenario 2036 (t/a)	CO ₂ -Emissionen für das Prognoseszenario 2036 (t/a)
Flugzeugemissionen LTO-Zyklen	1.284	3.375 (+ 162 %)
APU-Betrieb	205	334 (+63 %)
Abfertigung	10	18 (+80 %)
Kfz-Emissionen	21	68 (+ 223 %)
Summe	1.520	3.795 (+150 %)

Entgegen der gegen das Vorhaben vorgebrachten Einwendungen sind die prognostizierten Flugbewegungen der betrachteten Szenarien im Prognosejahr berücksichtigt worden. Auch die behauptete Widersprüchlichkeit der Aussagen des Luftschadstoffgutachtens im Hinblick auf Mengen des notwendigen Kraftstoffs am Standort Schleswig-Jagel zu den Aussagen der Darstellungen zu den prognostizierten CO₂-Emissionen besteht nicht.

Entsprechende Einwendungen waren zurückzuweisen.

Die Begutachtung zeigt, dass die Emissionen im betrachteten „Prognoseszenario 2036“ höher ausfallen als im Vergleich zu dem „Nullszenario 2036“. Das Vorhaben führt damit zu einer signifikanten Steigerung der CO₂-Emissionen um rund 150 %, was eine spürbare Zunahme der klimarelevanten Belastungen darstellt und als abwägungserheblicher Umweltbelang einzustufen ist. Trotz der deutlichen relativen Erhöhung verbleibt das absolute Emissionsniveau der Anlage jedoch in einem moderaten Bereich, der im Vergleich zu anderen Flugplatzanlagen weder als außergewöhnlich hoch noch als klimaschutzrechtlich problematisch einzustufen ist. Vor diesem rechtlichen Hintergrund handelt es sich bei der Erhöhung der CO₂-Last um einen quantitativ ins Gewicht fallenden, aber nicht überwiegenden Belang, der das Gesamtvorhaben nicht infrage stellt. In der Abwägung hat die Behörde berücksichtigt, dass die relative Erhöhung der Emissionen die klimarelevanten Auswirkungen des Vorhabens spürbar verstärkt, ohne jedoch ein hohes oder dominierendes Gewicht zu erreichen. Die Steigerung der Emissionen führt unter Berücksichtigung des niedrigen Ausgangsniveaus im „Nullszenario 2036“ zu einer insgesamt weiterhin moderaten Klimawirkung der Flugplatzanlage. Im Ergebnis ist der Belang daher als mittelgradig schutzwürdig einzustufen: Er besitzt ein beachtliches, aber kein vorrangiges Gewicht, das im Abwägungsprozess geeignet wäre, die Realisierung des Vorhabens zu verhindern.

Vor diesem Hintergrund bestand keine Veranlassung, über die einschlägigen gesetzlichen Vorgaben hinaus weitergehende Auflagen oder zusätzliche Kompensationsmaßnahmen anzuordnen. Insbesondere ist aufgrund des verbleibenden absoluten Emissionsniveaus nicht zu erwarten, dass zusätzliche Maßnahmen zu einer relevanten Verbesserung der Klimabilanz führen würden oder aus Gründen der Verhältnismäßigkeit geboten wären. Die gesetzlichen Anforderungen an den Klimaschutz werden gewahrt; ein Bedarf für weitergehende, überobligatorische Maßnahmen ergibt sich nicht.

Unter Berücksichtigung der Maßgaben des § 3 KSG ist das Vorhaben entsprechend in die sektorale Emissionsbilanz einzubeziehen, um die übergeordneten Klimaschutzziele weiterhin zu gewährleisten. Des Weiteren werden im Rahmen der Ausführungsplanung im Anschluss an die Genehmigung weitere Maßnahmen in der Ausführungsplanung, der Ausschreibung und der Planung des Baustellenablaufs im Sinne des Bundes-Klimaschutzgesetzes geprüft und umgesetzt. Sowohl der Vorhabenträger als auch die Genehmigungsbehörde erfüllen damit ihre gesetzlichen Verpflichtungen gemäß § 13 KSG. Dies geschieht durch planerische Maßnahmen, die gezielt darauf ausgerichtet sind, den Auswirkungen auf die Treibhausgasemissionen entgegenzuwirken (gesetzliches Berücksichtigungsgebot). Darüber hinaus werden die Vorgaben des Gesetzes auch in der späteren Bauausführung konsequent berücksichtigt.

9. Erfordernisse des Naturschutzes und der Landschaftspflege

Weiterhin war durch die Genehmigungsbehörde gem. § 6 Abs. 4 Satz 2, Abs. 2 Satz 1 LuftVG sicherzustellen, dass die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege angemessen berücksichtigt werden. Diese Belange werden durch die in §§ 1, 2 BNatSchG enthaltenen Ziele des Naturschutzes und der Landschaftspflege konkretisiert.

Nach Durchführung der entsprechenden Prüfung ist die Genehmigungsbehörde zu der Überzeugung gelangt, dass das Vorhaben bei Durchführung der festgesetzten und im Landschaftspflegerischen Begleitplan (Anlage 07 der Antragsunterlagen) und Entwicklungskonzept Ausgleichflächen (Anlage 08 der Antragsunterlagen) näher beschriebenen Maßnahmen mit den Belangen des Naturschutzes und der Landschaftspflege vereinbar ist.

9.1 Eingriffsregelung nach § 14 Abs. 1 BNatSchG

9.1.1 Rechtsgrundlagen

Nach § 17 Abs. 1 BNatSchG ist die Genehmigungsbehörde auch zuständig für die Zulassung von Eingriffen nach § 14 Abs. 1 BNatSchG.

Eingriffe in Natur und Landschaft im Sinne dieses Gesetzes sind gem. § 14 Abs. 1 BNatSchG Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen oder Veränderungen des mit der belebten Bodenschicht in Verbindung stehenden Grundwasserspiegels, die die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen können. Eingriffe sind grundsätzlich zu vermeiden, § 15 Abs. 1 BNatSchG. Unvermeidbare Eingriffe sind auszugleichen oder in sonstiger Weise zu kompensieren, § 15 Abs. 2 BNatSchG.

Die Erteilung der luftrechtlichen Genehmigung erfolgt unter Beachtung dieser rechtlichen Vorgaben im Benehmen mit der für Naturschutz und Landschaftspflege zuständigen Behörde.

9.1.2 Datengrundlage

Gemäß § 17 Abs. 4 BNatSchG wurden die für die Beurteilung der Eingriffe erforderlichen Angaben zu Ort, Art und Umfang der Eingriffe durch Vorlage des Landschaftspflegerischen Begleitplans, ausgearbeitet durch GFN (Gesellschaft für Freilandökologie und Naturschutzplanung mbH) mit Stand vom 15.12.2025, bereitgestellt (Anlage 07 der Antragsunterlagen).

Zudem wurde ein Gutachten zur artenschutzrechtlichen Prüfung vom 07.11.2025 (Anlage 09 der Antragsunterlagen), ein Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie vom 07.11.2025 (Anlage 10 der Antragsunterlagen) und das Entwicklungskonzept Ausgleichsflächen (Anlage 08 der Antragsunterlagen), jeweils erstellt durch das Büro GFN (Gesellschaft für Freilandökologie und Naturschutzplanung mbH, vorgelegt).

Die Genehmigungsbehörde macht sich die nachvollziehbaren und überzeugenden Ausführungen dieser Fachbeiträge zu eigen. An der Sachkunde, Objektivität und Unvoreingenommenheit der Gutachter – hier des Büros GFN – zweifelt die Genehmigungsbehörde nicht. Sofern in den nachfolgenden Ausführungen zu den Eingriffen in Naturschutz und Landschaft des Vorhabens keine eigenen Korrekturen, Aktualisierungen oder Ergänzungen ausdrücklich kenntlich gemacht werden,

übernimmt die Genehmigungsbehörde inhaltlich die Feststellungen und Ergebnisse der genannten Fachbeiträge.

9.1.3 Bestand

Der derzeitige Bestand der hier relevanten Schutzgüter von Natur und Landschaftspflege lässt sich zusammenfassend wie folgt darstellen. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf die Anlagen 07, 09 und 10 der Antragsunterlagen verwiesen.

9.1.3.1 Boden

Der NATO-Flugplatz Schleswig wird als Sondergebiet des Bundes in allen Bewertungen ausgespart, daher fehlen spezifische Informationen zu den Bodenfunktionen. Kleinere Flächen sind durch Start- und Landebahnen sowie Verkehrsflächen vollversiegelt, was diesen Bereichen eine sehr geringe Bedeutung für natürliche Bodenfunktionen zuweist. Ein Großteil der Flächen wird extensiv landwirtschaftlich genutzt oder als Rasenfläche eingestuft und ist durch die Nutzung als Flugplatz anthropogen überprägt, mit nur mäßiger Vorbelastung durch Verdichtung.

Die Böden im Vorhabenbereich sind überwiegend Gley-Podsol oder Braunerde-Podsol mit geringem natürlichem Ertragspotenzial und schlechter Fruchtbarkeit aufgrund von Nährstoffarmut und toxischem Aluminiumgehalt. Zentral im Vorhabengebiet befindet sich Niedermoortorf, dessen Wasser- und Schadstoffbindungskapazität hoch ist; jedoch hat er aufgrund fortgeschrittener Mineralisation nur mittlere Bedeutung. Im Vergleich zu Podsolböden ist Niedermoortorf ein regional seltener vorkommender Bodentyp, aber weitgehend mineralisiert.

Teile des Eingriffsbereichs liegen über archäologischen Interessensgebieten mit möglicherweise jungsteinzeitlichen Siedlungsspuren.

9.1.3.2 Pflanzen

Ein Großteil des Eingriffsbereiches am NATO-Flugplatz Schleswig besteht aus mesophilem Grünland frischer Standorte und arten- oder strukturreichen Rasenflächen. In einigen Bereichen gibt es Übergänge zu trockenerem Grünland.

Charakteristische Pflanzenarten sind Rot-Schwingel, Rotes Straußgras sowie wertgebende Arten wie Großer Sauerampfer, Spitz-Wegerich, Rot-Klee und verschiedene Wickenarten. Besonders

erwähnenswert sind Vorkommen von Arznei-Thymian und Rundblättriger Glockenblume in der Nähe zur Landebahn.

Die arten- oder strukturreichen Rasenflächen entsprechen dem Biotoptyp "Funktionsgrün mit artenreicher Krautschicht (oder mit Gehölzbestand mittlerer bis alter Ausprägung)" der Bundeskompensationsverordnung (BKompV) mit einem Biotopwert von 11 WP, der gem. § 5 Abs. 1 BKompV um drei Punkte erhöht wurde aufgrund ihrer besonderen Artenvielfalt.

Ein kleiner Teil der vom Vorhaben betroffenen Grünflächen ist mäßig artenreiches Wirtschaftsgrünland. Vollversiegelte Wege werden größtenteils für den Ausbau der Infrastruktur genutzt, wobei teilweise eine Entsiegelung vorgesehen ist.

Zwischen diesen Flächen kommen gelegentlich die Biotoptypen ruderaler Grasfluren, Staudenfluren trockener Standorte und Rohboden auf nährstoffreichen frischen Standorten vor. Letzterer hat grundsätzlich einen Biotopwert von 18 Punkten aufgrund seiner Bedeutung als Pionierstandort für Neubesiedelung, aber in diesem Fall wird dieser Wert um drei Punkte reduziert.

Der nördlichste Bereich liegt auf einem Sportplatz; westlich davon verläuft ein typischer Knick. Baumreihen aus heimischen Laubbäumen stehen entlang der Straße. Südlich davon befinden sich Intensivackerflächen, die ebenfalls von der Planung betroffen sind.

9.1.3.3 Landschaft

Im Betrachtungsraum werden vier Raumeinheiten unterschieden: der NATO-Flugplatz Schleswig, die Kiesabbaugebiete, die strukturreiche Kulturlandschaft und das Landschaftsschutzgebiet Haitz-Danewerk.

Der NATO-Flugplatz Schleswig weist durch artenreiches Grünland, Gehölzstrukturen und offene Flächen eine hohe strukturelle Vielfalt und einen im landesweiten Vergleich hohen Eigenwert auf. Aufgrund der militärischen Nutzung, der eingeschränkten Zugänglichkeit und der starken akustischen sowie visuellen Belastung durch den Flugverkehr ist der Erholungswert jedoch sehr gering. Insgesamt wird dieser Raumeinheit ein mittlerer Landschaftsbildwert zugeordnet.

Die Kiesabbaugebiete östlich des Flugplatzes sind durch industrielle Nutzung geprägt und für die Bevölkerung weitgehend unzugänglich. In den noch bewirtschafteten Bereichen besteht daher ein sehr geringer Landschaftsbildwert. Stillgelegte Abbauflächen entwickeln sich durch Sukzession,

Gewässerbildung und nährstoffarme Vegetation zwar vielfältig und eigenartig, bleiben jedoch ebenfalls kaum erlebbar. Insgesamt wird den Kiesabbaugebieten ein geringer Landschaftsbildwert zugesprochen.

Die strukturreiche Kulturlandschaft rund um den Flugplatz ist von Äckern, Grünland, Knicks, kleinen Gewässern und Gehölzen geprägt. Trotz des flachen Reliefs und der teils eingeschränkten Sichtbeziehungen weist sie eine hohe strukturelle Vielfalt und Eigenart auf. Der Erholungswert ist aufgrund der guten Zugänglichkeit und der landschaftlichen Attraktivität hoch, sodass dieser Raumeinheit insgesamt ein hoher Landschaftsbildwert zukommt.

Das Landschaftsschutzgebiet Haithabu-Danewerk besitzt mit dem Danewerk, Haithabu und dem Ochsenweg herausragende kulturhistorische Strukturen, die der Landschaft eine besondere Schönheit und symbolische Bedeutung verleihen. Die offene Landschaft ermöglicht weite Sichtbeziehungen und ein intensives Landschaftserleben. Trotz der Beeinträchtigung durch den Flugverkehr wird dieser Raumeinheit aufgrund ihrer Einzigartigkeit und Erlebbarkeit ein sehr hoher Landschaftsbildwert zugeordnet.

9.1.3.4 Wasser

9.1.3.4.1 Oberflächenwasserkörper

Auf dem NATO-Flugplatz Schleswig befinden sich mehrere Stillgewässer und entwässernde Grabensysteme, die jedoch ausschließlich technische Funktionen (Regenrückhaltebecken, Löschteiche) erfüllen und außerhalb der Eingriffsbereiche liegen.

Die durch den Flugplatz verlaufende Rheider Au ist größtenteils verrohrt, wodurch der Austausch mit der Umwelt stark eingeschränkt ist. Ihre ökologische Funktion ist somit gering und findet erst im moorigen Bereich nahe der westlichen Wendeschleife wieder statt.

Insgesamt hat der Eingriffsbereich eine sehr geringe Bedeutung für Oberflächengewässer.

9.1.3.4.2 Grundwasserkörper

Das Vorhabengebiet liegt über dem Grundwasserkörper Eider Treene – Geest, einem silikatischen Porengrundwasserleiter mit einer Fläche von rund 873 km². Er weist eine zu 12 % günstige, zu

19 % mittlere und zu 69 % ungünstige Charakterisierung der Deckschichten auf. Der Grundwasserflurabstand beträgt auf einem Großteil der Fläche 2 m bis 0,8 m unter Flur. Eine Ausnahme bildet der Bereich des Niedermoortorfs, wo der Grundwasserspiegel zeitweise über der Flur liegt. Der Grundwasserkörper wird für die Trinkwassergewinnung genutzt und besitzt daher eine hohe funktionale Bedeutung.

Der mengenmäßige Zustand wird nach § 4 der Verordnung zum Schutz des Grundwassers (Grundwasserverordnung - GrwV) als „gut“ bewertet, während der chemische Zustand aufgrund diffuser Belastungen aus der Landwirtschaft (v. a. Nitratüberschreitungen) als „schlecht“ gilt.

Die Bewertung des chemischen Zustands des Grundwasserkörpers Eider Treene – Geest erfolgt gemäß Anlage 2 der Grundwasserverordnung (GrwV) anhand verschiedener Parameter, darunter Nitrat, Pflanzenschutz- und Biozidwirkstoffe (einschließlich relevanter Metaboliten und Abbauprodukte) sowie Schwermetalle und anorganische Stoffe wie Ammonium, Chlorid, Nitrit, ortho-Phosphat, Sulfat und halogenierte Kohlenwasserstoffe (Tri- und Tetrachlorethen). Für den Wasserkörper werden signifikante Belastungen aus diffusen Quellen festgestellt, die überwiegend auf landwirtschaftliche Aktivitäten zurückzuführen sind. Hauptursache für die ungünstige Bewertung des chemischen Zustands ist die Überschreitung der Nitratgrenzwerte.

Trotz dieser Belastungen hat der Grundwasserkörper aufgrund seiner Funktion für die Trinkwassergewinnung eine hohe Bedeutung.

9.1.3.4.3 Wasserschutzgebiete

Der NATO-Flugplatz Schleswig liegt etwa 5,5 km vom Trinkwassergewinnungsgebiet Owschlag und rund 14 km vom Wasserschutzgebiet Rendsburg entfernt.

9.1.3.5 Tiere

Mit Blick auf das Schutzgut Tiere wurde das Untersuchungsgebiet (UG) auf die Artengruppen Säugetiere (insb. Fledermäuse), Vögel, Reptilien und Amphibien hin untersucht. Diese wurden einzeln betrachtet.

Im Umkreis von sechs Kilometern um den NATO-Flugplatz Schleswig gibt es Nachweise von zwei Amphibienarten (Kreuzkröte und Kammmolch), zwei Reptilienarten (Zauneidechse und Kreuzotter), fünf Fledermausarten (Fransen-, Teich-, Wasserfledermaus, Große Bartfledermaus, Braunes

Langohr) und sieben Brutvogelarten (Graureiher, Mäusebussard, Seeadler, Wanderfalke, Steinkauz, Schleiereule und Uhu).

9.1.3.5.1 Säugetiere (insb. Fledermäuse)

Im Jahr 2020 wurden im Arten- und Fundpunktkataster (AFK) des LLUR im Umfeld des Flugplatzes Schleswig sechs Fledermausarten und drei Winterquartiere erfasst. Die Erhebung erfolgte über acht Nächte von Mitte Juni bis Anfang August an acht Standorten, fünf davon im strukturreichen Norden und drei im strukturarmen Süden. Die Aufzeichnungsgeräte starteten jeweils 30 Minuten vor Sonnenuntergang und endeten 30 Minuten nach Sonnenaufgang.

Folgende Arten wurden identifiziert:

- Nyctaloiden: Breitflügelfledermaus und Großer Abendsegler sicher nachgewiesen, weitere Nyctaloiden möglich;
- Pipistrelloiden: Zwergfledermaus, Mückenfledermaus und Rauhautfledermaus sicher nachgewiesen;
- Myotis: Fransen-, Wasser- und Teichfledermaus sicher nachgewiesen; Große Bartfledermäuse wahrscheinlich;
- Nymphefledermaus: einzelne Rufsequenzen am 15.07.2020, nicht hinreichend für sicheren Nachweis;
- Plecotus: mehrere akustische Nachweise von Langohren, vermutlich Braunes Langohr.

Die Nachweise der Fledermausarten stammen überwiegend aus drei Winterquartieren in der Umgebung: im Brauereikeller von Schleswig, im Fundsachenkeller der Stadt Schleswig und einem Quartier bei Kropp. Im direkten Vorhabenbereich liegen keine geeigneten Quartiersstandorte (Winterquartiere, Wochenstuben oder Zwischenquartiere).

9.1.3.5.2 Vögel

Eine im Jahr 2020 durchgeführte Brutvogelkartierung ergab Reviere von insgesamt 54 verschiedenen Arten, darunter 18 besonders geschützte Vogelarten. Das Gelände des NATO-Flugplatzes weist ein bedeutendes Potenzial für geschützte Vogelarten wie Feldlerche und Großer Brachvogel auf und zählt zu einem der wichtigsten Brutplätze in Schleswig-Holstein. Es wurden hohe Brutvogeldichten festgestellt, unter anderem 13,5 Feldlerchen-Brutpaare pro 10 ha und 13 Brutpaare des

Großen Brachvogels auf insgesamt 450 ha. Weitere Rote-Liste-Arten wie Rebhuhn, Wachtel, Kuckuck und Dohle wurden ebenfalls nachgewiesen.

Im Umfeld von sechs Kilometern um den Flugplatz gibt es bekannte Brutplätze für Groß- und Greifvögel wie Graureiher, Mäusebussard, Seeadler, Wanderfalke, Steinkauz, Schleiereule und Uhu. Aus der Umgebung sind zwei Graureiherkolonien bekannt, welche bei Selk und Busdorf liegen. Ein Mäusebussardpaar brütete bei Hüsby. Ein Seeadlerhorst ist seit 2016 jedes Jahr besetzt. Im Jahr 2017 hat ein Wanderfalkenpaar in Schleswig gebrütet. Steinkauz- und Schleiereulen-Nachweise kommen aus Groß Rheide und Friedrichsanbau. Zudem liegen in dieser Umgebung auch mehrere Uhu-Brutplätze.

Besonders die nördlich gelegene reich strukturierte Landschaft bietet einen geeigneten Lebensraum für diese Arten. Die Umgebung hat somit eine hohe Bedeutung für Groß- und Greifvögel. Zudem sind vom Flugplatz selbst Brutvorkommen von Turmfalken und Waldohreulen bekannt. Beide gelten als ungefährdet laut der Roten Liste von Schleswig-Holstein und der Bundesrepublik Deutschland. Der Flugplatz wird als günstiges Nahrungshabitat für Greifvögel eingestuft und ihm daher eine mittlere Bedeutung beigemessen.

Nordöstlich des Flugplatzes liegt die Schlei, ein Meeresarm der Ostsee mit einer Länge von 42 km von der Küste bis ins Landesinnere. Die Schlei zählt als international bedeutendes Rastgebiet der Ostseeküste insbesondere für Wasservögel und ist als europäisches Vogelschutzgebiet (VSch-Gebiet DE 1423-491) ausgewiesen. Das Gebiet liegt etwa 2,9 km vom NATO-Flugplatz Schleswig entfernt und hat internationale Bedeutung insbesondere für Reiherenten sowie existenzielle Bedeutung als Überwinterungsgebiet für die Eiderentenpopulation der Ostsee. Weitere wichtige Rastvogelarten sind Tafelente, Schellente sowie Gänsesäger; auch Zwergsäger und Singschwan sind bedeutende Rastvogelarten.

Innerhalb eines Umkreises von 25 km zum geplanten Vorhaben befinden sich zudem mehrere weitere Vogelschutzgebiete:

- DE 1622-493 „Eider-Treene-Sorge-Niederung“ (9,6 km Entfernung)
- DE 1623-401 „Binnendünen- und Moorlandschaft im Sorgetal“ (9,7 km Entfernung)
- DE1525-491 „Eckernförder Bucht mit Flachgründen“ (20,9 km Entfernung)

Diese Gebiete sind ebenfalls wichtig für verschiedene Rastvogelarten.

Die Daten zeigen, dass die Umgebung des NATO-Flugplatzes Schleswig für Rastvögel von hervorragender Bedeutung ist. Vom Flugplatz selbst sind keine landesweiten Rastvogelbestände bekannt. Es ist von einer starken Scheuchwirkung durch den stetigen Flugbetrieb auszugehen. Zudem fehlen größere Gewässer, die als Schlaf- und Rastplatz dienen könnten. Es ist daher von einer geringen Bedeutung des Flugplatzes als Rastvogelhabitat auszugehen.

Das Gebiet stellt jedoch eine hohe Bedeutung für Zugvögel dar. Schätzungsweise queren mehrere Millionen Entenvögel, Watvögel und Möwen sowie 50 – 100 Millionen Singvögel jährlich Schleswig-Holstein. Der NATO-Flugplatz liegt in der Hauptzugsachse des Vogelzuges der Wasservögel.

9.1.3.5.3 Reptilien

Für Reptilien und Amphibien ist nur die direkte Flächeninanspruchnahme relevant, da sie gegenüber Fluglärmwirkungen unempfindlich sind. Bei der Kartierung 2020 wurde nördlich des Vorhabens die Waldeidechse (*Zootoca vivipara*) nachgewiesen. Weiterhin wurden Zauneidechsen in Schleswig und die Kreuzotter im Westermoor nachgewiesen.

Der Eingriffsbereich selbst bietet aufgrund fehlender geeigneter Strukturen (z. B. Sträucher, Gehölze, Geröll- oder Offenbodenflächen) keinen geeigneten Lebensraum. Die Bedeutung des Gebietes für diese Artengruppe ist daher als sehr gering einzustufen.

9.1.3.5.4 Amphibien

Im Arten- und Fundpunktkataster wurden Vorkommen der Amphibienarten Kreuzkröte (*Bufo calamita*) und Kammmolch (*Triturus cristatus*) dokumentiert. Beide Arten benötigen spezifische Lebensräume, die im Eingriffsbereich fehlen: Die Kreuzkröte bevorzugt sonnige, vegetationsarme, zeitweilig wasserführende Kleingewässer, der Kammmolch strukturreiche, gut besonnte Teiche mit Unterwasserbewuchs und nahegelegenen Versteckmöglichkeiten an Land. Da solche Habitatstrukturen im Vorhabengebiet nicht vorhanden sind, ist ein Vorkommen dort auszuschließen. Außerhalb des Vorhabengebiets wurde die Kreuzkröte in einer Kiesgrube bei Jagel gesichtet. Der Kammmolch wurde im Munitionsdepot Kropp nachgewiesen.

Bei der Amphibienkartierung 2020 wurden auf dem Flugplatz lediglich Teichmolch, Erdkröte, Grasfrosch und möglicherweise Moorfrosch in Gewässern außerhalb der Eingriffsbereiche festgestellt, die zudem durch versiegelte Flächen und Gehölze getrennt sind. Dem direkten Eingriffsbereich kommt daher für Amphibien nur eine sehr geringe Bedeutung zu.

9.1.3.6 Luft und Klima

Für die Schutzgüter Luft und Klima sind vor allem regional bedeutsame Klimafaktoren relevant, die durch das Vorhaben beeinflusst werden können. Dazu zählen Kalt- und Frischluftentstehungsgebiete mit Bezug zu Siedlungsräumen, Wälder mit Klimaschutzfunktion sowie Flächen, die als Treibhausgasspeicher oder -senken wirken, wie Wälder und Moore.

Der NATO-Flugplatz Schleswig liegt außerhalb von Siedlungsbereichen und damit außerhalb der für das Regionalklima bedeutsamen Kalt- und Frischluftentstehungsgebieten. Ebenso befinden sich keine Wälder mit Klimaschutzfunktion oder gesetzlich geschützte Waldgebiete im Vorhabensbereich. Die klimatischen und lufthygienischen Ausgleichsfunktionen des Gebietes werden daher als sehr gering eingestuft.

Der Vorhabensbereich liegt überwiegend auf Podsolböden mit nur geringer Humusanreicherung und entsprechend geringem Speicher- und Senkenpotenzial. Teile des Gebiets enthalten zwar Niedermoor torf, der theoretisch eine hohe Bedeutung als CO₂-Speicher hätte, dieser ist jedoch stark anthropogen überprägt und großflächig versiegelt. Daher ist die Speicher- und Senkenfunktion des Bodens im Vorhabensbereich nur von geringer Bedeutung.

9.1.3.7 Schutzgebiete und -objekte sowie sonstige schutzwürdige Bereiche

Der Eingriffsbereich auf dem NATO-Flugplatz Schleswig liegt außerhalb von NATURA 2000-Gebieten. Innerhalb eines 6-km-Radius befinden sich jedoch mehrere NATURA 2000-Schutzgebiete:

- FFH-Gebiet DE 1523-381 „Busdorfer Tal“ – 1,6 km entfernt
- FFH-Gebiet DE 1423-394 „Schlei inkl. Schleimündung und vorgelagerte Flachgründe“ – 2,9 km entfernt
- FFH-Gebiet DE 1522-301 „Kalkquellmoor bei Klein Rheide“ – 2,9 km entfernt
- FFH-Gebiet DE 1423-302 „Tiergarten“ – 4,4 km entfernt
- Vogelschutzgebiet DE 1423-491 „Schlei“ – 2,9 km entfernt

9.1.4 Untersuchungsgegenstand

Die Genehmigungsbehörde hat das angezeigte Vorhaben anhand seiner bau-, anlage- und betriebsbedingten Auswirkungen im Hinblick auf die eben dargestellten Schutzgüter und ihren Ist-Zustand geprüft und bewertet. Diese Effekte können wie folgt ausgeprägt sein:

Baubedingte Auswirkungen werden durch die Bautätigkeiten hervorgerufen, sind regelmäßig zeitlich auf diese beschränkt und erfassen insbesondere Baulärm, optische Reize und Abgasimmissionen. Zu diesem Bereich können auch gehören:

- Schallemissionen, Abgas- und Staubbelastung durch den Baustellenbetrieb und durch Baufahrzeuge,
- Erschütterungen im Bereich der Baustellen und Baustraßen,
- Störungen des Bodenprofils durch Abtrag, Auftrag, Umlagerung und Verdichtung von Bodenmaterial,
- temporäre lokale Grundwasserabsenkung oder Grundwasserhaltung,
- nicht technisch vermeidbarer Schadstoffeintrag in den Boden und das Grundwasser durch den Einsatz von Baumaschinen,
- visuelle Wahrnehmung der Baumaschinen,
- Barrierewirkung und Tierkollisionen für am Boden lebende Kleinlebewesen durch die Einrichtung der Baustelle.

Anlagebedingte Auswirkungen werden durch das fertiggestellte Vorhaben, insbesondere die dauerhaften Mehrversiegelungen verursacht. Zu diesem Bereich können auch gehören:

- Veränderungen der realen Flächennutzung,
- Veränderungen von Abfluss und Versickerung von (Niederschlags-)Wasser infolge der zusätzlichen Flächenversiegelung,
- mikroklimatische Veränderungen infolge von Bodenversiegelung,
- Veränderungen der Bodenbeschaffenheit,
- Veränderungen der Vegetationsdecke und Beeinträchtigungen der Lebensgemeinschaften von Tieren und Pflanzen.

Betriebsbedingte Auswirkungen treten durch die bestimmungsgemäße Nutzung der zur Genehmigung beantragten Flugbetriebsflächen und weiteren Baumaßnahmen dauerhaft auf. Sie beinhalten insbesondere Immissionsbelastungen durch zusätzlichen Flug- und Bodenlärm sowie zusätzliche Luftschadstoffe und Gerüche. Zu diesem Bereich können auch gehören:

- Beeinträchtigung der Vitalität von Tieren und Pflanzen bzw. des Verhaltens von Tieren,
- Veränderungen der Zusammensetzung von Lebensgemeinschaften,

- Veränderungen der stofflichen Beschaffenheit von Luft, Boden, Wasser und Materialoberflächen, auch von Kultur- und sonstigen Sachgütern.

9.1.5 Methodik

Auch der Landschaftspflegerische Begleitplan gründet seine Bewertung im Hinblick auf die Immissionsbelastungen auf eine Betrachtung des „Vergleichsszenarios 2017 – 2020“ mit dem „Nullszenario 2036“ und dem „Prognoseszenario 2036“. Diese Vorgehensweise ist, wie schon hinsichtlich der übrigen Fachgutachten, auch hier nicht zu beanstanden. Die Ermittlung des unvermeidbar verbleibenden Kompensationsbedarfs, also die Eingriffs-Ausgleichs-Bilanzierung, ist hier auf Grundlage der Bundeskompensationsverordnung (BKompV) erfolgt.

9.1.6 Eingriffe in die Schutzgüter

Die geplanten Baumaßnahmen stellen einen Eingriff in die Natur i.S.v. § 14 Abs. 1 BNatSchG dar. Insbesondere durch die Flächeninanspruchnahme und Neuversiegelung von Böden wird die Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts erheblich beeinträchtigt.

Die mit dem Vorhaben verbundenen Beeinträchtigungen und daraus resultierenden Eingriffe i.S.v. § 14 Abs. 1 BNatSchG sind im Landschaftspflegerischen Begleitplan bezeichnet und ausführlich dargestellt. Im Folgenden werden die Eingriffe in das jeweilige Schutzgut dargestellt. Für eine vertiefende Darstellung wird auf den LBP verwiesen (Anlage 07 der Antragsunterlagen).

9.1.6.1 Eingriff in das Schutzgut Boden

Für den Ausbau der Infrastruktur auf dem Flugplatz werden temporäre Arbeitsflächen und Baustraßen angelegt. Mit Baggermatten oder Stahlplatten werden Bodenverdichtungen verhindert. Dauerhafte Beeinträchtigungen der Bodenfunktionen sind nicht zu erwarten. Die **baubedingten Auswirkungen** werden daher als gering bewertet, erhebliche Beeinträchtigungen treten nicht auf.

Anlagenbedingte Auswirkungen sind aufgrund der dauerhaften Flächeninanspruchnahme zu erwarten. Durch den Bau neuer Verkehrsflächen und Gebäude kommt es auf 15 ha zu dauerhafter Bodenversiegelung, was einen Verlust der Bodenfunktionen zur Folge hat. Die Entsiegelung von 5 ha wirkt lokal entlastend. Besonders konfliktträchtige Bodenbereiche (Niedermoortorf) liegen zwar in einem kleinen Teilbereich zentral des Eingriffsbereichs, sind jedoch stark anthropogen überprägt und somit von lediglich mittlerer Bedeutung; hier ist eine erhebliche Beeinträchtigung zu erwarten.

Für die überwiegenden Podsolböden ist aufgrund der geringen oder sehr geringen Bedeutung keine erhebliche Beeinträchtigung zu erwarten.

Betriebsbedingte Auswirkungen hinsichtlich des Schutzguts Boden sind nicht zu erwarten.

9.1.6.2 Eingriff in das Schutzgut Pflanzen

Beeinträchtigungen von Biotoptypen können durch direkte Flächeninanspruchnahmen im Zuge von Anpassungen der Infrastruktur auf dem Flugplatz entstehen. Im Bereich der geplanten Vollversiegelungen gehen die vorhandenen Biotoptypen als Lebensräume dauerhaft verloren. Im Bereich temporärer Bauflächen (Baustraßen, Arbeitsflächen etc.) werden die Biotoptypen für eine begrenzte Zeit beeinträchtigt. Folgende Biotoptypen sind vom Vorhaben dauerhaft betroffen:

Code SH	Biotopcode	Biotoptyp	Biotopwert WP / m ²	Flächengröße in m ²	Wertstufe nach § 5 Abs. 2 BKompV	Beein- trächti- gung
AAy	33.03.03	Intensivacker	6	78	2	eB
GMm	34.07a.01	Artenreiche, frische Mäh- wiese	20	124.838	5	eBS
GMt	34.07a.01	Artenreiche, frische Mäh- wiese	20	22.272	5	eBS
SGe	52.01.08n.03	Funktionsgrün mit artenrei- cher Krautschicht oder mit Gehölzbestand mittlerer bis alter Ausprägung	14	2.564	3	eB
GYy	34.07b.01	Mäßig artenreiche, frische Mähwiese	15	2.075	3	eB

ROf	32.10	Vegetationslose bzw. -arme Fläche mit bindigem Substrat	18	448	3	eB
SEb	51.11a.01	Sportrasenplatz	7	275	2	eB
RHg	39.03.02	Sonstige krautige und grasse Säume und Fluren der offenen Landschaft	8	95	2	eB

vgl. Landschaftspflegerischer Begleitplan, GFN mbH, Stand: 15.12.2025, Tab. 16: Vom Vorhaben dauerhaft betroffene Biotoptypen (Art und Umfang der Beeinträchtigung).

Vom Vorhaben dauerhaft betroffen ist zum größten Teil mesophiles Grünland frischer und trockener Standorte sowie arten- oder strukturreiche Rasenfläche. Bei den Grünlandflächen handelt es sich um gesetzlich geschützte Biotope und somit um Lebensräume mit sehr hoher ökologischer Wertigkeit. Für beide Biotope ist durch die Vollversiegelungen daher von einer erheblichen Beeinträchtigung besonderer Schwere gemäß Anlage 3 BKompV auszugehen.

Für die arten- oder strukturreichen Rasenflächen ist aufgrund ihrer nur mittleren Wertigkeit lediglich von einer erheblichen Beeinträchtigung auszugehen. Weitere Biotoptypen mittlerer ökologischer Wertigkeit, die vom Vorhaben betroffen sind, sind mäßig artenreiches Wirtschaftsgrünland und Rohboden auf nährstoffreichen, frischen Standorten. Vom Vorhaben betroffen und von geringer ökologischer Wertigkeit sind eine Fläche mit ruderaler Grasflur und ein Sportplatz. Für diese Biotoptypen sind in Zusammenschau mit den zu erwartenden Wirkungen erhebliche Beeinträchtigungen zu erwarten.

Von der Planung sind die gesetzlich geschützten Biotope mesophiles Grünland frischer (GMm) und trockener (GMt) Standorte im Umfang von rund 14,77 ha betroffen. Bei den Eingriffen handelt es sich um Vollversiegelungen für die Errichtung neuer Straßen und Wege, Hochbauten, Flugbetriebsflächen und des ILS sowie die Inanspruchnahme von Flächen für die Aufstellung von Antennen.

Im Hinblick auf die von den geplanten Entsiegelungen betroffenen Biotoptypen wird auf Kapitel 4.4 des LBP verwiesen.

9.1.6.3 Eingriff in das Schutzgut Landschaft

Erhebliche Eingriffe in das Schutzgut Landschaft sind nicht zu erwarten. Insoweit wird auf die Erläuterungen im Kap. 8.5 des UVP-Berichts (Anlage 11 der Antragsunterlagen) verwiesen.

9.1.6.4 Eingriff in das Schutzgut Wasser

9.1.6.4.1 Rechtlicher und fachlicher Rahmen

Das Wasserhaushaltsgesetz (WHG) formuliert sowohl für oberirdische Gewässer als auch für das Grundwasser Bewirtschaftungsziele. In Hinblick auf oberirdische Gewässer regelt der § 27 WHG Verschlechterungsverbote und Verbesserungsgebote. Demnach sind gemäß § 27 Abs. 1 WHG oberirdische Gewässer, soweit sie nicht nach § 28 WHG als künstlich oder erheblich verändert eingestuft werden, so zu bewirtschaften, dass

1. eine Verschlechterung ihres ökologischen und ihres chemischen Zustands vermieden wird (Verschlechterungsverbot) und
2. ein guter ökologischer und ein guter chemischer Zustand erhalten oder erreicht werden (Verbesserungsgebot).

Dagegen sind gemäß § 27 Abs. 2 WHG oberirdische Gewässer, die nach § 28 WHG als künstlich oder erheblich verändert eingestuft werden, so zu bewirtschaften, dass

1. eine Verschlechterung ihres ökologischen Potenzials und ihres chemischen Zustands vermieden wird (Verschlechterungsverbot) und
2. ein gutes ökologisches Potenzial und ein guter chemischer Zustand erhalten oder erreicht werden (Verbesserungsgebot).

Die entsprechende Regelung für die Bewirtschaftung des Grundwassers findet sich in § 47 WHG wieder. Demnach ist gemäß § 47 Abs. 1 WHG das Grundwasser so zu bewirtschaften, dass

1. eine Verschlechterung seines mengenmäßigen und seines chemischen Zustands vermieden wird (Verschlechterungsverbot),
2. alle signifikanten und anhaltenden Trends ansteigender Schadstoffkonzentrationen aufgrund der Auswirkungen menschlicher Tätigkeiten umgekehrt werden (Trendumkehrgebot) und

3. ein guter mengenmäßiger und ein guter chemischer Zustand erhalten oder erreicht werden; zu einem guten mengenmäßigen Zustand gehört insbesondere ein Gleichgewicht zwischen Grundwasserentnahme und Grundwasserneubildung (Verbesserungsgebot).

Bezugspunkt der Prüfung ist der jeweilige Wasserkörper (OWK/GWK) in seiner Gesamtheit. Zu weiteren Einzelheiten des methodischen Vorgehens wird auf die Darstellung im Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie, Stand: 07.11.2025 der GFN mbH (Anlage 10 der Antragsunterlagen) verwiesen.

Entsprechend der zuvor genannten rechtlichen Maßstäbe wurde sowohl für die Oberflächenwasserkörper als auch für die Grundwasserkörper eine Prüfung des Verschlechterungsverbots, des Trendumkehrgebots und des Verbesserungsgebots durchgeführt.

9.1.6.4.2 Oberflächenwasserkörper

Vom Vorhaben potentiell betroffen ist das Oberflächengewässer „Rheider AU OL“ DERW_DESH_TR_20, welches dem Wasserkörpertyp 14 „Sandegreprägte Tieflandbäche“ zugeordnet ist.

9.1.6.4.2.1 Verschlechterungsverbot „Rheider Au OL“

9.1.6.4.2.1.1 Auswirkungen ökologischer Zustand „Rheider Au OL“

Hydromorphologische Qualitätskomponenten:

Die hydromorphologischen Qualitätskomponenten umfassen Morphologie, Durchgängigkeit und Wasserhaushalt. Im Rahmen des Vorhabens sind keine baulichen Eingriffe in das Gewässer vorgesehen. Im Rahmen der Ausführungsplanung ist durch geplante Rückhalteeinrichtungen und Reinigungsanlagen (z. B. Sedimentationsrohre) möglichen Sedimenteinträgen und daraus resultierenden Strukturveränderungen entgegenzuwirken. Eine Änderung der Abflussdynamik infolge der Entwässerung zusätzlicher versiegelter Flächen ist aufgrund der geringen Wassermengen nicht zu erwarten. Insgesamt sind keine negativen Auswirkungen auf Tiefen- und Breitenvariation, Boden- und Uferstruktur oder den Wasserhaushalt prognostiziert worden.

Allgemein chemisch-physikalische Qualitätskomponenten

Die relevanten Qualitätskomponenten sind der Versauerungszustand, die Temperaturverhältnisse, der Sauerstoffhaushalt, der Salzgehalt und die Nährstoffverhältnisse. Wesentliche vorhabenbedingte Veränderungen der Qualitätskomponenten „Temperaturverhältnisse“ sind von vornherein ausgeschlossen.

Baubedingt können theoretisch Schadstoffeinträge durch Baustoffe, Staub oder Havarien auftreten, die zu einer kurzzeitigen Erhöhung der Schadstoffkonzentrationen führen könnten. Diese könnten eine Versauerung, Sauerstoffzehrung oder Nährstoffanreicherung bewirken. Aufgrund der Verrohrung des Wasserkörpers im Vorhabenbereich, der geringen erwarteten Eintragsmengen und der Lage der unverrohrten „Rheider Au“ außerhalb des Eingriffsbereichs sind jedoch keine mess- oder beobachtbaren Beeinträchtigungen zu erwarten.

Anlagebedingt kann die Erhöhung der versiegelten Flächen um rund 10 ha (unter Abzug der Fläche, die im Zuge des Vorhabens entsiegelt wird) zu einem potenziell erhöhten Einsatz von Enteisungs- und Pflanzenschutzmitteln führen. Durch dezentrale Rückhalteeinrichtungen und Reinigungsanlagen (z. B. Sedimentationsrohre) können in der Ausführungsplanung mögliche Einträge in die „Rheider Au“ jedoch wirkungsvoll reduziert werden. Das eingesetzte Enteisungsmittel (*ADDCON Aviform S-Solid*) ist schwach gewässergefährdend, leicht abbaubar und wird kontrolliert eingesetzt. Pflanzenschutzmittel (*Finalsan*, *Finalsan+*) dürfen nur begrenzt angewandt werden, wobei durch technische und organisatorische Maßnahmen sichergestellt wird, dass kein Eintrag in Gewässer erfolgt. Damit ist eine anlagebedingte Verschlechterung der chemisch-physikalischen Qualitätskomponenten auszuschließen.

Betriebsbedingt können durch den zukünftigen Flugbetrieb Schadstoffe aus Abgasen, Enteisung und Flächenpflege grundsätzlich Einfluss auf den Versauerungszustand, den Sauerstoffhaushalt und die Nährstoffverhältnisse nehmen. Ausweislich des Luftschadstoffgutachtens (ACCON GmbH, Stand 17.02.2025) bewegen sich die Immissionskonzentrationen jedoch unterhalb der messtechnischen Nachweisgrenzen, sodass keine signifikanten Veränderungen zu erwarten sind. Das bei der Enteisung anfallende Wasser wird über ein geschlossenes System aufgefangen und entsorgt, wodurch ein Eintrag in den Oberflächenwasserkörper ausgeschlossen ist. Insgesamt führen die betrieblichen Maßnahmen nicht zu einer Verschlechterung der chemisch-physikalischen Beschaffenheit des Gewässers.

Chemische Qualitätskomponente (Flussgebietsspezifische Schadstoffe)

Ein **baubedingter** Eintrag relevanter Schadstoffe ist aufgrund der Verrohrung des Wasserkörpers im Vorhabenbereich und der Lage der unverrohrten „Rheider Au“ außerhalb des Eingriffsbereichs nicht zu erwarten. Auch Baustoffe, Staub oder Havarien führen nach aktuellem Kenntnisstand nicht zu messbaren oder beobachtbaren Veränderungen der chemischen Qualitätskomponenten.

Anlagebedingte Auswirkungen auf die chemische Qualität der „Rheider Au“ sind nicht zu erwarten. Die bestehenden und geplanten Anlagen am Flugplatz, einschließlich Flächenversiegelung, Enteisungseinrichtungen und Pflanzenschutzmaßnahmen, führen zu keinen Einträgen flussgebietsspezifischer Schadstoffe in die „Rheider Au“. Enteisungsmittel werden in Mengen eingesetzt, die aufgrund ihrer schnellen Abbaubarkeit keine relevante Belastung darstellen. Pflanzenschutzmittel werden nur nach Genehmigung und unter Auflagen angewendet, sodass eine Einleitung in das Gewässer ausgeschlossen ist. Durch die vorhandenen Rückhalteeinrichtungen und Reinigungsanlagen wird ein nennenswerter Schadstoffeintrag verhindert.

Das Luftschadstoffgutachten (ACCON GmbH, Stand: 17.02.2025) zeigt, dass der zukünftige Flugbetrieb keine signifikante Erhöhung der Luftschadstoffe verursacht. Die Enteisung der Luftfahrzeuge erfolgt über ein geschlossenes System mit Auffangbehälter, sodass ein Eintrag in den Oberflächenwasserkörper ausgeschlossen ist. **Betriebsbedingt** kommt es daher nicht zu einer messbaren Veränderung der chemischen Qualitätskomponenten oder zu einer Überschreitung flussgebietsspezifischer Schadstoffwerte.

9.1.6.4.2.1.2 Auswirkungen auf die biologischen Qualitätskomponenten im Oberflächenwasserkörper „Rheider Au OL“

Gewässerflora:

Die Gewässerflora umfasst die Qualitätskomponenten Phytoplankton sowie Makrophyten/Phytobenthos, die hinsichtlich Artenzusammensetzung, Biomasse und Artenhäufigkeit bewertet werden.

Für die „Rheider Au“ sind keine nachteiligen Auswirkungen auf diese biologischen Qualitätskomponenten zu erwarten. Da das Vorhaben keine Eingriffe in das Gewässer vorsieht und die unterstützenden hydromorphologischen sowie chemisch-physikalischen Komponenten unverändert bleiben, ändern sich auch die Habitatbedingungen für Wasserpflanzen und Algen nicht.

Bau-, anlage- und betriebsbedingte Beeinträchtigungen der Gewässerflora, insbesondere des Phytoplanktons und der Makrophyten/Phytobenthos-Gemeinschaften, sind damit ausgeschlossen.

Gewässerfauna:

Die Gewässerfauna wird über die Qualitätskomponenten benthische wirbellose Fauna und Fische anhand von Artenzusammensetzung und -häufigkeit bewertet.

Ein **baubedingter** Eintrag von Schadstoffen ist aufgrund der Verrohrung des Wasserkörpers im Vorhabenbereich und der Lage der unverrohrten „Rheider Au“ außerhalb des Eingriffsbereichs nicht zu erwarten. Vorhabenbedingte Auswirkungen, die zu einer veränderten Einstufung der Zustandsbewertung der Qualitätskomponenten „benthische wirbellose Fauna“ und „Fische“ im Wasserkörper „Rheider Au OL“ führen könnten, sind ausgeschlossen.

Anlagebedingte Auswirkungen sind nicht zu erwarten. Die bestehenden und geplanten Einrichtungen, einschließlich der Enteisungsflächen und Pflanzenschutzmaßnahmen, sind so ausgelegt, dass kein Eintrag von Schadstoffen in die „Rheider Au“ erfolgt. Enteisungsmittel werden in Mengen eingesetzt, die aufgrund ihrer geringen Eutrophierungsfähigkeit und des schnellen Abbaus keine Relevanz für die Gewässerfauna haben. Pflanzenschutzmittel werden unter Auflagen der Landwirtschaftskammer angewendet, sodass eine Einleitung in das Gewässer ausgeschlossen ist.

Betriebsbedingt kommt es zu keiner relevanten zusätzlichen Belastung des Gewässers. Die Veränderungen des Flugbetriebs und die damit verbundenen Änderungen der Luftschadstoffimmissionen bewegen sich in einem nicht signifikanten Bereich, sodass die Immissionskonzentrationen unterhalb der messtechnischen Nachweisgrenzen liegen. Auch die geplante Enteisung der Luftfahrzeuge erfolgt über einen Auffangbehälter, wodurch ein Eintrag in den Oberflächenwasserkörper ausgeschlossen ist.

9.1.6.4.2.1.3 Auswirkungsprognose chemischer Zustand „Rheider Au OL“

Ein **baubedingter** Eintrag von Schadstoffen ist aufgrund der Verrohrung des Wasserkörpers im Vorhabenbereich und der Lage der unverrohrten Rheider Au außerhalb des Eingriffsbereichs nicht zu erwarten.

Anlagebedingte Auswirkungen ergeben sich nicht. Die Enteisungsmaßnahmen werden über einen Schieberschacht in einen Auffangbehälter abgeführt und von dort aus entsorgt, wodurch ein Eintrag in den Oberflächenwasserkörper ausgeschlossen ist.

Betriebsbedingt kommt es zwar zu einem erhöhten Flugbetrieb, jedoch bewegen sich die Veränderungen der Immissionskonzentrationen unterhalb der messtechnischen Nachweisgrenzen der Schadstoffe. Eine Verschlechterung der Schadstoffkonzentration ist somit nicht zu erwarten.

9.1.6.4.2.1.4 Zusammenfassung Verschlechterungsverbot

Die vorhabenbedingten Änderungen des NATO-Flugplatzes Schleswig führen weder zu veränderten Habitatbedingungen noch zu einer Verschlechterung der biologischen oder chemischen Qualitätskomponenten. Eine Verletzung des Verschlechterungsverbots sowie eine Änderung der Zustandsbewertung des ökologischen oder chemischen Zustands des „Rheider Au OL“ sind ausgeschlossen.

9.1.6.4.2.2 Verbesserungsgebot „Rheider Au OL“

Das Vorhaben beeinflusst die Erreichung der Bewirtschaftungsziele des Wasserkörpers „Rheider Au OL“ nicht. Es verhindert oder verzögert keine der geplanten Maßnahmen zur Erreichung eines guten ökologischen, chemischen oder mengenmäßigen Zustands des Oberflächenwasserkörpers.

9.1.6.4.3 Grundwasserkörper

Vom Vorhaben potentiell betroffen ist der Grundwasserkörper „Eider/Treene – Geest“ DE_GB_DESH_Ei14, welches dem Grundwasserleitertyp „silikatischer Porengrundwasserleiter“ zugeordnet ist und eine Fläche von 872,9 km² hat. Der Grundwasserkörper wird für die Trinkwassergewinnung genutzt.

9.1.6.4.3.1 Verschlechterungsverbot Grundwasserkörper

9.1.6.4.3.1.1 Auswirkungsprognose mengenmäßiger Zustand Grundwasserkörper „Eider/Treene – Geest“

Durch die Anpassungen des NATO-Flugplatzes Schleswig treten keine mess- oder beobachtbaren Veränderungen der Grundwasserverhältnisse, Fließrichtung oder des mengenmäßigen Zustands auf, da keine Eingriffe in grundwasserführende Schichten erfolgen.

Die zusätzlich versiegelten Flächen machen etwa 0,014 % der Fläche des Grundwasserkörpers aus. Der Grundwasserflurabstand liegt überwiegend zwischen 0,8 und 2 m. Eine Beeinträchtigung der Grundwasserneubildung kann daher ausgeschlossen werden.

Auch grundwasserabhängige Landökosysteme im Bereich des Niedermoortorfs bleiben unbeeinflusst, da Art und Umfang der Belastung keine Auswirkungen erwarten lassen.

9.1.6.4.3.1.2 Auswirkungsprognose chemischer Zustand Grundwasserkörper „Eider/Treene – Geest“

Vorhabenbedingt sind keine mess- oder beobachtbaren Änderungen des chemischen Zustands des Grundwasserkörpers zu erwarten. Verunreinigungen oder Überschreitungen von Schwellenwerten nach Anlage 2 der GrwV können ausgeschlossen werden.

Die neu versiegelten Flächen werden über einen Sandfang mit Ölsperre in die „Rheider Au“ entwässert. Ausschließlich Dachentwässerungen werden versickert. Durch geplante zusätzliche Reinigungsbecken ist mit einer Verbesserung der Wasserqualität der „Reihder Au“ und somit auch des Grundwassers zu rechnen.

Das bei der Enteisung der Luftfahrzeuge anfallende Wasser wird vollständig aufgefangen und entsorgt, sodass kein Eintrag in den Grundwasserkörper erfolgt.

Baubedingte Schadstoffeinträge sind aufgrund des bestehenden Flurabstands ausschließlich im Bereich des Niedermoortorfs möglich, da sich im Bereich des Flugplatzes ansonsten keine wasserdurchlässigen Schichten finden. Aufgrund der erwartbar geringen Menge an freiwerdenden

Schadstoffen ist eine messbare Verschlechterung der Schadstoffbelastung des Grundwasserkörpers jedoch nicht zu erwarten. Risiken durch Havarien der Baugeräte werden durch umweltfreundliche Betriebsstoffe weiter minimiert.

Obwohl der Grundwasserkörper aufgrund erhöhter Nitratwerte als chemisch „schlecht“ eingestuft ist, ist durch das Vorhaben keine zusätzliche Belastung zu erwarten. Das Luftschadstoffgutachten (ACCON GmbH, Stand: 17.02.2025) bestätigt, dass die Immissionsanforderungen eingehalten und keine Erhöhungen der Nitratkonzentrationen zu erwarten sind.

9.1.6.4.3.1.3 Zusammenfassung Verschlechterungsverbot:

Die Anpassungen des NATO-Flugplatzes Schleswig führen weder zu einer Verschlechterung des mengenmäßigen noch des chemischen Zustands des Grundwasserkörpers „Eider/Treene–Geest“. Eine Verletzung des Verschlechterungsverbots und eine Änderung der Zustandsbewertung sind ausgeschlossen.

Grundwasserabhängige Landökosysteme im Bereich des Niedermoortorfs bleiben unbeeinträchtigt, da keine Auswirkungen auf den Grundwasserhaushalt zu erwarten sind.

Laut dem Luftschadstoffgutachten (ACCON GmbH, Stand: 17.02.2025) treten keine messbaren Erhöhungen der Schadstoffkonzentrationen auf, sodass auch eine Verschlechterung des Wasserkörpers ausgeschlossen ist.

9.1.6.4.3.2 Verbesserungsgebot

Das Vorhaben beeinflusst die Erreichung der Bewirtschaftungsziele des Wasserkörpers „Eider/Treene–Geest“ nicht. Es verhindert oder verzögert keine der geplanten Maßnahmen zur Erreichung eines guten ökologischen, chemischen oder mengenmäßigen Zustands des Grundwasserkörpers.

9.1.6.4.3.3 Trendumkehrgebot

Im Rahmen der Prüfung der wasserwirtschaftlichen Belange wurde auch das geltende Trendumkehrgebot berücksichtigt. Danach sind für Grundwasserkörper, bei denen eine signifikante und anhaltende steigende Trendentwicklung hinsichtlich der Konzentration von Schadstoffen festgestellt

wurde, geeignete Maßnahmen zur Umkehr dieses Trends zu treffen bzw. dürfen keine Genehmigungen erteilt werden, die einer Trendumkehr entgegenstehen oder diese gefährden könnten.

Für das vorliegende Vorhaben wurde anhand der vorhandenen Fachgrundlagen geprüft, ob ein relevanter Trend im Vorliegen liegt und das Vorhaben geeignet ist, einen bestehenden negativen Trend zu verstärken, zu verlängern oder die Umkehr eines solchen Trends zu verhindern.

Nach Auswertung der zur Verfügung stehenden Daten ergibt sich, dass ein signifikanter und anhaltender ansteigender Trend der Konzentrationen relevanter Schadstoffe im betroffenen Grundwasserkörper nicht festgestellt worden ist.

Die vom Vorhaben ausgehenden Stoffeinträge und potenziellen Veränderungen der Grundwasserbeschaffenheit wurden im Rahmen der fachtechnischen Prüfung bewertet. Auf Grundlage der prognostizierten Auswirkungen ist nicht zu erwarten, dass das Vorhaben einen bestehenden negativen Trend verstärkt, die Erreichung einer Trendumkehr verzögert oder verhindert oder eine neue maßgebliche Trendentwicklung auslöst.

Das Trendumkehrgebot wird durch das Vorhaben eingehalten.

9.1.6.4.4 Zusammenfassung Einhaltung rechtlichen Vorgaben

Das geplante Vorhaben steht nicht im Widerspruch zu den Vorgaben der §§ 27 und 47 WHG zur Umsetzung der Richtlinie 2000/60/EG vom 23. Oktober 2000 zur Schaffung eines Ordnungsrahmens für Maßnahmen der Gemeinschaft im Bereich der Wasserpolitik (Wasserrahmenrichtlinie – WRRL), da es weder zu Auswirkungen auf den ökologischen Zustand noch auf den chemischen Zustand des betroffenen Oberflächenwasserkörpers kommt und sich keine Auswirkungen auf den mengenmäßigen und chemischen Zustand des Grundwasserkörpers ergeben.

9.1.6.5 Eingriff in das Schutzgut Tiere

9.1.6.5.1 Säugetiere (insb. Fledermäuse)

Die Baustellen liegen in Fledermaushabitaten von eher geringer Bedeutung, weswegen von den Bauarbeiten keine weitreichenden Störungen ausgehen. Für migrierende Fledermäuse sind die baubedingten Eingriffe ohne Bedeutung. Es sind keine erheblichen **baubedingten Beeinträchtigungen** zu erwarten.

Analagebedingte Auswirkungen können durch die dauerhafte Flächeninanspruchnahme hervorgerufen werden. Hierdurch werden potenzielle Jagdhabitats (artenreiche Grünlandflächen) der lokalen Fledermausfauna reduziert. Gleich- oder höherwertige Flächen stehen im Umfeld jedoch ausreichend zur Verfügung, insbesondere in den nördlichen, nordöstlichen und Randbereichen der Liegenschaft. Die Auswirkungen werden als gering (Wirkstufe I) eingestuft. Für migrierende Fledermäuse sind diese Eingriffe ebenfalls ohne Bedeutung.

Die **betriebsbedingten Auswirkungen** auf die Fledermausfauna ergeben sich insbesondere aus Lärm und dem Kollisionsrisiko durch Flugbewegungen. Das Braune Langohr, die einzige schallempfindliche Art im Projektgebiet, ist nach Prognosen für das Jahr 2036 nur geringfügig betroffen, da die Fluglärmbelastung an den relevanten Orten gegenüber dem heutigen Zustand abnimmt. Auch für die Nacht, den wichtigsten Aktivitätszeitraum der Fledermäuse, sind keine weitreichenden Störungen zu erwarten.

Das Kollisionsrisiko, d.h. das Risiko, dass Fledermäuse während Starts und Landungen getötet werden, ist aufgrund der Weiträumigkeit des Flugplatzes, des Luftraums und der geringen Körpergröße der Tiere sehr gering. Für die lokale Fledermausfauna sind daher keine erheblichen Beeinträchtigungen zu erwarten. Für migrierende Fledermäuse könnte formal eine erhebliche Beeinträchtigung angenommen werden, diese wird jedoch aufgrund der geringen realen Wahrscheinlichkeit deutlich relativiert.

9.1.6.5.2 Vögel

Baubedingt können Brut- und Rastvögel durch Lärm, optische Störungen sowie Flächeninanspruchnahmen beeinträchtigt werden. Für Baustellenlagerflächen, Baustraßen und Verkehrswege entfallen vorübergehend Grünlandflächen, die potenziell als Brut- oder Nahrungshabitat genutzt werden, z. B. für Feldlerche, Rebhuhn oder Großen Brachvogel. Kommt es zu Bauarbeiten während der Brutzeit, können Bruten abgebrochen oder Gelege zerstört werden. Diese Auswirkungen lassen sich durch zeitliche Bauplanung außerhalb der Brutzeit oder durch Besatzkontrollen weitgehend vermeiden. Rastvögel werden nur bei Bauarbeiten innerhalb ihrer Hauptzugzeit in bedeutenden Rastgebieten erheblich beeinträchtigt; dies ist beim geplanten Vorhaben nicht der Fall.

Durch die dauerhafte Versiegelung von Flächen für Gebäude, Straßen, Flugbetriebsflächen, Antennen und ILS entfallen **anlagebedingt** Offenlandflächen als Lebensraum für Brut- und Rastvögel. Besonders betroffen sind mesophile Grünland- und artenreiche Rasenflächen. Dieser Habitat-

verlust wirkt sich stark auf Offenlandbrüter (Feldlerche, Großer Brachvogel) aus, wo ein entsprechender Ausgleich zu erbringen ist. Durch das Vorhaben gehen Brutplätze für die Offenlandbrüter mit einer Fläche von 17,1 ha verloren. Diese Fläche ergibt sich daraus, dass 15,2 ha Offenlandfläche versiegelt werden, die hervorragend als Bruthabitat für Offenlandbrüter geeignet war. Hinzu kommt der Habitatverlust durch die Scheuchwirkung der geplanten Gebäude. Bei einem Meideabstand von 50 m zu Gebäuden kommt es somit zu einem zusätzlichen Habitatverlust von 11,9 ha. Da 5 ha dieser Flächen als Habitat durch die Überschneidung sowohl durch die Versiegelung als auch die Scheuchwirkung verloren gehen, beträgt der Gesamtverlust 22,1 ha. Unter Abzug der Entsiegelung auf 5 ha und der Wiederherstellung von artenreichem Grünland auf den entsiegelten Flächen gehen durch den verbleibenden Verlust von 17,1 ha Offenlandfläche Habitate von durchschnittlich 23,07 Brutpaaren der Feldlerche, 0,49 Brutpaaren des Großen Brachvogels sowie 0,3 Brutpaaren des Rebhuhns und 0,08 Brutpaaren der Wachtel verloren. Als Ausgleich wird auf einer Fläche mit einer Größe von 24 ha mesophiles Grünland entwickelt. Da Wiesenbrüter Abstand zu Gehölzen halten, sind 3,5 ha der Flächen nicht nutzbar (bei einem durchschnittlichen Meideabstand von 20 m und 1.768 m Knicklänge). Hieraus ergibt sich eine Ausgleichsfläche von insgesamt 20,5 ha. Dies ist ausreichend als Kompensation für den Brutplatzverlust von 17,1 ha durch die geplanten Baumaßnahmen. Für Arten mit geringerer Dichte, wie Rebhuhn und Wachtel, sind keine Ausgleichsflächen erforderlich, da ausreichend Flächen im Zusammenhang erhalten bleiben. Rastvögel sind durch den Flächenverlust nur gering betroffen, da die betroffenen Flächen von untergeordneter Bedeutung sind. Somit sind hier keine erheblichen Beeinträchtigungen durch den Habitatverlust zu erwarten.

Betriebsbedingt können Flugbewegungen und niedrigere Flughöhen auf Vögel scheuchend wirken und so zu einem vorübergehenden Verlust von Brut- oder Rasthabitaten führen.

Für Brutvögel ist im Nahbereich ist aufgrund von Gewöhnungseffekten an wiederkehrende Überflüge sowie der prognostizierten geringen Flugfrequenz nur mit geringen Wirkungen zu rechnen. Rastvögel werden hauptsächlich durch optische Reize von Flugzeugen beeinflusst. Da die Flughöhen im peripheren Umfeld des Flugplatzes überwiegend über 300 m liegen, sind nur punktuelle Störungen im unmittelbaren Umfeld zu erwarten, sodass die Auswirkungen ebenfalls als gering einzustufen sind. Zugvögel, die die Hauptzugachse im Umfeld des Flugplatzes nutzen, können vereinzelt zu Ausweichmanövern gezwungen werden; aufgrund der kurzen Überschneidung mit den Start- und Landemanövern handelt es sich jedoch um singuläre Ereignisse, die keine weitreichenden Störungen oder Bestandseinbußen verursachen.

Darüber hinaus können Lärmemissionen durch die Flugbewegungen Maskierungseffekte auf die akustische Kommunikation der Vögel haben. Da die Überflüge jedoch punktuell auftreten und nicht kontinuierlich sind, sind Maskierungseffekte für Brutvögel ebenso wie für Rastvögel minimal und führen zu keiner nennenswerten Beeinträchtigung.

Ein grundsätzliches Kollisionsrisiko besteht für alle Vogelgruppen. Aufgrund der Weitläufigkeit des Flugplatzes und des Luftraums, der geringen Größe der betroffenen Arten sowie der konstruktiven Maßnahmen moderner Luftfahrzeuge zur Reduzierung des Vogelschlagrisikos ist jedoch von einer sehr geringen Wahrscheinlichkeit für tödliche Ereignisse auszugehen. Daher sind keine erheblichen Beeinträchtigungen durch Kollisionen zu erwarten.

9.1.6.6 Klima & Luft

Die Luft ist gegenüber Schadstoffen empfindlich, da diese die Luftqualität stark mindern können. Während der Bauphase kann es durch den Baustellenverkehr zu Schadstoffemissionen kommen. Diese sind jedoch kaum quantifizierbar und sind zeitlich beschränkt. Insgesamt ist das Schutzgut Klima und Luft **baubedingt** nur geringfügig betroffen.

Anlagebedingt ist ein Eingriff durch die Flächenversiegelung und Beschattung durch Hochbauten gegeben. Dies tangiert ausschließlich das Mikroklima, indem hier Veränderungen hinsichtlich lokaler Temperatur und Verdunstung bedingt werden. Großräumige klimatische Veränderungen sind ausgeschlossen, da Freiflächen erhalten bleiben, Luftbahnen erhalten bleiben und keine größeren Gehölzbestände gerodet werden. Die geplante Entsiegelung und Wiederherstellung von Grünland wirkt sich zudem positiv auf das Mikroklima aus.

Es sind keine **betriebsbedingten Auswirkungen** auf die Lufthygiene zu erwarten. Die Immissionsprognose des Luftschadstoffgutachtens der ACCON GmbH kommt zu dem Ergebnis, dass die vorhabenbedingten Änderungen keine signifikanten Auswirkungen auf die Lufthygiene in der Umgebung des Standortes haben. Die Irrelevanzgrenzen nach TA Luft werden deutlich unterschritten, sodass die Anforderungen zum Schutz von Ökosystemen und der Vegetation erfüllt werden. Die CO₂-Emissionen steigen im „Prognoseszenario 2036“ durch die Umsetzung des Vorhabens um 150 % gegenüber der zukünftigen Situation ohne Projektumsetzung. Der Ausstoß von 3.795 t CO₂/Jahr entspricht einem Anteil von weniger als 0,001 % der jährlichen CO₂-Emissionen in Deutschland. Eine erhebliche Beeinträchtigung des globalen Klimas ist somit ausgeschlossen. Sowohl für die klimatische und lufthygienische Ausgleichsfunktion als auch die Klimaschutzfunktion

ist eine erhebliche Beeinträchtigung durch die Umsetzung der Maßnahmen und die Stationierung der Luftfahrzeuge ausgeschlossen

9.1.6.7 Eingriffe in die Schutzgebiete

9.1.6.7.1 Keine Beeinträchtigung des FFH-Gebietes DE 1523-381 „Busdorfer Tal“

Erhaltungsgegenstände von besonderer Bedeutung im FFH-Gebiet DE 1523-381 „Busdorfer Tal“ sind trockene europäische Heiden (4030), artenreiche Borstgrasrasen auf Silikatböden (6230*), Übergangs- und Schwingrasenmoore (7140) sowie Auenwälder mit *Alnus glutinosa* und *Fraxinus excelsior* (91E0*). Übergreifendes Ziel ist der Erhalt dieser Lebensräume.

Aufgrund der 1,6 km Entfernung der geplanten Eingriffe und der Unempfindlichkeit der Erhaltungsgegenstände gegenüber Lärm und Luftschadstoffen ist eine Beeinträchtigung des FFH-Gebietes durch das Vorhaben ausgeschlossen.

9.1.6.7.2 Keine Beeinträchtigung des FFH-Gebietes DE 1423-394 „Schlei inkl. Schleimündung und vorgelagerte Flachgründe“ und des VSch-Gebietes DE 1423-491 „Schlei“

Das FFH-Gebiet DE 1423-394 „Schlei inkl. Schleimündung und vorgelagerte Flachgründe“ umfasst Küstenlebensräume, Moore, Wälder, Borstgrasrasen, Flüsse, Kalktuffquellen sowie die Bauchige Windelschnecke und den Schweinswal.

Aufgrund der Entfernung von 2,9 km zu den geplanten Eingriffen und der Unempfindlichkeit dieser Erhaltungsgegenstände gegenüber flugbetrieblichen Änderungen ist eine Beeinträchtigung ausgeschlossen.

Innerhalb des Vogelschutzgebiets DE 1423-491 „Schlei“ sind die Schleiförde und der Schleisand wichtige Rast- und Überwinterungsgebiete für Wasservögel, darunter Reiherenten, Eiderenten, Tafelente, Schellente und Gänsesäger, sowie Brutgebiete für Säbelschnäbler, Seeschwalben, Mittelsäger, Mantelmöwe und Eisvogel. Auch Röhrichtbrüter, Salzwiesenarten wie Bekassine, Rot-schenkel, Kiebitz und Wachtelkönig sowie Gehölzbrüter wie Neuntöter und Seeadler sind hier vertreten.

Durch den Flugplatzbetrieb sind nur vereinzelte, lokale Störungen zu erwarten; weitreichende Auswirkungen auf die Erhaltungsziele sind ausgeschlossen.

9.1.6.7.3 Keine Beeinträchtigung des FFH-Gebietes DE 1522-301 „Kalkquellmoor bei Klein Rheide“

Erhaltungsgegenstände des FFH-Gebietes DE 1522-301 „Kalkquellmoor bei Klein Rheide“ sind Kalkreiche Niedermoore (7230, von besonderer Bedeutung) und Übergangs- und Schwingrasenmoore (7140, von Bedeutung). Übergreifendes Erhaltungsziel ist der Erhalt einer artenreichen basen- und kalkreichen Niedermoorwiese als Kernfläche des naturraumtypischen Biotopkomplexes aus feuchten bis nassen, weitgehend offenen Niederungslebensräumen.

Aufgrund der Entfernung von 2,9 km von den geplanten Eingriffsbereichen und der Unempfindlichkeit der Erhaltungsgegenstände und -ziele gegenüber des Wirkpfades „Flugbetriebliche Änderungen“ ist eine Beeinträchtigung des FFH-Gebietes durch das Vorhaben ausgeschlossen.

9.1.6.7.4 Keine Beeinträchtigung des FFH-Gebietes DE 1423-302 „Tiergarten“

Übergreifendes Erhaltungsziel des FFH-Gebietes DE 1423-302 „Tiergarten“ ist die Erhaltung eines teilweise noch wenig erschlossenen, naturnahen Endmoränen-Waldgebietes. Aufgrund der Entfernung von 4,4 km von den geplanten Eingriffsbereichen und der Unempfindlichkeit der Erhaltungsgegenstände (verschiedene Waldtypen und Kalktuffquellen) und -ziele gegenüber des Wirkpfades „Flugbetriebliche Änderungen“ ist eine Beeinträchtigung des FFH-Gebietes durch das Vorhaben ausgeschlossen.

9.1.7 Unvermeidbarkeit der Eingriffe

Gemäß § 15 Abs. 1 Satz 1 BNatSchG ist der Verursacher eines Eingriffs verpflichtet, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen. Eine Vermeidung des gesamten Eingriffs in Natur und Landschaft, der durch die beantragten Änderungen verursacht wird, ist nicht möglich. Die Maßnahmen zur Anpassung der Infrastruktur sind aus den bereits unter **Kap. C.III.1.** und **C.III.2** dargelegten Gründen zwingend erforderlich, um die Aufrechterhaltung der Verteidigungsbereitschaft Deutschlands zu gewährleisten, und müssen auch zwingend am vorgesehenen Standort umgesetzt werden.

Die Überprüfung der Antragsunterlagen hat ergeben, dass den gesetzlichen Anforderungen des Vermeidungs- und Verminderungsgebots gemäß § 15 Abs. 1 Satz 1 BNatSchG hinreichend Rechnung getragen wird. So wurde der Umfang der Beeinträchtigung unter anderem durch eine effizien-

ente Flächenplanung reduziert. Weiterhin ist die Auswahl der temporären Montageflächen beispielsweise unter dem Aspekt erfolgt, die Flächen zu nutzen, welche gegenüber angrenzenden Flächen hinsichtlich ihrer Nutzungs- und Biotopstruktur weniger bedeutend sind, und deren Ausdehnung so gering wie möglich zu halten.

Im Übrigen wird auf die Ausführungen in den Anlagen 07 bis 11 der Antragsunterlagen Bezug genommen.

9.1.8 Ausgleich der Eingriffe

Nach § 15 Abs. 2 Satz 1 BNatSchG ist der Verursacher verpflichtet, unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder zu ersetzen (Ersatzmaßnahmen).

Ausgeglichen ist eine Beeinträchtigung nach § 15 Abs. 2 Satz 2 BNatSchG, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in gleichartiger Weise wiederhergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neugestaltet ist. Als Ausgleich sind daher nur solche Maßnahmen anzuerkennen, die eine Kompensation gerade der eingriffsbetroffenen ökologischen Funktionen des Naturhaushalts bewirken. Diese funktionale Identität ist nur gewährleistet, wenn ein gleichartiger Zustand hergestellt wird, während ein bloß gleichwertiger Zustand nicht genügt. Wenn es gerade die durch den Eingriff beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts wiederherzustellen gilt, muss der Ausgleich zwar nicht unmittelbar am Ort des Eingriffs vorgenommen werden, wohl aber bedarf es eines räumlichen Zusammenhangs, der Gewähr dafür bietet, dass die eingriffsbedingt gestörten funktionalen Verflechtungen wiederhergestellt werden. Dies schränkt den räumlichen Bereich für Ausgleichsmaßnahmen insofern ein, als sie jedenfalls auf den Ort des Eingriffs zurückwirken müssen.

Ersetzt ist eine Beeinträchtigung, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in dem betroffenen Naturraum in gleichwertiger Weise hergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht neugestaltet ist.

Die Kompensation der vorstehend dargestellten, nicht vermeidbaren Eingriffe erfolgt über das Ausgleichsmaßnahmenkonzept, das der Antragsteller als Teil des Landschaftspflegerischen Begleitplans vorgelegt hat. Bezüglich der Einzelheiten wird auf Anlagen 07 und 08 der Antragsunterlagen verwiesen. Mit der Umsetzung dieser Maßnahmen, die die hiesige Genehmigung deshalb zum

Gegenstand der verbindlich zu befolgenden Nebenbestimmungen macht, kann ein vollständiger Ausgleich der Eingriffe in Natur und Landschaft erzielt werden.

9.1.8.1 Kompensation nach der BKompV

9.1.8.1.1 Rechtsgrundlage

Die Ermittlung des unvermeidbar verbleibenden Kompensationsbedarfs, also die Eingriffs-Ausgleichs-Bilanzierung, ist hier auf Grundlage der Bundeskompensationsverordnung (BKompV) erfolgt. Vorliegend handelt es sich bei dem Vorhaben um einen Eingriff auf dem Gebiet des Landes Schleswig-Holstein, wonach der Anwendungsbereich der Landesverordnung über das Ökokonto, die Einrichtung des Kompensationsverzeichnisses und über Standards für Ersatzmaßnahmen (Ökokonto- und Kompensationsverzeichnisverordnung - ÖkokontoVO) vom 28. März 2017 grundsätzlich eröffnet ist. Jedoch ergibt sich vorliegend eine vorrangige Anwendbarkeit der Bundeskompensationsverordnung aus § 15 Abs. 8 BNatSchG i.V.m. § 1 Abs. 1 Satz 1 BKompV. Demnach ist die Bundeskompensationsverordnung vorrangig anzuwenden, wenn die Behörde zur Durchführung der nach § 15 BNatSchG erforderlichen Entscheidungen und Maßnahmen (§ 17 Abs. 1 BNatSchG) eine solche der Bundesverwaltung ist. Dies ist der Fall; gem. § 17 Abs. 1 BNatSchG ist für die Entscheidungen und Maßnahmen nach § 15 BNatSchG das Luftfahrtamt der Bundeswehr als Genehmigungsbehörde zuständig. Dabei handelt es sich um eine Behörde der Bundesverwaltung, woraus sich die vorrangige Anwendbarkeit der Bundeskompensationsverordnung ergibt, vgl. § 1 Abs. 1 Satz 1 BKompV.

Die Bundeskompensationsverordnung dient der Konkretisierung der Eingriffsregelung aus § 15 BNatSchG. Hierbei ist gem. § 4 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BKompV zur Ermittlung des Kompensationsbedarfs der vorhandene Zustand von Natur und Landschaft im Einwirkungsbereich des Vorhabens zu erfassen und zu bewerten.

An der Sachkunde, Objektivität und Unvoreingenommenheit der Gutachter – hier GFN (Gesellschaft für Freilandökologie und Naturschutzplanung mbH) – zweifelt die Genehmigungsbehörde nicht. Sofern in den nachfolgenden Ausführungen zu dem Kompensationsbedarf des Vorhabens keine eigenen Korrekturen, Aktualisierungen oder Ergänzungen ausdrücklich kenntlich gemacht werden, übernimmt die Genehmigungsbehörde inhaltlich die Feststellungen und Ergebnisse des Landschaftspflegerischen Begleitplans (Anlage 07 der Antragsunterlagen).

Zur Ermittlung des Kompensationsbedarfs ist zwischen der Eingriffsstärke zu differenzieren. Wenn bei den Biotoptypen mindestens eine erhebliche Beeinträchtigung (eB) zu erwarten ist, wird gem. § 7 Abs. 1 BKompV der biotopwertbezogene Kompensationsbedarf ermittelt. Gemäß § 7 Abs. 1 Nr. 1 BKompV ergibt sich der Kompensationswert einer Flächeninanspruchnahme in Wertpunkten (WP) aus der Multiplikation der beeinträchtigten Fläche in Quadratmetern mit dem Differenzwert des ursprünglichen Biotopwertes und des Zielbiotopes.

Soweit eine erhebliche Beeinträchtigung besonderer Schwere (eBS) zu erwarten ist, wird gem. § 7 Abs. 2 BKompV der funktionsspezifische Kompensationsbedarf verbal-argumentativ ermittelt. Die Kompensation des funktionsspezifischen Kompensationsbedarfs erfolgt über explizite Maßnahmen zur Verbesserung der betroffenen Schutzgutfunktion und unter Berücksichtigung der Anlage 5 BKompV. Die betroffenen Biotope sind demnach an anderer Stelle entsprechend ihrer Ausprägung im Eingriffsbereich wiederherzustellen. Eine erhebliche Beeinträchtigung besonderer Schwere war für den Biotoptypen „34.07a.01: Artenreiche, frische Mähwiese“ zu erwarten, weshalb dieser Biotoptyp gesondert zu betrachten ist und ein funktionsspezifischer Kompensationsbedarf zu ermitteln ist.

Für die restlichen vom Vorhaben betroffenen Biotoptypen war lediglich eine erhebliche Beeinträchtigung zu erwarten und somit der biotopwertbezogene Kompensationsbedarf zu ermitteln.

9.1.8.1.2 Biotopbezogener Kompensationsbedarf

Wie vorherig dargestellt ist für folgende Biototypen ein Eingriff mit erheblicher Beeinträchtigung zu erwarten und folglich gem. § 7 Abs. 1 BKompV der biotopbezogene Kompensationsbedarf zu errechnen:

Biotopcode	Biotoptyp	Biotopwert WP / m ²	Flächengröße in m ²	Flächenwert WP	Stärke, Dauer und Reichweite der vorhabenbe- zogenen Wirkun- gen
33.03.03	Intensivacker	6	78	-468	eB

52.01.08n.03	Funktionsgrün mit artenreicher Krautschicht oder mit Gehölzbestand mittlerer bis alter Ausprägung	14	2.564	-35.896	eB
34.07b.01	Mäßig artenreiche, frische Mähwiese	15	2.075	-31.125	eB
32.10	Vegetationslose bzw. -arme Fläche mit bindigem Substrat	18	448	-8.064	eB
51.11a.01	Sportrasenplatz	7	275	-1.925	eB
39.03.02	Sonstige krautige und grasige Säume und Fluren der offenen Landschaft	8	95	-760	eB

Für die Berechnung ist gem. § 7 Abs. 1 BKompV für jedes betroffene Biotop für eine Flächeninanspruchnahme die Differenz zwischen den Biotopwerten des vorhandenen Zustands und des nach dem Eingriff zu erwartenden Zustands zu bilden und mit der voraussichtlich beeinträchtigten Fläche in Quadratmetern zu multiplizieren.

Die Berechnungen und Ergebnisse nach der genannten Rechenformel können der folgenden Tabelle entnommen werden:

Ausgangsbiotop für die Kompensationsmaßnahmen nach § 8 Abs. 1 BKompV			Durch Vorhabenrealisierung verursachte Biototypen						
Biotop-code	Bio-toptyp	Bio-topwert WP / m²	Flä-chen-größe in m²	Biotop-code	Biototyp	Maß-nahme	Bio-topwert WP / m²	Differenz Biotopwerte vor und nach Vorhabenrealisierung	Errechneter Kompensationsbedarf nach § 7 Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 BKompV
32.10	Vegetationslose bzw. -arme Fläche mit bindigem Substrat	15	172	53.01.07 a.02	Sonstige Einzelgebäude, moderne Bauweise	Neubau Hochbauten	0	15	2.577
			31	52.01.01 a	Versiegelter oder sonstiger gepflasterter Verkehrs- oder Betriebsweg	Neubau Straßen und Wege	0	15	471
			244	52.01.01 a	Versiegelter oder sonstiger gepflasterter Verkehrs- oder Betriebsweg	Neubau Flugbetriebsflächen	0	15	3.665
34.07b.01	Mäßig artenreiche, frische	15	410	52.01.01 a	Versiegelter oder sonstiger gepflasterter Verkehrs- oder Betriebsweg	Neubau Straßen und Wege	0	15	6.147

	Mäh- wiese		85	52.03.01	Versiegelter Platz oder sons- tiger gepflas- terte Platz	Neubau ILS-Sen- deanlag	0	15	1.277
			222	53.01.07 a.02	Sonstige Einzel- gebäude, mo- derne Bauweise	Neubau Hoch- bauten	0	15	3.332
			1.358	52.01.01 a	Versiegelter oder sonstiger gepflasterter Verkehrs- oder Betriebsweg	Neubau Flugbe- triebsflä- chen	0	15	20.364
33.03.0 3	Intensiv bewirt- schafte- ter Acker auf Sand- boden mit stark verarm- ter oder fehlen- der Sege- talvege- tation	6	21	53.01.07 a.02	Sonstige Einzel- gebäude, mo- derne Bauweise	Neubau SATCOM	0	6	124
			58	53.01.07 a.02	Sonstige Einzel- gebäude, mo- derne Bauweise	Neubau Zaun	0	6	347
52.01.0 8n.03	Funkti- onsgrün mit ar- tenrei- cher	14	1.502	52.01.01 a	Versiegelter oder sonstiger gepflasterter Verkehrs- oder Betriebsweg	Neubau Flugbe- triebsflä- chen	0	14	21.021

	Kraut- schicht oder mit Gehölz- bestand mittlerer bis alter Ausprä- gung		589	53.01.07 a.02	Sonstige Einzel- gebäude, mo- derne Bauweise	Neubau Hoch- bauten	0	14	8.242
			11	52.03.01	Versiegelter Platz oder sons- tiger gepflas- terte Platz	Neubau ILS-Sen- deanlage	0	14	154
			463	52.01.01 a	Versiegelter oder sonstiger gepflasterter Verkehrs- oder Betriebsweg	Neubau Straßen und Wege	0	14	6.482
39.03.0 2	Sonstige krautige und gra- sige Säume und Flu- ren der offenen Land- schaft	8	26	52.01.01 a	Versiegelter oder sonstiger gepflasterter Verkehrs- oder Betriebsweg	Neubau Straßen und Wege	0	8	208
			69	53.01.07 a.02	Sonstige Einzel- gebäude, mo- derne Bauweise	Neubau Hoch- bauten	0	8	552
51.11a. 01	Sportra- senplatz	7	275	53.01.07 a.02	Sonstige Einzel- gebäude, mo- derne Bauweise	Neubau Hoch- bauten	0	7	1.927
									Summe: 76.889

Es ergibt sich ein biotopwertbezogener Gesamtkompensationsbedarf von 76.889 WP. Der Kompensationsbedarf i.H.v. 76.889 Wertpunkten ist auszugleichen. Somit waren Kompensationsmaßnahmen zu ermitteln.

Gemäß § 8 Abs. 1 BKompV sind erhebliche Beeinträchtigungen von Biotopen ausgeglichen oder ersetzt, wenn im betroffenen Naturraum und innerhalb einer angemessenen Frist eine Aufwertung des Naturhaushalts oder des Landschaftsbildes erfolgt, deren Biotopwert dem nach § 7 Abs. 1 BKompV ermittelten biotopwertbezogenen Kompensationsbedarf entspricht.

Vorliegend sollen zur Kompensation verschiedene Flächen entsiegelt werden. Bei einer Aufwertung des Naturhaushalts oder des Landschaftsbildes, die mit einer Entsiegelung einer vollversiegelten Fläche verbunden ist, sind zusätzlich 30 Wertpunkte je Quadratmeter aufgewerteter Fläche anzusetzen, vgl. § 8 Abs. 3 Satz 1 BKompV. Bei der Entsiegelung einer teilversiegelten Fläche kann ein Bonus von 20 Wertpunkte je Quadratmeter angerechnet werden. Unter Berücksichtigung dieser Bonuspunkte wird errechnet, inwiefern sich der ermittelte biotopwertbezogene Kompensationsbedarf (i.H.v. 76.889 Wertpunkten) um den Biotopwert reduziert, der durch Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen erzielt worden ist.

Entsiegelung von vollversiegelten Flächen:

Ausgangsbiotop Biotopcode vor Entsiegelung	Biotoptyp vor Entsiegelung	Biotopwert WP / m ² vor Entsiegelung	Flächengröße in m ²	Zielbiotop nach Entsiegelung	Biotopwert WP / m ² nach Entsiegelung	Erzielter Kompensationswert Differenz Biotopwerte x m ²	Anrechnung Bonus nach § 8 Abs. 3 BKompV 30 WP / m ²
52.03.02	Sonstige Lagefläche (Sly)	3	3.699,14	GMm	20	62.885	110.974

52.01.01a	Vollversiegelte Verkehrsfläche (SVs)	0	32.212,52	GMm	20	644.250	966.376
51.01	Sonstige vegetationsarme/-freie Fläche (SXy)	5	98,83	GMm	20	1.482	2.965
Summe						708.618	1.080.315
Erzielter Kompensationswert unter Berücksichtigung des Bonus für Entsiegelung						1.080.315	

Entsiegelung von teilversiegelten Flächen:

Ausgangsbiotop Biotop-code vor Entsiegelung	Biotoptyp vor Entsiegelung	Biotopwert WP / m ² vor Entsiegelung unter Abzug von 3 WP für Teilversiegelung	Flächengröße in m ²	Zielbiotop nach Entsiegelung	Biotopwert WP / m ² nach Entsiegelung	Erzielter Kompensationswert Differenz Biotopwerte x m ²	Anrechnung Bonus 20 WP / m ²
34.07a.01	Mesophile Freilandmähwiese frischer Standorte (GMm)	17	2.591,37	GMm	20	7.774	51.827
34.07a.01	Mesophile Freilandmähwiese frischer Standorte (GMm)	17	1.700,02	GMt	20	5.100	34.000

34.07b.01	Mäßig artenreiches Wirtschaftsgrün- land (GYy)	12	1.854,42	GYy	15	5.563	37.088
39.03.02	Ruderales Grasflur (RHg)	5	25,58	GMm	20	384	512
39.03.01a	Staudenflur frischer Standorte (RHt)	15	8.110,60	GMm	20	40.553	162.212
52.01.08n.03	Rasenfläche, arten- reich (SGe)	8	313,16	SGe	11	939	6.263
Summe						60.314	291.903
Erzielter Kompensationswert unter Berücksichtigung des Bonus für Entsiegelung						291.903	

Bei einem Kompensationsbedarf von 76.889 WP und unter Anrechnung der bevorrateten Kompensation für die Entsiegelung – bei Berücksichtigung des Bonus für die Entsiegelung der vollversiegelten von 30 WP/m² – in Höhe von 1.080.315 WP und der bevorrateten Kompensation für die Teilentsiegelung – bei Berücksichtigung des Bonus für die Entsiegelung teilversiegelter Flächen von 20 WP/m² – in Höhe von 291.903 WP, entsteht insgesamt ein biotopwertbezogener Wertpunkteüberschuss von 1.295.329 WP.

Dem Vorhabenträger werden somit **1.295.329 WP** biotopwertbezogener Wertpunkteüberschuss gutgeschrieben, die als bevorratete Kompensationsmaßnahme ausschließlich für biotopwertbezogene Kompensationserfordernisse angerechnet werden können.

9.1.8.1.3 Funktionsbezogener Kompensationsbedarf

Für folgende zwei Biotope sind Eingriffe mit erheblicher Beeinträchtigung von besonderer Schwere zu erwarten, und daher nach § 7 Abs. 2 Nr. 1 BKompV der funktionsspezifische Kompensationsbedarf zu ermitteln:

Biotopcode	Biototyp	Biotopwert WP / m ²	Flächengröße in m ²	Flächenwert WP	Stärke, Dauer und Reichweite der vorhabenbe- zogenen Wirkun- gen
34.07a.01	Artenreiche, frische Mähwiese	20	124.838	-2.496.763	eBS
34.07a.01	Artenreiche, frische Mähwiese	20	22.272	-445.436	eBS

Die Ermittlung des funktionsspezifischen Kompensationsbedarfs erfolgt verbal-argumentativ.

Ausgangsbiotop für die Kompensationsmaßnah- men nach § 8 Abs. 1 BKompV			Durch Vorhabenrealisierung verursachte Biototypen						
Bio- top- cod e	Bio- toptyp	Bio- topwer t WP / m ²	Flä- chen- größe in m ²	Biotop- code	Biototyp	Maß- nahm e	Bio- topwert WP / m ²	Differenz Bi- otopwerte vor und nach Vorha- benrealisie- rung	Errechneter Kom- pensationsbedarf nach § 7 Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 BKompV
34. 07a. 01	Artenrei- che, fri- sche Mäh- wiese	20	14.289	52.01.01 a	Versiegelter oder sonstiger gepflas- terter Verkehrs- oder Betriebsweg	Neu- bau Stra- ßen und Wege	0	20	285.781

	(Mesophile Flachland- mähwiese frischer Standorte (GMm))		1.161	52.03.01	Versiegelter Platz oder sonstiger ge- pflasterter Platz	Neu- bau ILS- An- lage	0	20	23.228
			37.015	53.01.07 a.02	Sonstige Einzelge- bäude, moderne Bauweise	Neu- bau Hoch- bau- ten	0	20	740.293
			72.373	52.01.01 a	Versiegelter oder sonstiger gepflas- terter Verkehrs- oder Betriebsweg	Neu- bau Flug- be- triebs- flä- chen	0	20	1.447.462
Summe									2.496.763
34. 07a. 01	Artenrei- che, fri- sche Mäh- wiese (Mesophile	20	386	52.01.01 a	Versiegelter oder sonstiger gepflas- terter Verkehrs- oder Betriebsweg	Neu- bau Stra- ßen und Wege	0	20	7.716
			1.072	52.03.01	Versiegelter Platz oder sonstiger ge- pflasterte Platz	Neu- bau ILS-	0	20	21.449

Flach- land- mähwies e trocke- ner Stand- orte (GMt))					Sen- dean- lag			
	955	53.01.07 a.02	Sonstige Einzelge- bäude, moderne Bauweise	Neu- bau Hoch- bau- ten	0	20	19.100	
	19.859	52.01.01 a	Versiegelter oder sonstiger gepflas- terter Verkehrs- oder Betriebsweg	Neu- bau Flug- be- triebs- flä- chen	0	20	397.171	
Summe							445.436	

Es ergibt sich ein funktionsbezogener Kompensationsbedarf von 2.496.763 WP für die Eingriffe in die mesophile Flachlandmähwiese frischer Standorte (GMm) und 445.436 WP für Eingriffe in mesophile Flachlandmähwiese trockener Standorte (GMt).

Die betroffenen Biotope sind an anderer Stelle entsprechend ihrer Ausprägung im Eingriffsbereich wiederherzustellen. Der Kompensationsbedarf für die Eingriffe in das GMm- und das GMt-Biotop gelten gleichwertig ausgeglichen bei einer Entwicklung von mesophilem Grünland (GM). Insgesamt sind somit 2.942.199 WP auszugleichen.

Als Kompensationsmaßnahme soll eine Ackerfläche (AAy, 6 WP) in ein mesophiles Grünland frischer Standorte (GMm, 20 WP) umgewandelt werden. Um den Kompensationsbedarf von 2.942.199 WP zu decken, ist die Umwandlung einer Fläche von 210.157 m² erforderlich. Dieses Ergebnis beruht auf folgender Rechnung:

	Rechenweg	Ergebnis
Schritt 1	Differenz der WP des Zielbiotops (20 WP / m ²) und des Ausgangsbiotops der vorgesehenen Kompensationsfläche (6 WP / m ²)	14 WP / m ²
Schritt 2	Kompensationsbedarf (2.942.199 WP) dividieren mit 14 WP / m ²	210.157 m ²

Somit ist für den Ausgleich nach § 15 Abs. 1 BNatSchG i.V.m. BKompV eine Umwandlung einer Ackerfläche mit einer Fläche von 210.157 m² in mesophiles Grünland frischer Standorte notwendig.

9.1.8.2 Zusammenfassung Kompensation nach BKompV

Die Eingriffe in die betroffenen Biotoptypen gemäß § 14 BNatSchG können allesamt gemäß § 15 Abs. 2 BNatSchG durch Ersatz- und Ausgleichsmaßnahmen kompensiert werden.

9.1.9 Ergebnis Eingriffsprüfung nach § 14 Abs. 1 BNatSchG

Die mit dem beantragten Vorhaben verursachten unvermeidbaren Eingriffe in die Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts i.S.v. § 14 Abs. 1 BNatSchG können aber durch die angeordneten, im Landschaftspflegerischen Begleitplans (Anlage 07 der Antragsunterlagen) im einzelnen aufgeführten Ausgleichsmaßnahmen vollständig kompensiert werden.

Die hier vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen sind geeignet und erforderlich, um die unvermeidlichen Beeinträchtigungen der Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts auszugleichen. Der Ausgleich erfolgt eingriffsnah und stellt die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts im Umfang der Ausgleichsmaßnahmen gleichartig wieder her.

Mit den angeordneten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ist das Vorhaben daher mit den Belangen des Naturschutzes und der Landschaftspflege vereinbar und wird gem. § 17 Abs. 1 BNatSchG von der Genehmigungsbehörde im Benehmen mit der zuständigen unteren Naturschutzbehörde für zulässig erklärt.

9.2 Spezielle artenschutzrechtliche Prüfung gem. § 44 BNatSchG

Bei der Entscheidung über die Zulassung des Vorhabens war auch der besondere Artenschutz zu beachten. Die artenschutzrechtlichen Zulassungsvoraussetzungen liegen vor.

9.2.1 Rechtsgrundlagen

Die zentralen Vorschriften des besonderen Artenschutzes finden sich in den §§ 44 und 45 des BNatSchG. § 44 Abs. 1 Nr. 1-4 BNatSchG enthalten für die besonders geschützten Pflanzen- und Tierarten relevante Zugriffsverbote. Dies betrifft insbesondere das Tötungs-, Verletzungs- oder Störungsverbot, bzw. das Zerstörungsverbot in Bezug auf Lebensstätten. Gem. § 44 Abs. 5 BNatSchG ist die Anordnung vorgezogener Ausgleichsmaßnahmen zur Gewährung der durchgängigen ökologischen Funktion für streng geschützte Arten und europäische Vogelarten möglich.

9.2.2 Datengrundlage

Die Genehmigungsbehörde akzeptiert den von dem Antragsteller eingereichten Artenschutzrechtlichen Fachbeitrag „Spezielle artenschutzrechtliche Prüfung“ (Anlage 09 der Antragsunterlagen) im Überarbeitungsstand vom 07.11.2025. An der Sachkunde, Objektivität und Unvoreingenommenheit der Gutachter – hier der GFN mbH (Gesellschaft für Freilandökologie und Naturschutzplanung mbH) – zweifelt die Genehmigungsbehörde nicht. Sofern in den nachfolgenden Ausführungen zu den Auswirkungen des Vorhabens auf die geschützten Arten i.S.d. § 44 BNatSchG keine eigenen Korrekturen, Aktualisierungen oder Ergänzungen ausdrücklich kenntlich gemacht werden, übernimmt die Genehmigungsbehörde inhaltlich die Feststellungen und Ergebnisse der Berichte.

9.2.3 Bestand

9.2.3.1 Fledermäuse

Alle in Schleswig-Holstein vorkommenden Fledermausarten sind Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie. In der Umgebung des Flugplatzes wurden in Winterquartieren sechs Arten nachgewiesen, auf dem Flugplatz selbst im Jahr 2020 elf Arten. Nachgewiesen wurden u. a. Breitflügelfledermaus, Großer Abendsegler, Zwerg-, Mücken- und Rauhaufledermaus, Fransen-, Wasser- und Teichfledermaus, Große Bartfledermaus, Nymphenfledermaus (Einzelnachweis) sowie das Braune Langohr.

Die Fledermausquartiere liegen nicht im direkten Eingriffsbereich, und die Grünlandflächen im Projektgebiet besitzen aufgrund geringer Insektenvorkommen nur geringe Bedeutung als Jagdhabitat. Eine Lärmempfindlichkeit ist bei den meisten Arten nicht anzunehmen, lediglich das Braune Langohr gilt als empfindlicher. Eine grundsätzliche Betroffenheit kann jedoch nicht ausgeschlossen werden, weshalb die Artengruppe in der Konfliktanalyse weiter berücksichtigt wird.

9.2.3.2 Weitere Säugetierarten

Für die im Anhang IV der FFH-Richtlinie aufgeführten Säugetierarten (Schweinswal, Fischotter, Birkenmaus und Biber) können aufgrund ihrer Verbreitung und spezifischen Lebensraumsprüche Vorkommen im Untersuchungsgebiet ausgeschlossen werden. Diese Arten sind zudem gegenüber den geplanten flugbetrieblichen Änderungen unempfindlich. Der Wolf tritt in Schleswig-Holstein derzeit nur vereinzelt als Zu- oder Durchwanderer aus südöstlichen Teilpopulationen auf. Eine Betroffenheit dieser Arten durch das Vorhaben ist somit ausgeschlossen.

9.2.3.3 Reptilien

Im Rahmen der Reptilienkartierung auf dem Flugplatz im Jahr 2020 wurden keine Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie auf den Probeflächen nachgewiesen. Lediglich die Waldeidechse (*Zootoca vivipara*) konnte festgestellt werden. Der Eingriffsbereich mit überwiegend mesophilem Grünland, intensiv genutzten Rasenflächen und versiegelten Verkehrswegen ist für Reptilien ungeeignet. Gegenüber den geplanten flugbetrieblichen Änderungen ist diese Artengruppe unempfindlich. Eine potenzielle Betroffenheit ist daher ausgeschlossen, weshalb Reptilien in der weiteren Konfliktanalyse nicht berücksichtigt werden.

9.2.3.4 Amphibien

Im Arten- und Fundpunktkatasters des Landes Schleswig-Holstein (AFK) liegen Daten zu den Amphibienarten Kreuzkröte und Kammmolch vor. Die Kreuzkröte besiedelt natürlicherweise Überschwemmungsbereiche von Flussauen, kann jedoch auch anthropogen genutzte Flächen wie Sand- und Kiesgruben nutzen. Kammmolche benötigen Laichgewässer mit ausgeprägtem Ufer- und Unterwasserbewuchs, guter Besonnung und fischfreiem Gewässergrund sowie einen landlebensraumnahen Bereich mit Versteckmöglichkeiten. Im Eingriffsbereich des Vorhabens sind solche geeigneten Habitatstrukturen nicht vorhanden, sodass ein Vorkommen ausgeschlossen werden kann.

Bei der Amphibienkartierung 2020 wurden vier Gewässer untersucht. In drei Gewässern (S02, S03, S04) wurden nur Arten nachgewiesen, die nicht im Anhang IV der FFH-RL aufgelistet sind. Im Gewässer S01 wurden unbestimmte Braunfrösche gefunden, bei denen es sich möglicherweise um Moorfrösche (*Rana arvalis*) handeln könnte. Alle Gewässer liegen jedoch fernab der Eingriffsbereiche und sind durch versiegelte Flächen und Gehölze getrennt. Die Artengruppe ist gegenüber den geplanten flugbetrieblichen Änderungen unempfindlich. Eine potenzielle Betroffenheit von Amphibien durch das Vorhaben wird daher ausgeschlossen, weshalb diese Artengruppe nicht weiter betrachtet wird.

9.2.3.5 Europäische Vogelarten

Brutvögel:

Auf dem NATO-Flugplatz Schleswig liegen ausweislich des Regionalplans 2020 keine bedeutenden Wiesenvogel-Brutgebiete, jedoch wurde 2020 eine Brutvogelkartierung durchgeführt, bei der Reviere von 54 Arten nachgewiesen wurden, darunter 18 Arten mit besonderem Schutzstatus (Gehölz-, Offenland- und Gebäudebrüter).

Das Gelände bietet hohes Potenzial für besonders geschützte Arten wie Feldlerche (13,5 Brutpaare/10 ha) und Großer Brachvogel (13 Brutpaare auf 450 ha), beide als „gefährdet“ eingestuft. Weitere nach der Roten Liste Schleswig-Holstein geschützte Brutvögel sind Rebhuhn, Wachtel, sowie Kuckuck und Dohle (Vorwarnliste). Aufgrund des Vorkommens bedeutender und seltener Offenlandbrüter in hoher Dichte hat der Flugplatz eine herausragende Bedeutung für Brutvögel.

Die Brutvögel des Nahbereichs können durch die vorhabenbedingte Flächenversiegelung und flugbetriebliche Änderungen potenziell betroffen sein.

Groß- und Greifvögel:

Im 6 km-Umfeld des Flugplatzes sind Brutplätze von Graureiher, Mäusebussard, Seeadler, Wanderfalke, Steinkauz, Schleiereule und Uhu bekannt. Die nördlich gelegene, strukturreiche Landschaft mit der Schlei, Wäldern, Nooren und grünlandreicher Knicklandschaft bietet einen geeigneten Lebensraum. Besonders der Seeadler ist von hoher Bedeutung für das Vogelschutzgebiet DE 1423-491 „Schlei“. Südwestlich des Flugplatzes gibt es mehrere Brutnachweise des stark gefährdeten Steinkauzes.

Am Flugplatz selbst wurden Brutvorkommen des Turmfalken und der Waldohreule nachgewiesen. Die Waldohreule nutzt kleine Nadelholzbestände und Feldgehölze, der Turmfalke ist auf Gebäuden und in Feldgehölzen präsent. Der Flugplatz stellt insgesamt ein günstiges Nahrungshabitat für Greifvögel dar.

Da keine Gehölze entfernt werden, ist eine Betroffenheit von Horstbäumen ausgeschlossen. Durch die Versiegelungsmaßnahmen auf einer Fläche von 15 ha geht jedoch ein Teil des Nahrungshabitats verloren. Zudem besteht eine potenzielle Beeinträchtigung durch flugbetriebliche Änderungen.

Rastvögel:

Die Flächen des Flugplatzes haben aufgrund des Flugbetriebs und der Bewirtschaftungsart (extensives Grünland mit 2- bis 3-maliger Mahd) nur ein geringes Rastvogelpotenzial. Landesweit bedeutende Rastvogelbestände treten auf dem Gelände selbst nicht auf, sodass direkte Beeinträchtigungen durch Flächeninanspruchnahme ausgeschlossen sind. Potenzielle Auswirkungen ergeben sich daher nur durch flugbetrieblicher Änderungen.

Im Umland des Flugplatzes liegt die Schlei (2,9 km nordöstlich), ein international bedeutendes Rastgebiet für Wasservögel und als europäisches Vogelschutzgebiet DE 1423-491 ausgewiesen. Besonders hervorzuheben ist die Bedeutung für Reiherenten und die Eiderentenpopulation der Ostsee. Weitere Rastvögel sind die Tafelente, die Schellente, der Gänsesäger, der Zwergsäger und der Singschwan.

Innerhalb eines 25 km-Radius befinden sich weitere Vogelschutzgebiete:

- DE 1622-493 „Eider-Treene-Sorge-Niederung“ (9,6 km) – Zwergschwan, Kornweihe, Goldregenpfeifer, Singschwan
- DE 1623-401 „Binnendünen- und Moorlandschaft im Sorgetal“ (9,7 km) – keine bedeutenden Arten
- DE 1525-491 „Eckernförder Bucht mit Flachgründen“ (20,9 km) – Eiderente, Haubentaucher, Reiherente, Schellente

Im Jahr 2020 wurden 100 bis 250 Zwergschwäne nördlich der Schlei, etwa 5 km nordöstlich des Flugplatzes, festgestellt. Singschwäne traten in Trupps von bis zu 400 Exemplaren innerhalb von

25 km auf, wobei die nächsten Rastvorkommen mindestens 6,3 km entfernt lagen. Direkte Beeinträchtigungen von Rastvögeln auf dem Flugplatzgelände sind aufgrund der geringen Eignung und fehlender landesweit relevanter Bestände auszuschließen; potenzielle Effekte betreffen ausschließlich die Umgebung durch flugbetriebliche Änderungen.

Zugvögel:

Jährlich queren schätzungsweise mehrere Millionen Enten, Watvögel und Möwen sowie 50–100 Millionen Singvögel das Land Schleswig-Holstein, wobei der Hauptteil des Vogelzuges nachts erfolgt. Nachtzieher sind vor allem insektenfressende Kleinvögel, Drosseln, viele Limikolen, Lappentaucher und Entenarten, während tagsüber vor allem thermikabhängige Segelflieger wie Störche, Kraniche und Greifvögel ziehen. Weitere Tagzieher sind Kiebitz, Möwen, Tauben, Lerchen, Stelzen, Pieper, Finken, Ammern, Stare, Krähen und Schwalben. Manche Arten ziehen sowohl tagsüber als auch nachts, darunter Graureiher, Schwäne, Gänse, viele Entenarten und Drosseln. Landvögel meiden größere Gewässer, Wasservögel bevorzugen kurze Flugstrecken über Land, was zu großen Konzentrationen an charakteristischen Landmarken führt. Die Schlei stellt hierbei eine wichtige Zugachse für Wasservögel dar, da die Flugstrecke Richtung Nordsee hier am kürzesten ist.

Flächeninanspruchnahmen innerhalb des Flugplatzgeländes haben für diese Artengruppe keine Relevanz; potenzielle Beeinträchtigungen können ausschließlich durch flugbetriebliche Änderungen entstehen.

9.2.4 Schädigungs- und Tötungsverbot § 44 Abs. 1 Nr. 1

Gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG ist es verboten, wild lebenden Tieren der besonders geschützten Arten nachzustellen, sie zu fangen, zu verletzen oder zu töten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören.

9.2.4.1 Verwirklichung durch Flächeninanspruchnahme

Baubedingt kann der Verbotstatbestand gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG im vorliegenden Fall aufgrund der Flächeninanspruchnahme durch die Verletzung oder Tötung von immobilen Individuen geschützter Arten sowie durch die Schädigung ihrer Brutgebiete verwirklicht werden.

9.2.4.1.1 Auswirkungen auf Fledermäuse

Für die Artengruppe der Fledermäuse kann die Verwirklichung des Verbotstatbestands ausgeschlossen werden, da durch das Vorhaben keine Fledermausquartiere betroffen sind.

9.2.4.1.2 Auswirkungen auf Europäische Vogelarten

Ein signifikant erhöhtes Tötungsrisiko für Brutvögel besteht, wenn die geplanten Flächen während der Bauarbeiten von Offenlandbrütern wie Feldlerchen, Großen Brachvögeln, Wachteln oder Rebhühnern als Brutplatz genutzt werden und es zu einem Verlust von Eiern oder Jungvögeln kommt. Um dies zu verhindern, sollten die Bauarbeiten außerhalb der Brutzeit (16.08. bis 28.02.) beginnen. Falls dieser Zeitraum nicht eingehalten werden kann, sind Vergrämnungsmaßnahmen durch fachlich geschultes Personal erforderlich, einschließlich der Aufstellung von Flatterbändern ab dem 01.03. bis Baubeginn sowie einer negativen Besatzkontrolle vor Beginn der Arbeiten vgl. Nebenbestimmungen A.III.1.5, 1.6, 1.7.

9.2.4.2 Verwirklichung durch flugbetriebliche Änderungen

Der Verbotstatbestand gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG kann im vorliegenden Fall bei flugbetrieblichen Änderungen durch die Verletzung oder Tötung von Individuen, die sich im Luftraum aufhalten, verwirklicht werden. Dies tritt ein, wenn das erhöhte Flugaufkommen zu einem gesteigerten Schlagrisiko führt, wodurch das allgemeine Tötungsrisiko überschritten wird. Von diesem Wirkpfad könnten potenziell betroffen sein: Fledermäuse, Brutvögel, Rastvögel und Zugvögel.

9.2.4.2.1 Auswirkungen auf Fledermäuse

Ein Tötungsrisiko für Fledermäuse besteht potenziell während Starts und Landungen von Luftfahrzeugen. Laut dem Flug- und Bodenlärmgutachten der ACCON GmbH (Überarbeitungsstand 2024) sind im „Prognoseszenario 2036“ für die sechs verkehrsreichsten Monate 3.922 Flugbewegungen zu erwarten, davon 183 in der Nacht. Aufgrund der seltenen nächtlichen Flugbewegungen, der Weiträumigkeit des Flugplatzes als Jagdgebiet und der geringen Vorkommensdichte an Fledermäusen ist das Tötungsrisiko nicht signifikant erhöht.

9.2.4.2.2 Auswirkungen auf Europäische Vogelarten

Eine Kollisionsgefährdung von Vögeln mit Luftfahrzeugen ist grundsätzlich gegeben. Jedoch sind moderne Luftfahrzeuge so konzipiert, dass das Vogelschlagrisiko auf ein Minimum reduziert ist. Daher ist ein signifikant erhöhtes Tötungsrisiko von Brut-, Rast- oder Zugvögeln durch vermehrte Flugbewegungen auszuschließen.

9.2.5 Störungsverbot § 44 Abs. 1 Nr. 2

Gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG ist es verboten, wild lebende Tiere streng geschützter Arten und der europäischen Vogelarten während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwintungs- und Wanderzeiten erheblich zu stören; eine erhebliche Störung liegt vor, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert.

9.2.5.1 Verwirklichung durch Flächeninanspruchnahme

Der Verbotstatbestand des §§ 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG könnte verwirklicht sein, wenn durch Flächeninanspruchnahme geschützte Arten den Vorhabenbereich verlassen und sich dadurch der Erhaltungszustand der lokalen Population verschlechtert.

9.2.5.1.1 Auswirkungen auf Fledermäuse

In Hinblick auf die Fledermausarten gehen von den Bauarbeiten und der Flächeninanspruchnahme keine weitreichenden Störwirkungen aus, sodass der Erhaltungszustand von lokalen Populationen nicht erheblich verschlechtert wird. Die Verwirklichung des Verbotstatbestands kann somit ausgeschlossen werden.

9.2.5.1.2 Auswirkungen auf Europäische Vogelarten

Von der baubedingten Flächeninanspruchnahme gehen für die vorkommenden, wenig empfindlichen Brutvogelarten keine weitreichenden Störwirkungen aus und der „Erhaltungszustand von lokalen Populationen“ im Sinne des Artenschutzrechts wird nicht erheblich verschlechtert.

9.2.5.2 Verwirklichung durch flugbetriebliche Änderungen

Der Verbotstatbestand gem. § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG könnte im vorliegenden Fall durch flugbetriebliche Änderungen verwirklicht werden, wenn dadurch geschützte Arten den Wirkbereich des Vorhabens verlassen und sich der Erhaltungszustand der lokalen Population verschlechtert. Von diesem Wirkpfad könnten betroffen sein: Fledermäuse, Brutvögel, Groß- und Greifvögel, Rastvögel und Zugvögel.

9.2.5.2.1 Auswirkungen auf Fledermäuse

Die einzige schallempfindliche Fledermausart im Projektgebiet ist das Braune Langohr. Laut dem Flug- und Bodenlärmgutachten der ACCON GmbH (Überarbeitungsstand 2024) wird im „Prognoseszenario 2036“ gegenüber der derzeitigen Situation im „Vergleichsszenario 2017 – 2020“ eine Abnahme der Fluglärmbelastung an für Fledermäuse relevanten Immissionsorten erwartet, sowohl tagsüber als auch nachts. Da die Nachtzeit für Fledermäuse besonders relevant ist, sind weitreichende Störwirkungen durch flugbetriebliche Änderungen ausgeschlossen.

9.2.5.2.2 Auswirkungen auf Europäische Vogelarten

Im „Prognoseszenario 2036“ sind rund 3.922 Flugbewegungen in den sechs verkehrsreichsten Monaten zu erwarten (davon 3.739 am Tag und 183 in der Nacht). Das entspricht etwa 21 Flugbewegungen pro Tag und 1 pro Nacht. Gegenüber der derzeitigen Situation im „Vergleichsszenario 2017 - 2020“ wird insgesamt eine Abnahme der Lärmimmissionen prognostiziert, da das Luftfahrzeug Tornado am Standort Jagel ersatzlos ausgemustert wird.

Brutvögel:

Für Brutvögel auf dem Flugplatz und in der Umgebung ist aufgrund der bestehenden Vorbelastung durch Fluglärm und Flugbewegungen von einer Gewöhnung der Vogelarten auszugehen. Der Lärmpegel ist künftig deutlich geringer, sodass keine erheblichen Störwirkungen zu erwarten sind. Eine Verschlechterung des Erhaltungszustands lokaler Populationen im Sinne des Artenschutzes ist auszuschließen; der Verbotstatbestand nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG wird somit nicht erfüllt.

Rastvögel:

Auch bei Rastvögeln sind keine erheblichen Beeinträchtigungen zu erwarten. Optische Störungen treten nur vereinzelt im unmittelbaren Umfeld des Flugplatzes auf, da die meisten Flugbewegungen in über 300 m Höhe erfolgen. Diese Störereignisse werden daher als geringfügig eingestuft. Akustische Beeinträchtigungen durch den Flugbetrieb führen nicht zu einer dauerhaften Erhöhung der Schallimmissionen, sodass keine Maskierungseffekte oder Einschränkungen der innerartlichen Kommunikation zu erwarten sind. Der Erhaltungszustand der Rastvogelpopulationen bleibt somit unbeeinträchtigt.

Zugvögel:

Der NATO-Flugplatz Schleswig liegt zwar in einer Hauptzugachse des Vogelzugs, doch die Starts und Landungen sind kurzzeitig und überschneiden sich nur selten mit dem Aufenthalt von Zugvögeln im Nahbereich. Gelegentliche Ausweichmanöver einzelner Individuen sind möglich, führen jedoch nicht zu weitreichenden Störwirkungen oder zu einer Verschlechterung des Erhaltungszustands der Populationen.

Für Brut-, Rast- und Zugvögel sind durch das Vorhaben keine erheblichen Störungen und somit keine artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG zu erwarten.

9.2.6 Verbot der Beeinträchtigung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten § 44 Abs. 1 Nr. 3

Gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG ist es verboten, Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der wild lebenden Tiere der besonders geschützten Arten aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören.

9.2.6.1 Verwirklichung durch Flächeninanspruchnahme

Eine Beeinträchtigung von Fortpflanzungs- oder Ruhestätten gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG liegt vor, wenn durch das Vorhaben die Funktionalität einer solchen Stätte (z.B. Vogelbrutplatz, Jagdhabitat von Fledermäusen) dauerhaft beeinträchtigt wird. Bleibt die Funktion der Fortpflanzungs- und Ruhestätte im räumlichen Umfeld jedoch erhalten, wird der Verbotstatbestand nicht verwirklicht.

9.2.6.1.1 Auswirkungen auf Fledermäuse

Durch die für die Realisierung des Vorhabens notwendige Flächeninanspruchnahme werden potenzielle Jagdhabitats der lokalen Fledermausfauna zerstört, welche aber von untergeordneter Bedeutung auf dem Flugplatz sind. Es handelt sich um eine Versiegelung von 15 ha bei einer Gesamtfläche von etwa 450 ha ähnlich strukturierten Offenlands/Grünlands des Flugplatzes. Besser geeignete Nahrungshabitats stehen im Umfeld der beanspruchten Flächen ausreichend zur Verfügung. Randbereiche und Gebiete außerhalb der Liegenschaft bieten für die meisten Arten höhere Potenziale als Nahrungshabitats aufgrund größerer Strukturvielfalt, insbesondere für strukturgebundene jagende Arten wie Braunes Langohr, Zwerg-, Mücken-, Fransen-, Wasser- und Teichfledermaus sowie Große Bartfledermaus. Durch die dauerhafte Inanspruchnahme der Flächen gehen somit keine Fortpflanzungs- und Ruhestätten von Fledermäusen verloren. Der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG ist somit nicht verwirklicht.

9.2.6.1.2 Auswirkungen auf Europäische Vogelarten

Durch die Versiegelung von 15 ha hochwertigem Offenland gehen wertvolle Brutflächen verloren. Nach Abzug der Entsiegelung und Wiederherstellung von 5 ha artenreichem Grünland verbleibt ein Nettoverlust von 10,2 ha, wodurch Lebensräume von etwa 13,8 Brutpaaren der Feldlerche, 0,29 des Großen Brachvogels, 0,18 des Rebhuhns und 0,05 der Wachtel entfallen. Für Rebhuhn und Wachtel sind aufgrund geringer Brutdichten und verbleibender geeigneter Flächen keine Ausgleichsmaßnahmen erforderlich. Der Habitatverlust für Feldlerche und Großen Brachvogel wird durch entsprechende Ausgleichsflächen kompensiert, die als Bruthabitats entwickelt werden. Als Ausgleich wird auf einer Fläche mit einer Größe von 24 ha mesophiles Grünland entwickelt. Da Wiesenbrüter Abstand zu Gehölzen halten, sind 3,5 ha der Flächen nicht nutzbar (bei einem durchschnittlichen Meideabstand von 20 m und 1.768 m Knicklänge). Hieraus ergibt sich eine Ausgleichsfläche von insgesamt 20,5 ha. Dies ist ausreichend als Kompensation für den Brutplatzverlust von 17,1 ha durch die geplanten Baumaßnahmen. Für Arten mit geringerer Dichte, wie Rebhuhn und Wachtel, sind keine Ausgleichsflächen erforderlich, da ausreichend Flächen im Zusammenhang erhalten bleiben. Rastvögel sind durch den Flächenverlust nur gering betroffen, da die betroffenen Flächen von untergeordneter Bedeutung sind. Somit sind hier keine erheblichen Beeinträchtigungen durch den Habitatverlust zu erwarten. Mit Umsetzung dieser Maßnahmen ist eine Verwirklichung des artenschutzrechtlichen Verbotstatbestands ausgeschlossen.

Im Zuge dieses artenschutzrechtlichen Ausgleichs für Wiesenbrüter kommt es zu Eingriffen in 1.053 m Knick. Die Knicks müssen verschoben werden, damit eine entsprechend große Offenlandfläche für Wiesenbrüter entsteht. Der Verlust der Knicks wird vollständig ausgeglichen. Insoweit wird auf die Eingriffsbilanzierung für die Knickrodung im Entwicklungskonzept Ausgleichsflächen (Anlage 08 der Antragsunterlagen) hingewiesen.

9.2.6.2 Verwirklichung durch flugbetriebliche Änderungen

Eine Beeinträchtigung von Fortpflanzungs- oder Ruhestätten gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG liegt vor, wenn durch flugbetriebliche Änderungen die Funktionalität einer solchen Stätte (z.B. Vogelbrutplatz, Rastplatz landesweit bedeutsamer Rastbestände) dauerhaft beeinträchtigt wird. Bleibt die Funktion der Fortpflanzungs- und Ruhestätte im räumlichen Umfeld jedoch erhalten, wird der Verbotstatbestand nicht verwirklicht. Von diesem Wirkungspfad könnten betroffen sein: Fledermäuse, Brutvögel, Groß- und Greifvögel, Rastvögel und Zugvögel.

9.2.6.2.1 Auswirkungen auf die Fledermäuse

Durch flugbetriebliche Änderungen gehen keine Fortpflanzungs- oder Ruhestätten für Fledermäuse verloren.

9.2.6.2.2 Auswirkungen auf Europäische Vogelarten

Eine Beeinträchtigung von Fortpflanzungs- oder Ruhestätten gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG ist nicht zu erwarten. Bei Brutvögeln schließen die bestehenden Gewöhnungseffekte an Fluglärm und -bewegungen eine relevante Störung aus. Auch bei Rastvögeln ist aufgrund der geringeren Lärmbelastung und hohen Flughöhen keine Verwirklichung des Verbotstatbestands zu erwarten. Für Zugvögel ist dieser Tatbestand nicht relevant.

9.2.7 Zusammenfassung spezielle artenschutzrechtliche Prüfung

Um sicherzustellen, dass die Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG nicht verwirklicht werden, sind Maßnahmen zur Minderung und zur Vermeidung einzuhalten. Diese hat die Genehmigungsbehörde als Nebenbestimmung zu der hiesigen Entscheidung angeordnet.

Eine Schädigung oder Tötung von Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie sowie von Brutvögeln kann durch geeignete Schutzmaßnahmen wie Bauzeitenregelung, Vergrämung und Negativbesatzkontrollen ausgeschlossen werden. Erhebliche Störungen im Sinne des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG treten nicht auf. Zwar gehen durch das Bauvorhaben Fortpflanzungs- und Ruhestätten der Feldlerche und des Großen Brachvogels verloren, dieser Habitatverlust wird jedoch vollständig ausgeglichen, vgl. **Kap. C.III.9.1.8**. Unter Berücksichtigung aller Maßnahmen verstößt das Vorhaben nicht gegen die artenschutzrechtlichen Verbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG, sodass keine Ausnahmegenehmigung nach § 45 BNatSchG erforderlich ist.

10. Umweltverträglichkeitsprüfung

Für die beantragten Änderungen des NATO-Flugplatzes Schleswig war eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen. Das Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit ist gem. § 4 UVPG als unselbstständiger Teil des luftrechtlichen Genehmigungsverfahrens durchgeführt worden und beinhaltet gem. § 3 UVPG eine umfassende und sachgerechte Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt.

10.1 Rechtsgrundlagen

Die Pflicht zur Durchführung einer UVP ergibt sich für den Ausbau der Infrastruktur als Änderungsvorhaben zum bestehenden Flugplatz vorliegend aus § 9 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2, § 7 Abs. 3 Satz 2 UVPG i.V.m. Ziffer 14.12.1 der Anlage 1 zum UVPG iVm. der Entscheidung der Genehmigungsbehörde.

10.2 Einreichung der Unterlagen, Öffentlichkeitsbeteiligung

Der Antragsteller hat die entscheidungserheblichen und auslegungsreifen Unterlagen über die Umweltauswirkungen i.S.d. § 16 Abs. 1 Satz 1 UVPG, insbesondere den UVP-Bericht des Büros GFN mbH (Gesellschaft für Freilandökologie und Naturschutzplanung mbH) mit Überarbeitungsstand vom 07.11.2025 (Anlage 11 der Antragsunterlagen), vorgelegt. Weitere Unterlagen, welche eingereicht wurden, und für die Prüfung der Umweltverträglichkeit herangezogen wurden, sind:

Anlage 03	Flug- und Bodenlärmgutachten
-----------	------------------------------

Anlage 04	Stellungnahme Bodenlärm
Anlage 05	Luftschadstoffgutachten
Anlage 06	Darstellung CO ₂ -Emissionen
Anlage 07	Landschaftspflegerischer Begleitplan
Anlage 08	Entwicklungskonzept Ausgleichsflächen
Anlage 09	Artenschutzrechtliche Prüfung
Anlage 10	Fachbeitrag WRRL

Der UVP-Bericht und die vorgenannten Unterlagen wurden gemäß § 17 UVPG sowohl den hier betroffenen, mit Umweltaufgaben befassten Fachbehörden übermittelt als auch der Öffentlichkeit im Rahmen des Anhörungsverfahrens gemäß §§ 18 f. UVPG zugänglich gemacht.

Von einer erneuten Auslegung der zwischenzeitlich überarbeiteten Antragsunterlagen konnte gemäß § 22 Abs. 2 UVPG abgesehen werden, da mit den vorgenommenen Änderungen keine zusätzlich erheblichen oder anderen erheblichen Umweltauswirkungen zu besorgen waren und die Umweltauswirkungen durch die vom Vorhabenträger vorgesehenen Vorkehrungen ausgeschlossen werden, vgl. **Kap. B.VI.7.**

Die Genehmigungsbehörde hat der Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung die genannten Unterlagen zugrunde gelegt und die Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und die im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung eingegangenen Einwendungen berücksichtigt.

10.3 Gegenstand der Umweltverträglichkeitsprüfung

Gem. § 5 Abs. 1 UVPG ist Gegenstand der Umweltverträglichkeitsprüfung das „Vorhaben“. Unter Vorhaben ist nach Art. 1 Abs. 1 i.V.m. Art. 1 Abs. 2 lit. a) UVP-RL das gesamte „Projekt“ zu verstehen. Die Umweltverträglichkeitsprüfung war hier wie soeben beschrieben für die Änderung bzw. Erweiterung eines Flugplatzes gem. Ziffer 14.12.1 der Anlage 1 zum UVPG durchzuführen. Die

zulassungsrelevante Definition des „Flugplatzes“ sowie diesbezügliche Änderungen bestimmen sich allein nach dem einschlägigen Fachrecht, d.h. nach §§ 6 ff. LuftVG, vgl. BVerwG, Urt. v. 07.12.2006 – 4 C 16.04 –, juris, Rn. 31.

Der Begriff „Flugplatz“ i.S.d. § 6 Abs. 1 Satz 1 und § 8 Abs. 1 Satz 1 LuftVG erfasst immer die Flugbetriebsflächen, d.h. neben dem Start- und Landebahnsystem auch die Rollwege und die Vorfelder. Vorliegend sind Anpassungen der Infrastruktur des Flugplatzes und des Rollkonzeptes sowie die Einrüstung eines Instrumentenlandesystems der Kategorie I (CAT I) für die Anflugrichtung 23 vorgesehen.

Für die detaillierte Beschreibung des Vorhabens, die luftrechtlich relevanten und die lediglich nachrichtlich angezeigten baulichen Maßnahmen wird auf Abschnitt **B.IV.1** der hiesigen Genehmigung sowie die Anlage 1 der Antragsunterlagen verwiesen. Die unverändert fortbestehenden Umweltauswirkungen der schon bestehenden Flugplatzanlage und des Betriebs sind als Vorbelastungen in der Umweltverträglichkeitsprüfung berücksichtigt worden.

10.4 Alternativenprüfung

Im UVP-Bericht sind gemäß § 16 Abs. 1 Satz 1 Nr. 6 UVPG die vernünftigen Alternativen und die wesentlichen Gründe für die getroffene Wahl unter Berücksichtigung der jeweiligen Umweltauswirkungen zu beschreiben. Eine Pflicht zur Alternativenprüfung geht damit nicht einher, eine solche ergibt sich vielmehr aus dem jeweiligen Fachrecht. Vernünftige Alternativen sind diejenigen Alternativen, die für das Vorhaben und seine Merkmale relevant sind. Weder für das Gesamtvorhaben noch für einzelne Teilmaßnahmen gab es Varianten, die zur Erreichung des Planungsziels vorzuziehen wären. Insoweit wird auf **Kap. C.III.2** der hiesigen Genehmigung verwiesen.

10.5 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen des Vorhabens

Die Genehmigungsbehörde akzeptiert den von dem Antragsteller eingereichten UVP-Bericht als geeignete Grundlage i.S.d. § 24 Abs. 1 Satz 2 UVPG für ihre zusammenfassende Darstellung und Bewertung der vorhabenbedingten Umweltauswirkungen. Der UVP-Bericht entspricht den Anforderungen des § 16 UVPG. An der Sachkunde, Objektivität und Unvoreingenommenheit der Gutachter – hier des Büros GFN mbH (Gesellschaft für Freilandökologie und Naturschutzplanung mbH) – zweifelt die Genehmigungsbehörde nicht. Sofern in den nachfolgenden Ausführungen zu

den Umweltauswirkungen des Vorhabens keine eigenen Korrekturen, Aktualisierungen oder Ergänzungen ausdrücklich kenntlich gemacht werden, übernimmt die Genehmigungsbehörde inhaltlich die Feststellungen und Ergebnisse des UVP-Berichts.

Unter Berücksichtigung der im Anhörungsverfahren abgegebenen Stellungnahmen der (Umwelt-) Behörden sowie betroffenen Träger öffentlicher Belange und der im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung vorgebrachten Einwendungen wird in diesem Abschnitt auf die zu erwartenden Folgen der beantragten Maßnahmen für die einzelnen Schutzgüter des UVPG eingegangen. Behandelt werden auch die Kompensationsmaßnahmen zur Bewältigung erheblicher nachteiliger Umweltauswirkungen.

Mit Bezug auf § 26 Abs. 1 Nr. 3 b UVPG erfolgt die zusammenfassende Darstellung nicht als gesondertes Dokument, sondern in der Begründung dieser Entscheidung.

10.5.1 Untersuchungsinhalt, -rahmen, und -methoden

Die zu ermittelnden, zu beschreibenden und zu bewertenden Umweltauswirkungen sind nach § 2 Abs. 1 Satz 1 UVPG die Auswirkungen eines Vorhabens auf die Schutzgüter Mensch, Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt, Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft, Kultur- und sonstige Sachgüter sowie Wechselwirkungen zwischen diesen Schutzgütern. Den gesetzlichen Vorgaben entsprechend erfasst der UVP-Bericht des Antragstellers solche Auswirkungen auf die Schutzgüter des UVPG, welche dem beantragten Vorhaben zuzurechnen sind. Im Zusammenwirken werden ferner die Maßnahmen auf dem Flugplatzgelände berücksichtigt, die seit Inkrafttreten des UVPG durchgeführt worden sind und nicht im Zusammenhang mit dem Vorhaben selbst stehen.

Das Untersuchungsgebiet umfasst alle Flächen des NATO-Flugplatzes Schleswig, die geplanten Erweiterungsflächen und Bereiche, die durch mögliche Umweltauswirkungen betroffen sein können, wobei insbesondere das Untersuchungsgebiet für das Schutzgut Mensch aufgrund der Lärm- und Luftschadstoffauswirkungen über die Reichweite des Flugplatzes hinausgeht.

An die jeweils schutzgutbezogene Beschreibung der Folgen des Vorhabens schließt sich ihre Bewertung unter Anwendung der entsprechenden fachlichen, d.h. schutzgutspezifischen Maßstäbe (Gesetze, Rechtsverordnungen, Verwaltungsvorschriften/Richtlinien, Fachpläne, Empfehlungen von Fachgremien etc.) an. Den systematischen Ansatz und Aufbau des eingereichten UVP-Berichts, insbesondere die Datenerhebung, die Beschreibung des Vorhabens und die Ermittlung seiner Wirkfaktoren, die Erfassung und Beschreibung der Umweltbestandteile und -merkmale, die

Differenzierung zwischen baubedingten, anlagebedingten und betriebsbedingten Auswirkungen sowie den Gebrauch schutzgutspezifischer Bewertungsmaßstäbe erkennt die Genehmigungsbehörde als sachgerecht und als dem allgemeinen Kenntnisstand sowie den allgemeinen Prüfungsmethoden entsprechend an.

Das Vorhaben des Antragstellers wird anhand seiner bau-, anlage- und betriebsbedingten Auswirkungen auf die Schutzgüter nach § 2 Abs. 1 Satz 1 UVPG dargestellt und bewertet.

10.5.2 Schutzgut Mensch, insbesondere die menschliche Gesundheit

Insgesamt sind in Bezug auf das Schutzgut Mensch keine erheblichen Umweltauswirkungen zu erwarten. Lediglich geringe Beeinträchtigungen können auftreten. Zwar können betriebsbedingte Auswirkungen durch die Zunahme an Flugbewegungen auftreten, diese sind jedoch in Hinblick auf die Kurzweiligkeit der Reize nur von mittlerer Bedeutung.

10.5.2.1 Lärmimmissionen

Zusammenfassend ist von keinen erheblichen nachteiligen **baubedingten Umweltauswirkungen** auszugehen. Baubedingte Auswirkungen zu Lasten des Schutzgutes Mensch sind in Form der Lärmentstehung durch den Betrieb von Baufahrzeugen, Erschütterung durch notwendige Rammarbeiten, optische Beeinträchtigungen durch den Baustellenverkehr und die Baustelle sowie Schadstoff- und Staubimmissionen zu erwarten. Hauptsächlich sind hiervon diejenigen Menschen betroffen, die sich während der Bauarbeiten auf dem Flugplatz, bzw. in der Nähe der Baustelle aufhalten. Vereinzelt können jedoch auch die Anwohner der nahegelegenen Ortschaften Jagel, Klein Rheide oder Dannewerk betroffen sein. Aufgrund der größeren Entfernung eines Großteils der Baumaßnahmen zu den Ortschaften sind Auswirkungen durch den Baustellenverkehr und -lärm als gering einzustufen. In Zusammenschau mit der mittleren Wohn- und Wohnumfeldfunktion des Gebietes ist von keinen erheblichen Beeinträchtigungen für Anwohner für die Dauer der Bauarbeiten auszugehen. Zudem sind die Einschränkungen der Erholungs- und Freizeitfunktion der unmittelbaren Umgebung des Flugplatzes aufgrund der anzunehmenden kurzen Verweilzeit der Erholsuchenden lediglich als gering einzustufen.

Betriebsbedingte Auswirkungen zu Lasten des Schutzgutes Mensch können insbesondere durch den Flug- oder Bodenlärm des Flugplatzes verursacht werden. Zusammenfassend sind jedoch keine erheblichen betriebsbedingten Beeinträchtigungen zu erwarten.

Die ersatzlose Ausmusterung des Tornado-Kampfflugzeugs wird sowohl im „Nullszenario 2036“ als auch im „Prognoseszenario 2036“ zu einer Verringerung der Fluglärmbelastungen im Vergleich zum „Vergleichsszenario 2017-2020“ führen.

Hier war zusammenfassend zu berücksichtigen, dass sich der äquivalente Dauerschallpegel tags um bis zu 10,3 dB(A) gegenüber dem „Nullszenario 2036“ erhöht. Nachts erhöht sich der äquivalente Dauerschallpegel um bis zu 42,7 dB(A) gegenüber dem „Nullszenario 2036“. Gegenüber der derzeitigen Belastung, dargestellt durch das „Vergleichsszenario 2017 – 2020“ ergeben sich oberhalb der Geringfügigkeitsschwelle insgesamt keine Erhöhungen, dagegen jedoch Verringerungen um bis 19,6 dB(A) im Tagzeitraum und um bis zu 17,2 dB(A) im Nachtzeitraum.

In der Tagbetrachtung liegen keine Immissionsorte im „Prognoseszenario 2036“ in der Fluglärmkontur ≥ 68 dB(A). An den am höchsten belasteten Immissionsorten 06 und 01 werden Lärmbelastungen von 56,4 und 55,8 dB(A) erreicht. Insgesamt liegen die Werte des äquivalenten Dauerschallpegels in Bereichen, wie sie auch durch andere Lärmquellen des täglichen Lebens hervorgerufen werden. Innerhalb der 45, 55 und 50 dB(A)-Fluglärmkontur nachts befinden sich im „Prognoseszenario 2036“ keine Immissionsorte. Der höchste Wert wird im „Prognoseszenario 2036“ mit 42,7 dB(A) am IO 06 (Jagel) erreicht.

Fluglärmereignisse mit einem maximalen A-Schallpegel von über 85 dB(A) treten an den Immissionsorten auf, die unmittelbar unterhalb der Platzrunden und An- und Abflugrouten gelegen sind und dadurch in niedriger Höhe überflogen werden

Die durch das Vorhaben verursachten zusätzlichen Fluglärmbelastungen stellen sich in ihrer relativen Veränderung und in der Erhöhung der hier durch abwägungserhebliche Fluglärmbelastungen Betroffenen gegenüber den Belastungen im „Nullszenario 2036“ als spürbar und wesentlich dar. Die betroffenen Bereiche erfahren damit eine wahrnehmbare Intensivierung der Immissionen. Gleichwohl verbleibt die Gesamtbelastung – auch unter Berücksichtigung der prognostizierten Zunahme – durchgehend auf einem moderaten bzw. mittleren Niveau. Eine erhebliche oder unzumutbare Betroffenheit wird damit nicht erreicht.

Insoweit wird auf die Ausführungen in **Kap. C.III.5** und **C.III.6** verwiesen.

10.5.2.2 Optische Reize

Betriebsbedingte Auswirkungen können auch durch eine Steigerung der Flugbewegungen entstehen. Es wird im „Prognoseszenario 2036“ zu einer Steigerung der Flugbewegungen dem „Nullszenario 2036“ kommen. Für Anwohner- und Erholungssuchende erhöhen sich somit die optischen Reize durch die Gebiete überfliegende Luftfahrzeuge. Hierbei handelt es sich jedoch lediglich um kurzzeitige Reize, womit von einer mittleren betriebsbedingten Auswirkung auszugehen ist. Sowohl für die Wohn- und Wohnumfeldfunktion als auch die Erholungs- und Freizeitfunktion ist daher von temporär erheblichen Beeinträchtigungen durch Flugbewegungen auszugehen, wobei zu beachten ist, dass der Flugbetrieb selbst einen großen Teil der Freizeitfunktion des Gebietes darstellt.

10.5.2.3 Luftschadstoffimmissionen

Zudem könnten **betriebsbedingte Auswirkungen** durch die Zunahme an Luftschadstoffemissionen verursacht werden. Vorliegend ist die vorhabenbedingte Zusatzbelastung jedoch bei allen untersuchten lufthygienisch relevanten Schadstoffen irrelevant. Die vorhabenbedingten Änderungen haben keine signifikanten Auswirkungen auf die Lufthygiene in der Umgebung des Standortes. Erhebliche Beeinträchtigungen sowohl für die Wohn- und Wohnumfeldfunktion als auch für die Erholungs- und Freizeitfunktion sind somit auszuschließen.

Insoweit wird auf die Ausführungen in **Kap. C.III.7** verwiesen.

Zudem ist auch kein erhöhtes Havarie-Risiko durch das geplante Vorhaben zu erwarten.

10.5.3 Schutzgüter Fläche und Boden

10.5.3.1 Fläche

Das Schutzgut Fläche ist als endliches Gut grundsätzlich dadurch gefährdet, dass Fläche z.B. durch Versiegelung „verbraucht wird“ und so für andere Nutzungsformen nicht mehr zur Verfügung steht.

Baubedingt kommt es zu einer temporären Flächeninanspruchnahme, denn für den Bau der Hochbauten, Flugbetriebsflächen, Straßen und Wege und ggf. auch für die Aufstellung der Antennen und Installation des ILS werden temporäre Baustraßen angelegt und Arbeitsflächen genutzt. Die

Dauer der Baumaßnahmen wird sich auf mehrere Jahre belaufen. Da die Flächen nicht dauerhaft für andere Nutzungen verloren gehen, sind keine relevanten Beeinträchtigungen durch temporäre Flächeninanspruchnahmen anzunehmen.

Nachteilige Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Boden entstehen vorliegend vor allem bau- und anlagebedingt. Bei Einhaltung der Minimierungsmaßnahmen, welche als Nebenbestimmungen dem **Kapitel A.III** dieser Entscheidung entnommen werden können, sind erhebliche Umweltauswirkungen ausschließlich im Bereich des Niedermoortorfs zu erwarten.

Anlagebedingt kommt es zu einem dauerhaften Flächenverbrauch für die Hochbauten, Straßen und Wege, die Aufstellung der Antennen und das ILS. Dieser beläuft sich auf insgesamt 152.645 m² (= 15 ha). Die Beeinträchtigungsintensität wird aufgrund der großräumigen Vollversiegelung von vergleichsweise wenig anthropogen überprägten Flächen als hoch (Stufe III) eingestuft, wodurch erhebliche Beeinträchtigungen besonderer Schwere zu erwarten sind. Eine Entlastung des Flächenverbrauchs stellt im Gegenzug die geplante Entsiegelung von 50.605 m² dar. Durch geeignete Minimierungsmaßnahmen wie beispielsweise einer möglichst effizienten Wegeplanung wurde der Flächenverbrauch zusätzlich reduziert.

10.5.3.2 Boden

Baubedingte Auswirkungen hinsichtlich des Schutzgutes Boden können durch die Anwendung von Baumaschinen verursacht werden. Zudem werden während der Bauzeit temporäre Arbeitsflächen und Baustraßen angelegt. Bei Einsatz von Baggermatten und Stahlplatten zur Verhinderung von Bodenverdichtungen können dauerhafte Beeinträchtigungen der Bodenfunktionen ausgeschlossen werden. Die baubedingte Flächeninanspruchnahme wird als gering bewertet, sodass keine erheblichen baubedingten Beeinträchtigungen zu erwarten sind.

Die temporäre Flächeninanspruchnahme, welche in der Anlage von temporären Baustraßen liegt, hat nicht zur Folge, dass die Flächen dauerhaft für andere Nutzungen verloren gehen. Aus diesem Grund ist hier nicht von einer Beeinträchtigung des Schutzgutes auszugehen.

Dagegen gehen bei einer dauerhaften Flächeninanspruchnahme durch Versiegelung die Bodenfunktionen verloren. Dies stellt eine **anlagenbedingte Beeinträchtigung** dar. Bei einer dauerhaften Versiegelung oder einem Bodenabtrag ab 2.000 m² ist gemäß BKompV zu prüfen, ob eine erhebliche Beeinträchtigung besonderer Schwere zu erwarten ist. Vorliegend ist die Versiegelung

einer Fläche von 152.645 m² (= ca. 15 ha) für den Bau neuer Verkehrsflächen und Gebäude geplant. In einem kleinen, zentralen Teilbereich tritt Niedermoor torf mit mittlerer Bedeutung auf; hier ist eine erhebliche Beeinträchtigung anzunehmen. Die erheblichen Umweltauswirkungen erweisen sich hier als lokal begrenzt und kleinflächig. Für die übrigen Podsolböden mit geringer Bedeutung wird keine erhebliche Beeinträchtigung erwartet. Eine Entlastung des Flächenverbrauchs stellt im Gegenzug die geplante Entsiegelung von 50.605 m² (= ca. 5 ha) dar. Zudem wurden Minimierungsmaßnahmen angeordnet, welche als Nebenbestimmungen dieser Entscheidung beigelegt wurden. Diese können dem Kapitel A.III entnommen werden.

10.5.4 Schutzgut Pflanzen

Zu ähnlichen Auswirkungen kommt es im Hinblick auf das Schutzgut Pflanzen. Auch hier ergeben sich die Auswirkungen insbesondere durch die temporär baubedingte und dauerhaft anlagenbedingte Inanspruchnahme und Versiegelung von Flächen, die mit dem Verlust der dort beheimateten Biotoptypen einhergeht. Separate betriebsbedingte Auswirkungen sind demgegenüber nicht zu erwarten.

Baubedingte Auswirkungen zu Lasten des Schutzgutes Pflanzen können insbesondere durch die Inanspruchnahme von Flächen und in Schadstoff- und Staubbelastungen durch die Bauarbeiten liegen. Langfristig wird nach Wiedereingliederung und Pflegemaßnahmen die Wiederherstellung der artenreichen Grünlandqualität erwartet. Diese vorangegangene temporäre Nutzung wird nach der Bundeskompensationsverordnung kompensiert. Neben der temporären Inanspruchnahme ökologisch wertvoller Flächen entstehen Schadstoff- und Staubemissionen durch den Baustellenverkehr, wobei primär Stäube negative Auswirkungen auf Pflanzen haben können. Bei ordnungsgemäßer Ausführung sind Beeinträchtigungen durch auslaufende Kraft- und Schmierstoffe auszuschließen oder nur im Havariefall zu erwarten. Insgesamt sind somit keine erheblichen baubedingten Beeinträchtigungen des Schutzgutes Pflanzen und Lebensräume zu erwarten.

Anlagebedingte Auswirkungen können durch die Flächenbeanspruchungen durch die Hochbauten, Anlage von neuen Wegen und Flugbetriebsflächen, Aufstellung von Antennen und einem ILS hervorgerufen werden. Eine dauerhafte Versiegelung einer Fläche stellt eine erhebliche Beeinträchtigung des Schutzgutes Pflanzen dar. Vom Vorhaben betroffen sind größtenteils mesophiles Grünland und artenreiche Rasenflächen, die gesetzlich geschützte Biotope von hoher ökologischer Wertigkeit darstellen. Vollversiegelungen führen zu erheblichen Beeinträchtigungen dieser Biotope gemäß Anlage 3 BKompV. Auch Wirtschaftsgrünland und nährstoffreiche Rohböden mittlerer ökologischer Wertigkeit sowie ruderaler Grasflur und ein Sportplatz geringer ökologischer Wertigkeit

sind betroffen. Der Verlust dieser Lebensräume kann durch gleich- oder höherwertige Ausgleichsflächen vermieden werden. Geplant ist hier die Entsiegelung einer Fläche mit einer Größe von ca. 5 ha, vgl. **Kap. C.III.9.1.8.**

10.5.5 Schutzgut Tiere

Mit Blick auf das Schutzgut Tiere sind zusammenfassend folgende Beeinträchtigungen erwartbar:

- **baubedingte** Beeinträchtigungen (Störung von Brut- und Rastvögel des Nahbereichs, Fledermäuse);
- **anlagebedingte** Beeinträchtigungen (potenzieller Habitatverlust für Brut- und Rastvögel des Nahbereichs und Fledermäuse);
- **betriebsbedingte** Scheuchwirkungen (und damit einhergehender möglicher Habitatverlust für Brut-, Rast- und Zugvögel, Fledermäuse);
- **betriebsbedingte** Kollisionsgefahr, die grundsätzlich alle im Gebiet vorkommenden Arten betrifft.

10.5.5.1 Auswirkungen auf Fledermäuse

Baubedingt werden keine erheblichen Umweltauswirkungen erwartet. Die geplanten Bauarbeiten auf dem NATO-Flugplatz Schleswig befinden sich in Bereichen, die für Fledermäuse als Jagdhabitat von geringer Bedeutung sind. Daher werden keine weitreichenden Störwirkungen auf die lokale Fledermauspopulation erwartet. Insgesamt sind keine erheblichen Beeinträchtigungen zu erwarten, und baubedingte Auswirkungen sind für migrierende Fledermäuse bedeutungslos.

Anlagebedingte Auswirkungen können durch die Flächeninanspruchnahme entstehen. Das Vorhaben zerstört potenzielle Jagdhabitats der lokalen Fledermausfauna, insbesondere artenreiche Grünlandflächen. Im Umfeld der betroffenen Flächen stehen jedoch gleich- oder höherwertige Flächen in ausreichendem Maße zur Verfügung, besonders im Norden und Nordosten sowie in Randbereichen und außerhalb der Liegenschaft. Diese bieten aufgrund ihrer höheren Strukturvielfalt ein besseres Nahrungshabitat für die meisten vorkommenden Fledermausarten wie Braunes Langohr, Mückenfledermaus, Zwergfledermaus, Fransenfledermaus, Wasserfledermaus und Teichfledermaus sowie Große Bartfledermaus. Die Auswirkungen werden daher als gering eingestuft und es sind keine erheblichen Beeinträchtigungen zu erwarten. Für migrierende Fledermäuse ist die Inanspruchnahme von Flächen ohne Bedeutung.

Betriebsbedingte Auswirkungen können sowohl durch Lärmimmissionen als auch Kollisionsgefährdung hervorgerufen werden. Die einzige schallempfindliche Fledermausart im Projektgebiet ist das Braune Langohr. Ausweislich des Flug- und Bodenlärmgutachtens der ACCON GmbH wird die Fluglärmbelastung bis 2036 an relevanten Immissionsorten für Fledermäuse abnehmen, sowohl tagsüber als auch nachts. Da der Nachtzeitraum für Fledermäuse besonders wichtig ist, sind weitreichende Störwirkungen durch flugbetriebliche Änderungen ausgeschlossen. Somit werden keine erheblichen Beeinträchtigungen für die lokale oder migrierende Fledermausfauna erwartet. Das Flug- und Bodenlärmgutachten der ACCON GmbH (2024) prognostiziert für das Jahr 2036 eine Verringerung der Flugbewegungen im Vergleich zum Zeitraum 2017-2020. Es werden in den sechs verkehrsreichsten Monaten insgesamt 3.922 Flugbewegungen erwartet, davon 3.739 am Tag und nur 183 in der Nacht, was etwa einer Flugbewegung pro Nacht entspricht. Aufgrund der seltenen nächtlichen Flugereignisse, der Weitläufigkeit des potenziellen Jagdgebiets und der geringen Fledermausdichte besteht eine sehr geringe Wahrscheinlichkeit eines Tötungsereignisses für Fledermäuse. Das Tötungsrisiko wird somit durch die geplanten flugbetrieblichen Änderungen nicht signifikant erhöht.

10.5.5.2 Auswirkungen auf Vögel

Baubedingt ist vor allem mit Beeinträchtigungen durch Lärm und optische Störungen sowie Flächeninanspruchnahmen zu rechnen. Die beanspruchten Flächen können von Brut- und Rastvögeln während der Bauarbeiten nicht bzw. nur eingeschränkt genutzt werden. Dabei handelt es sich vorwiegend um artenreiches Grünland, das potenziell ein Bruthabitat von z.B. Feldlerche, Rebhuhn und Großem Brachvogel darstellt. Des Weiteren kommt es durch den Baustellenverkehr und die Baudurchführung zu Lärm und optischen Störungen. Mit Störungen ist während der gesamten Bauphase zu rechnen.

Sofern die Bauarbeiten während der Brutzeit begonnen werden, kann es für Brutvögel im unmittelbaren Eingriffsbereich zur Aufgabe des Bruthabitats, Abbruch der Brut oder Zerstörung der Gelege kommen. Durch eine Bauzeitregelung (Beginn der Bauzeit außerhalb der Brutzeit) oder Vergrämuungsmaßnahmen und Besatzkontrollen können diese allerdings vermieden werden, vgl. Kap. A.III.1.5, 1.6 und 1.7.

Erhebliche Beeinträchtigungen zu Lasten von Rastvögeln treten nur auf, wenn innerhalb der Hauptzugzeit der Vögel gebaut wird und das Vorhaben in einem bedeutenden Rastgebiet realisiert werden soll. Dann kann es durch die Bauarbeiten für Rastvögel zu Vergrämungen kommen. Die Beeinträchtigung tritt allerdings nur temporär auf und weist eine Reichweite von maximal wenigen

100 m auf. Da die Störungen kurzfristig auftreten, lokal begrenzt sind und Ausweichmöglichkeiten vorhanden sind, ist von einem geringen Ausmaß der baubedingten Scheuchwirkung auszugehen. In Zusammenschau mit der geringen Bedeutung des Raumes für Rastvögel sind keine erheblichen Beeinträchtigungen durch die Bauarbeiten zu erwarten.

Anlagebedingte Auswirkungen treten ebenfalls hauptsächlich durch die dauerhafte Flächeninanspruchnahme auf. Dadurch gehen Lebensräume für Brutvögel verloren, darunter durchschnittlich 13,8 Brutpaare der Feldlerche, 0,29 Brutpaare des Großen Brachvogels, 0,18 Brutpaare des Rebhuhns und 0,05 Brutpaare der Wachtel. Für den Verlust von Bruthabitaten der Feldlerche und des Großen Brachvogels ist ein entsprechender Ausgleich erforderlich. Als Ausgleich wird auf einer Fläche mit einer Größe von 24 ha mesophiles Grünland entwickelt. Da Wiesenbrüter Abstand zu Gehölzen halten, sind 3,5 ha der Flächen nicht nutzbar (bei einem durchschnittlichen Meideabstand von 20 m und 1.768 m Knicklänge). Hieraus ergibt sich eine Ausgleichsfläche von insgesamt 20,5 ha, vgl. **Kap. A.III.2**. Dies ist ausreichend als Kompensation für den Brutplatzverlust von 17,1 ha durch die geplanten Baumaßnahmen. Für Arten mit geringerer Dichte, wie Rebhuhn und Wachtel, sind keine Ausgleichsflächen erforderlich, da ausreichend Flächen im Zusammenhang erhalten bleiben. Rastvögel sind durch den Flächenverlust nur gering betroffen, da die betroffenen Flächen von untergeordneter Bedeutung sind. Somit sind hier keine erheblichen Beeinträchtigungen durch den Habitatverlust zu erwarten.

Die Bedeutung des NATO-Flugplatzes Schleswig als Rastvogelhabitat ist gering. Daher sind keine erheblichen Beeinträchtigungen durch Habitatverlust für diese Artengruppe zu erwarten. Der Landschaftspflegerische Begleitplan sieht vor, dass an anderer Stelle Habitate für Offenlandbrüter wiederhergestellt werden, vgl. **Kap. C.III.9.1.8**.

Betriebsbedingte Auswirkungen werden durch Flugbewegungen erwartet. Durch vermehrte Flugbewegungen und niedrige Überflughöhen im neustrukturierten Flugbetrieb kann es zu einer Scheuchwirkung auf Vögel (Meideverhalten) und so zu einem Verlust von Brut- und Rasthabitaten kommen.

10.5.5.3 Auswirkungen auf Weichtiere, Klein- und Mittelsäuger

Individuen der Artengruppen Weichtiere, Klein und Mittelsäuger werden durch die Realisierung des Vorhabens nur im geringen Maße betroffen; Individuen können auf die umliegenden Flächen ausweichen. Zudem sind keine Vorkommen besonders schützenswerter Arten oder Populationen von

lokaler Bedeutung bekannt. Darüber hinaus sind die gegenüber Flugbewegungen weitestgehend unempfindlich. Zusammenfassend sind somit keine erheblichen Umweltauswirkungen zu erwarten.

10.5.5.4 Auswirkungen auf Insekten

Hauptsächlich wird eine Beeinträchtigung der Insektenfauna durch die dauerhafte Flächeninanspruchnahme und der Verlust des Habitats verursacht. Erhebliche Beeinträchtigungen durch den direkten Flächenverlust können in Anbetracht der im Umfeld weitreichend zur Verfügung stehenden Ausweichmöglichkeit relativiert werden.

10.5.5.5 Auswirkungen auf weitere Artengruppen

Bezüglich weiterer Artengruppen (wie Amphibien, Reptilien und Großsäuger) sind keine erheblichen Umweltauswirkungen zu erwarten.

10.5.6 Schutzgut Biologische Vielfalt

Die biologische Vielfalt und die Interaktionen im Untersuchungsraum haben durchschnittliche Bedeutung. Beeinträchtigungen der Schutzgüter beeinflussen die gesamte biologische Vielfalt und Interaktionen im Raum. Die Bewertung der Beeinträchtigungen erfolgt in den Kapiteln zu Tieren, Pflanzen, Boden und Wasser.

10.5.7 Schutzgut Wasser

Im Rahmen der Prüfung von Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Wasser hat die Genehmigungsbehörde ihre Prüfung insbesondere an den Vorgaben der Wasserrahmenrichtlinie ausgerichtet. Hierzu hat der Antragsteller in Anlage 10 einen Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie der GFN mbH (Gesellschaft für Freilandökologie und Naturschutzplanung mbH) im Überarbeitungsstand vom 07.11.2025 eingereicht.

Dieses Gutachten zur WRRL (GFN mbH 2025) kommt zu dem Schluss, dass die Anpassungen des NATO-Flugplatzes Schleswig keine veränderten Habitatbedingungen und keine Verschlechterung der biologischen Qualitätskomponenten der Rheider Au verursachen. Der chemische Zustand bleibt unverändert, und das Verschlechterungsverbot wird nicht verletzt. Es ergeben sich keine messbaren Veränderungen auf die Grundwasserverhältnisse, Grundwasserfließrichtung oder den

mengenmäßigen Zustand des Grundwasserkörpers, da keine baulichen Eingriffe in die grundwasserführenden Schichten stattfinden. Die Neuversiegelung von Flächen ist minimal und beeinflusst weder die Versorgung noch die Neubildung des Grundwassers signifikant. Eine Verschlechterung des mengenmäßigen und chemischen Zustands des Grundwasserkörpers Eider Treene – Geest ist ebenfalls nicht zu erwarten. Grundwasserabhängige Landökosysteme bleiben unbeeinflusst, und durch den zusätzlichen Flugbetrieb wird laut Luftschadstoffgutachten keine messbare Erhöhung der Schadstoffkonzentrationen im Wasserkörper erwartet.

Zusammenfassend werden somit keine erheblichen Umweltauswirkungen zu Lasten des Schutzgutes Wasser erwartet.

10.5.8 Schutzgut Luft und Klima

Besondere Bedeutung hat die Genehmigungsbehörde schließlich der Prüfung des Schutzgutes Luft und Klima beigemessen. Hierbei kommt sie zu der Prognose, dass sowohl für die klimatische und lufthygienische Ausgleichsfunktion als auch die Klimaschutzfunktion eine erhebliche Beeinträchtigung durch die Umsetzung der Maßnahmen und die Stationierung der Luftfahrzeuge ausgeschlossen ist.

Dabei hat die Genehmigungsbehörde ihrer Prüfung neben dem UVP-Bericht des Büros GFN (Gesellschaft für Freilandökologie und Naturschutzplanung vom 07.11.2025 (Anlage 11 der Antragsunterlagen) insbesondere den Beitrag zur Darstellung der CO₂-Emissionen des Büros ACCON vom 17.02.2025 (Anlage 06 der Antragsunterlagen) zugrunde gelegt.

Im Klimaschutzplan 2050 hat die Bundesregierung die Ziele für die Energie- und Klimapolitik Deutschlands festgehalten. Als Hauptziel wurde eine weitgehende Treibhausgasneutralität bis zum Jahre 2050 statuiert. Der Klimaschutzplan 2050 diente auch als Grundlage für das am 18.12.2019 in Kraft getretene Bundesklimaschutzgesetz (KSG). Wenn Behörden auf Genehmigungs- und Planungsebene klimawirksame Entscheidungen treffen, müssen die Vorgaben des Klimaschutzgesetzes eingehalten werden. Das Klimaschutzgesetz formuliert nationale Klimaschutzziele (§ 3 KSG), um die Einhaltung der europäischen Zielvorgaben und der Zielvorgaben des Übereinkommens von Paris zu gewährleisten (§ 1 KSG). Die Treibhausgasemissionen sollen bis zum Jahr 2030 um 65 Prozent (§ 3 Abs. 1 Nr. 1 KSG) bzw. bis zum Jahr 2040 um 88 Prozent (§ 3 Abs. 1 Nr. 2 KSG) gemindert werden (im Vergleich zum Jahr 1990). Letztlich soll im Jahr 2045 Netto-Treibhausgasneutralität erreicht werden (§ 3 Abs. 2 Satz. 1 KSG).

Als zentral für zu treffende Genehmigungsentscheidungen erweist sich dabei das sog. Berücksichtigungsgebot aus § 13 KSG. Demnach haben Träger öffentlicher Aufgaben bei ihren Planungen und Entscheidungen die Zwecke und die Zielvorgaben des Klimaschutzgesetzes zu berücksichtigen (§ 13 Abs. 1 Satz. 1 KSG). Genehmigungsbehörden sind solche Träger öffentlicher Aufgaben.

Während nach der Entscheidung des BVerwG vom 04.05.2022 (BVerwG, Urteil vom 04.05.2022 – 9 A 7.21 –, BVerwGE 175, 312-338) nach dem UVPG 2010 die Vereinbarkeit mit den globalen Klimaschutzzielen noch nicht zum förmlichen Prüfprogramm der UVP zählte, dürfte dies nach der Umsetzung der EU-Richtlinie 2014/52/EU und der Neufassung der Anlage 4 zu § 16 nunmehr anders zu bewerten sein. Demnach muss der UVP-Bericht die „Veränderungen des Klimas, z.B. durch Treibhausgasemissionen und Veränderungen des Kleinklimas am Standort“ durch die Realisierung des geplanten Vorhabens beinhalten. Die diesbezüglichen Angaben sind entsprechend auch von der Genehmigungsbehörde zu berücksichtigen. Zwar nicht im Sinne absoluter CO₂-Obergrenzen oder -Budgets, wie sich auch dem sog. Klimaschutz-Beschluss des BVerfG vom 24.03.2021 (1 BvR 2656/18 u.a.) ergibt, wohl aber im Rahmen einer Berücksichtigungspflicht auf Grundlage von § 13 Abs. 1 Satz 1 KSG i.V.m. Art. 20a Grundgesetz (GG).

Nach § 8 Abs. 1 Klimaanpassungsgesetz (KAnG) sind die Träger öffentlicher Aufgaben außerdem verpflichtet, bei ihren Planungen und Entscheidungen das Ziel der Klimaanpassung nach § 1 KAnG fachübergreifend zu berücksichtigen, wobei sowohl die bereits eingetretenen als auch die zukünftig zu erwartenden Auswirkungen des Klimawandels einzubeziehen sind.

Dem ist die Genehmigungsbehörde hier nachgekommen, indem sie die zuvor genannten Unterlagen des Antragsgegners geprüft, bewertet und die Ergebnisse der Prüfung mit entsprechender Gewichtung in ihre Gesamtzulassungsentscheidung einbezogen hat. Dabei hat sie das Schutzgut Luft separat vom Schutzgut Klima und Letzteres wiederum separat nach Auswirkungen auf das Mikro-, Meso- und Makroklima betrachtet sowie auch mögliche Erfordernisse der Klimaanpassung in ihre Betrachtung einbezogen.

10.5.8.1 Luft

Baubedingt kann es temporär zu Schadstoffemissionen kommen, die sich auf den Zeitraum während der Bauarbeiten beschränken. Die Luft ist gegenüber Schadstoffimmissionen empfindlich, da diese die Luftqualität mindern können. Gegenüber kurzzeitigen Immissionen besteht jedoch nur eine geringe Empfindlichkeit.

Betriebsbedingt sind keine signifikanten Auswirkungen auf die Lufthygiene in der Umgebung des Standortes zu erwarten.

10.5.8.2 Klima

Baubedingte Auswirkungen belaufen sich insbesondere auf eine Verursachung von CO₂-Emissionen durch die Bauarbeiten. Diese entstehen durch Material-, Maschinen- und Transporteinsatz. Laut einer durch die GMSH erstellten Abschätzung der baubedingten CO₂-Emissionen führt der Bau des beantragten Vorhabens zu insgesamt 7.459 t CO₂-Emissionen, zusätzlich zu 715 t CO₂-Emissionen für die nachrichtlich dargestellten Maßnahmen.

Baubedingte Schadstoffemissionen zu Lasten des Klimas sind lediglich kurzzeitig und es wird eine lediglich geringe Empfindlichkeit erwartet.

Anlagebedingt verursacht die Versiegelung von Flächen Änderungen hinsichtlich Temperatur und Verdunstung. Großräumige klimatische Veränderungen können jedoch ausgeschlossen werden, da die Freiflächen erhalten bleiben und keine Luftbahnen verbaut oder größere Gehölzbestände gerodet werden.

Betriebsbedingt ist im „Prognoseszenario 2036“ durch vermehrte Flugbewegungen ein 150 % höhere CO₂-Ausstoß gegenüber dem „Nullszenario 2036“ zu erwarten. Der Ausstoß von erwarteten 3.795 t CO₂/Jahr entspricht einem Anteil von weniger als 0,001 % der jährlichen CO₂-Emissionen in Deutschland (675 Millionen Tonnen im Jahr 2021, ohne Landnutzung, Landnutzungsänderung und Forstwirtschaft sowie ohne land- und forstwirtschaftlichen Verkehr (UBA 2022)). Eine erhebliche Beeinträchtigung des globalen Klimas aufgrund der Umsetzung des geplanten Vorhabens ist somit ausgeschlossen.

10.5.9 Schutzgut Landschaft

Schließlich waren noch die Auswirkungen auf die Schutzgüter Landschaft sowie Kultur- und sonstige Sachgüter zu betrachten. Hierbei werden die Auswirkungen auf Vielfalt, Eigenart, Schönheit, Erholungswert und -eignung der Landschaft betrachtet. Aufgrund der über jahrzehntelang bestehenden Vorbelastung durch den Betrieb des Flugplatzes ist von keiner erheblichen Verschlechterung auszugehen. Hinsichtlich des Schutzgutes Landschaft sind somit keine erheblichen Umweltauswirkungen erwartbar.

10.5.9.1 Vielfalt, Eigenart und Schönheit der Landschaft

Visuelle Veränderungen wirken nur im Nahbereich des Flugplatzgeländes, da keine Bauwerke über 14 m Höhe geplant sind. Der Charakter der Landschaft bleibt aufgrund des jahrzehntelangen Betriebs des Flugplatzes unverändert und die Strukturvielfalt erhalten. Erhebliche Beeinträchtigungen der Vielfalt, Eigenart und Schönheit der Landschaft sind somit ausgeschlossen.

10.5.9.2 Erholungswert und -eignung der Landschaft

Im Westen und im Süden des Flugplatzes sind historische Knicklandschaften zu verzeichnen, die als sehenswürdige Landschaftsabschnitte einzustufen ist. Durch das Gebiet Schleswig/Eckernförde verlaufen mehrere internationale Rad- und Wanderwege. Somit liegen in der Umgebung des Flugplatzes Gebiete mit besonderer Bedeutung für Tourismus und Erholung.

Temporäre **baubedingte** Beeinträchtigungen durch den Baustellenbetrieb sind nur im Nahbereich zu erwarten und daher gering zu bewerten. Ausweislich des Luftschadstoffgutachtens (ACCON GmbH, Überarbeitungsstand: 17.02.2025) sind im „Prognoseszenario 2036“ geringfügig höhere Luftschadstoff- und Lärmemissionen gegenüber „Nullszenario 2036“ zu erwarten, jedoch geringere Werte als im Ist-Zustand, der durch das „Vergleichsszenario 2017-2020“ abgebildet worden ist.

Betriebsbedingte Beeinträchtigungen des Erholungswertes und der Erholungseignung der Landschaft können durch erhöhte Lärm- und Staubemissionen sowie vermehrte Flugbewegungen im Umfeld des Flugplatzes entstehen. Aufgrund der starken Vorbelastung durch den über einen langen Zeitraum hinweg andauernden Betrieb ergeben sich vorhabenbedingt keine Veränderungen durch akustische und optische Reize, die Auswirkungen auf das Schutzgut haben. Der Flugplatz selbst hat überdies durch den laufenden Flugbetrieb, öffentliche Flugplatztage mit Flugshow und die Ausstellung arrangierter Luftfahrzeuge am Eingang des Flugplatzes eine starke touristische Attraktionswirkung. Insgesamt weist das Gebiet daher eine hohe Erholungs- und Freizeitfunktion auf.

Erhebliche Beeinträchtigungen von Erholungswert und -eignung der Landschaft sind ausgeschlossen.

10.5.9.3 Schutzgut kulturelles Erbe

Westlich vom Flugplatz verläuft das Danewerk, das eine herausragende kulturhistorische Bedeutung hat.

Anlagebedingte Beeinträchtigungen der Elemente des kulturellen Erbes können durch dauerhafte Überbauungen, Versiegelungen und Veränderungen des Untergrundes sowie indirekt durch Verbauung von Sichtbeziehungen entstehen. Die geplanten Bauten werden eine Höhe von 14 m nicht überschreiten. Bauarbeiten sind daher mit archäologischer Begleitung zu verbinden, um direkte Betroffenheiten von Bodendenkmalen zu vermeiden, vgl. Nebenbestimmung **A.III.1.16**.

10.5.10 Vermeidungs-, Verminderungs- und Kompensationsmaßnahmen

Zur Vermeidung und zur Verminderung von erheblichen Umweltauswirkungen zu Lasten der Schutzgüter sind durch die Fachgutachter und beteiligten Behörden und Träger öffentlicher Belange Maßnahmen empfohlen worden, die als Nebenbestimmungen der hiesigen Genehmigung in **Kapitel A.III** angeordnet worden sind.

10.5.11 Zusammenwirken und kumulierende Vorhaben

In die Betrachtung der nachteiligen Folgen für einzelne UVPG-Schutzgüter hat der von dem Antragsteller vorgelegte UVP-Bericht auch das „Zusammenwirken“ mit Beeinträchtigungen anderer Baumaßnahmen einbezogen. Im Zusammenwirken mit Baumaßnahmen auf dem Flugplatz, die nicht im Zusammenhang mit dem Vorhaben an sich stehen, ergeben sich keine weiteren Auswirkungen.

10.5.12 Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern

Im Rahmen einer Umweltverträglichkeitsprüfung sind nach § 2 Abs. 1 Nr. 5 UVPG schließlich auch Wechselwirkungen zwischen den genannten Schutzgütern in den Blick zu nehmen. Dies betrifft nicht nur kumulative Wirkungen einzelner Auswirkungen des Vorhabens oder Auswirkungen im Zusammenspiel mit anderen Vorhaben. Der Begriff der Wechselwirkungen bringt vielmehr zum Ausdruck, dass die Umwelt nicht nur die Summe der Umweltgüter ist, sondern eine eigene Größe darstellt. Zwischen den einzelnen Umweltfaktoren bestehen Zusammenhänge, die auch in ihrem Wirkungsgefüge und Beziehungsgeflecht zu betrachten sind, so BVerwG, Urteil vom 25.01.1996 – 4 C 5.95 – BVerwGE 100, 238, 246.

Die Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern verdeutlichen das Zusammenspiel ökologischer Systeme, da Veränderungen eines Schutzguts oft auch andere beeinflussen. Da eine voll-

ständige Analyse aller ökosystemaren Beziehungen zu aufwendig wäre, konzentriert sich die Bewertung nicht auf eine detaillierte Erfassung dieser Wechselwirkungen, sondern auf die Ableitung schutzgutübergreifender Umweltauswirkungen.

Tab. 21: Übersicht der Wirkpfade von möglichen ökologischen Wechselwirkungen im Rahmen des Vorhabens

Wirkung auf →	Menschen, insb. die menschliche Gesundheit	Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt	Boden und Fläche	Wasser	Luft und Klima	Landschaft	Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter
Wirkung von ↓							
Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit		Entnahme, Beeinträchtigung des Lebensraumes	Stoffeinträge, strukturelle Veränderung (Verdichtung, Versiegelung)	Stoffeinträge	Stoffeinträge, anthropogene Klimamodifikation	Überprägung, Übernutzung	Entnahme, Substanzverlust
Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt	Forstwirtschaft, Jagdwesen, Ernährung, Lärmminde- rung (Wald)		Nährstoffhaushalt (Destruenten), Erosionsschutz (Durchwurzelung)	Interzeption, Evapotranspiration	Filterfunktion (insb. Wald), Wärmeregulation (Evapotranspiration)	optische Strukturierung	W.v.*
Boden und Fläche	Ertragsfunktion, Baugrund	Lebensraumfunktion, Standortbedingung		Wasserspeicherung, Filterfunktion (Adsorption von Schadstoffen)	Wärmespeicherung, Wärmerückstrahlung	optische Strukturierung	Boden als Trägermedium, Konservierung
Wasser	Wasserdargebot, Ertragsfunktion (Fischerei), Hochwasserschutz	Lebensraumfunktion, Standortbedingung	Grundwasser-neubildung, Stoffeintrag (Niederschlag), Erosion		Luftleitfunktion, Wärmespeicherung	optische Strukturierung	W.v.*
Luft und Klima	Kalt- und Frischluftaustausch	Lebensraumfunktion, Standortbedingung	Trägermedium für Stoffeinträge (Niederschlag), Erosion (Wind)	Trägermedium für Stoffeinträge (Niederschlag)		Klimatische Rahmenbedingungen (Temperaturempfinden, Frischluft)	W.v.*
Landschaft	Erholungsnutzung, Ästhetische Funktion	Lebensraumfunktion	W.v.*	Abflussregime (Topographie)	Beeinflussung der Luftzirkulation (Topographie)		Standort
Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter	Zeugnis historischer Entwicklung, Informationsfunktion	W.v.*	W.v.*	W.v.*	W.v.*	Landschaftsbildprägend	

*Wechselwirkung vernachlässigbar

vgl. UVP-Bericht, GFN mbH, Stand: 07.11.2025, Tabelle 21.

Die Tabelle macht deutlich, dass zwischen den einzelnen Schutzgütern vielfältige und wechselseitige ökologische Abhängigkeiten bestehen. So beeinflussen Menschen vor allem durch Nutzung und Eingriffe (z. B. Entnahme, Flächeninanspruchnahme) andere Schutzgüter wie Tiere, Pflanzen und das kulturelle Erbe. Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt wirken wiederum auf Boden, Wasser, Luft und Klima, etwa über Nährstoffkreisläufe, Erosionsschutz oder Verdunstung. Der Boden übernimmt zentrale Funktionen als Lebensraum, Standortfaktor und Filtermedium und steht damit in enger Wechselwirkung mit Wasser, Luft und Klima sowie mit dem kulturellen Erbe. Wasser beeinflusst durch Grundwasserneubildung, Stoffeinträge und Erosionsprozesse die Qualität von Boden, Lebensräumen und Klima. Luft und Klima wirken über Temperatur, Luftzirkulation und Niederschläge auf Boden, Vegetation und Landschaft ein. Die Landschaft erfüllt ökologische, ästhetische und klimatische Funktionen und prägt sowohl Lebensräume als auch das kulturelle Erbe. Dieses wiederum ist häufig an Standortbedingungen und Landschaftsbild gebunden.

Beeinträchtigende Auswirkungen des Vorhabens auf solche Wirkungsketten oder Wirkungsgefüge des Naturhaushalts sind hier nach Prüfung der vorgelegten Unterlagen, insbesondere Antragsunterlagen 04 - 11 nicht zu erkennen. Eine durch das Vorhaben des Antragstellers verursachte Kumulation bzw. wechselseitige Verstärkung von Belastungen für die geschützten Umweltmedien ist der Genehmigungsbehörde ebenfalls nicht ersichtlich.

10.6 Zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen gem. § 25 UVPG

Gemäß § 25 Abs. 1 UVPG sind die Umweltauswirkungen des Vorhabens auf der Grundlage der zusammenfassenden Darstellung nach § 24 UVPG zu bewerten und bei der Entscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens zu berücksichtigen. Alle im Verfahren vorgebrachten Stellungnahmen wurden geprüft und bewertet. Sie werden bei der Entscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens berücksichtigt.

Aus der Umweltverträglichkeitsprüfung ergibt sich kein Anhaltspunkt, die Genehmigung zu versagen. Die Betrachtung der einzelnen Schutzgüter hat ergeben, dass bei Beachtung der Vermeidungs-, Verminderungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen mit dem Vorhaben keine schädlichen Umwelteinwirkungen oder erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf die Schutzgüter des § 2 Abs. 1 UVPG verbunden sind. Dies gilt auch unter Berücksichtigung von Wechselwirkungen zwischen den Umwelteinwirkungen.

10.7 Zusammenfassende Erläuterung gem. § 26 Abs. 1 Nr. 3 lit. d) UVPG

Gemäß § 26 Abs. 1 Nr. 3 lit d) UVPG ist im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung zu erläutern, wie die begründete Bewertung, insbesondere die Angaben des UVP-Berichts, die behördlichen Stellungnahmen nach § 17 Abs. 2 UVPG sowie die Äußerungen der Öffentlichkeit nach § 21 UVPG in der Zulassungsentscheidung berücksichtigt wurden oder wie ihnen anderweitig Rechnung getragen wurde.

Durch die angeordneten Vermeidungs-, Verminderungs- und Kompensationsmaßnahmen können erhebliche Beeinträchtigungen der entsprechenden Schutzgüter weit überwiegend verhindert werden. Erhebliche Beeinträchtigungen durch das Vorhaben entstehen für das Schutzgut Mensch temporär in den Zeiten eines Überfluges (Beeinträchtigungen der Wohn- und Wohnumfeldfunktion, sowie Erholungs- und Freizeitfunktion) und für die Schutzgüter Fläche durch die dauerhafte Flächeninanspruchnahme und Boden durch die anlagebedingte Bodenversiegelung im Bereich des

Niedermoortorfs. Die dahingehenden Ergebnisse der UVP gem. § 25 Abs. 2 UVPG hat die Genehmigungsbehörde mit dem entsprechenden Gewicht in die zusammenfassende Abwägung eingestellt hat (dazu nachfolgend unter **Kap. C.III.13**).

Gemäß § 28 Abs. 1 Satz 1, 2 UVPG war zudem die Überwachung der angeordneten Maßnahmen durch eine Auflage zu sichern. Diese Vorgabe hat die Genehmigungsbehörde vorliegend durch die Übernahme sämtlicher Vermeidungs-, Verminderungs- und Kompensationsmaßnahmen in die hiesige Genehmigungsentscheidung umgesetzt.

11. Flugbetriebliche Belange/Luftsicherheit

Weiterhin waren von der Genehmigungsbehörde im Rahmen ihrer Entscheidung auch flugbetriebliche Belange angemessen zu berücksichtigen. Tatsachen, die die Annahme rechtfertigen würden, dass flugbetriebliche Belange durch das Änderungsvorhaben beeinträchtigt werden, sind nicht ersichtlich. Die mit der Planung konzipierte Herstellung zusätzlicher Vorfeld- und Abstellflächen, sowie Rollwege sind aus technischer Sicht nicht zu beanstanden; sie richten sich nach den geltenden Sicherheitsstandards. Überdies sind auch keine Tatsachen erkennbar, die Gefahren, die sich aus der Anlage und dem Betrieb des Flugplatzes ergeben, als hinreichend wahrscheinlich erscheinen lassen.

Hierzu waren im Rahmen der Prüfung der beantragten Änderungsgenehmigung die Auswirkungen des vorgesehenen Betriebs unbemannter Luftfahrzeuge auf die Luftsicherheit sowie auf die geordneten flugbetrieblichen Abläufe der Flugplatzanlage umfassend zu bewerten. Maßgeblich ist hierbei, ob durch den Einsatz der Systeme Global 6000 und Eurodrohne Gefährdungen für den (bemannten) Luftverkehr oder Beeinträchtigungen des sicheren und ordnungsgemäßen Betriebs des Flugplatzes zu erwarten sind.

11.1 Einrüstung des ILS CAT I

Die Einrüstung des ILS CAT I erfolgt im Rahmen von Modernisierungsmaßnahmen. Auf dem NATO-Flugplatz Schleswig ist bereits heute ein Präzisionsanflugsystem vorhanden. Derzeit werden Präzisionsanflüge mit Hilfe eines vorhandenen Präzisionsanflugradars (engl. Precision Approach Radar, PAR) durchgeführt. Dieses vorhandene Präzisionsanflugsystem soll durch ein modernes und gleichzeitig auch leistungsfähigeres System und Verfahren ergänzt werden. Es handelt sich demnach um eine Modernisierung zur Optimierung des Flugbetriebs am Platz. Die Kapazität

des NATO-Flugplatzes Schleswig wird in diesem Zusammenhang nicht verändert. Es werden hierdurch keine zusätzlichen Flugbewegungen oder Verkehre mit Luftfahrzeugen ermöglicht, die bislang nicht am NATO-Flugplatz Schleswig verkehren konnten. Die Anfliegbarkeit bei schlechten Sichtverhältnissen wird durch die Einrüstung des ILS CAT I ebenfalls nicht verändert. Das ILS CAT I ermöglicht den Anflug mit bordseitiger Unterstützung unter Beibehalt von Wetterminima, Anflugweg und Anflughöhe.

Aus der Einrüstung des ILS CAT I ergeben sich mithin keine flugbetrieblichen Veränderungen, die Beeinträchtigungen des sicheren Betriebes am Flugplatz oder gar Gefährdungen für den Luftverkehr darstellen können. Vielmehr wird die Sicherheit des Flugplatzbetriebes durch diese Maßnahme erhöht.

11.2 Einsatz unbemannter Luftfahrzeuge – Eurodrohne

Unbemannte Luftfahrzeuge stellen aufgrund ihrer spezifischen Betriebscharakteristika – insbesondere im Hinblick auf ihre Größe, Geschwindigkeit, Steuerung sowie die eingeschränkte Sichtbarkeit für andere Luftfahrzeuge – grundsätzlich einen potenziellen Konfliktfaktor für den bemannten Luftverkehr dar. Die Einhaltung der entsprechenden Sicherheitsstandards für den Betrieb unbemannter Luftfahrzeuge ist daher zu gewährleisten. Dies hat der Antragsteller zur Überzeugung der Genehmigungsbehörde hinreichend dargelegt.

11.3 Zwei-Bahnen-System

Mit der Aufnahme des Flugbetriebs mit unbemannten Luftfahrzeugen soll zukünftig auch die Start- und Landebahn 07/25 genutzt werden. Für das „Prognoseszenario 2036“ wird daher im Gegensatz zum „Vergleichsszenario 2017 – 2020“ und zum „Nullszenario 2036“ ein Zwei-Bahnen-System berücksichtigt. Östlich der Start- und Landebahn 07/25 in Betriebsrichtung 25 verläuft die Bundesstraße 77 in einer Entfernung von ca. 300 m.

Nach Ziffer 3.2 der „Richtlinien über die Abstände zwischen Straßen und Flugplätzen“ muss bei Militärflugplätzen bei einem Gleitwinkel entsprechend der Neigung 1:x gem. Anlage 3 ein Abstand zur oberen Begrenzung des Lichtraumprofils der Straße von mindestens 25m bei Flughäfen und Landeplätzen der Klasse 1 und von mindestens 15m bei den übrigen Landeplätzen eingehalten werden. Bei dem Anflug RWY 25 kann jedoch der geforderte Abstand zur oberen Begrenzung des Lichtraumprofils über der Bundesstraße 77 unter Zugrundelegung des vorgegebenen Gleitwinkels

mit der Neigung 1:25 nicht eingehalten werden. Die vorgegebene Mindestüberflughöhe kann jedoch eingehalten werden, wenn der vorgegebene Neigungswinkel 1:25 ($\sim 2,3^\circ$) außer Acht gelassen wird.

Die Nutzung der Start- und Landebahn 07/25 in der Betriebsrichtung 25 war vor diesem Hintergrund zu beschränken, vgl. **A.III.5**. Durch die Beschränkung wird sichergestellt, dass das Lichtraumprofil über der Bundesstraße 77 bei Nutzung der Start- und Landebahn 07/25 in Betriebsrichtung 25 eingehalten wird.

11.4 Ergebnis

In der Gesamtwürdigung ist festzustellen, dass durch die beantragte Änderungsgenehmigung keine nachteiligen Auswirkungen auf die Luftsicherheit oder die flugbetrieblichen Belange der Flugplatzanlage zu erwarten sind. Der Betrieb der unbemannten Luftfahrzeuge ist so ausgestaltet, dass er sich in die bestehenden betrieblichen Strukturen einfügt und den sicheren Ablauf des Flugplatzbetriebs nicht beeinträchtigt. Die luftrechtlichen Anforderungen an die Gefahrenabwehr und die Aufrechterhaltung eines sicheren Luftverkehrs werden erfüllt. Die Belange der Luftsicherheit und des geordneten Flugbetriebs stehen der Erteilung der Änderungsgenehmigung daher nicht entgegen.

12. Belange der Landwirtschaft

Im Rahmen der Prüfung der beantragten Änderungsgenehmigung waren auch die Auswirkungen des Vorhabens auf die landwirtschaftliche Nutzung der zusätzlich in Anspruch genommenen Flächen zu berücksichtigen. Maßgeblich ist hierbei, ob und in welchem Umfang durch die Erweiterung des Flugplatzgeländes landwirtschaftliche Belange berührt werden und welches Gewicht diesen im Rahmen der Abwägung zukommt.

Am Südrand des Flugplatzes, unmittelbar außerhalb des bestehenden Außenzauns, soll eine Aufstell- / Betriebsfläche SATCOM (Satellitenkommunikation) für die Systeme Global 6000 und Eurodrohne errichtet werden. Die entsprechende Fläche steht im Eigentum der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben. Der bestehende Verlauf des Außenzauns soll entsprechend angepasst werden, um die Aufstell- / Betriebsfläche in die Liegenschaft zu integrieren. Die entsprechende Fläche ist im Flächennutzungsplan der hier betroffenen Gemeinde Klein Rheide als „Flächen für die Landwirtschaft“ ausgewiesen und wird derzeit auch landwirtschaftlich genutzt. Die Erweiterung umfasst insgesamt ca. 10.130 m².

Durch die Erweiterung des Flugplatzes werden damit Flächen beansprucht, die bislang einer landwirtschaftlichen Nutzung dienten. Hierdurch kommt es zu einem dauerhaften Entzug von landwirtschaftlicher Nutzfläche, was grundsätzlich als abwägungserheblicher privater und öffentlicher Belang anzusehen ist. Landwirtschaftliche Flächen stellen eine begrenzte Ressource dar und genießen insbesondere im Hinblick auf ihre Funktion für die Nahrungsmittelproduktion sowie für den Erhalt funktionsfähiger landwirtschaftlicher Betriebe einen schutzwürdigen Status.

Die Inanspruchnahme beschränkt sich jedoch auf einen räumlich klar abgegrenzten und vergleichsweise begrenzten Flächenumfang, der im Verhältnis zur landwirtschaftlichen Nutzfläche der betroffenen Betriebe sowie zur regionalen Agrarstruktur kein erhebliches strukturelles Gewicht erreicht. Eine Existenzgefährdung landwirtschaftlicher Betriebe ist aufgrund des Umfangs der Flächeninanspruchnahme nicht zu erwarten. Auch eine nachhaltige Beeinträchtigung der agrarstrukturellen Verhältnisse im betroffenen Gebiet ist nicht ersichtlich.

Darüber hinaus handelt es sich bei den betroffenen Flächen überwiegend um landwirtschaftliche Nutzflächen ohne besondere standortbezogene Bedeutung, etwa im Hinblick auf außergewöhnliche Bodenqualitäten oder spezielle Nutzungsformen. Die Flächen sind zwar grundsätzlich ertragsfähig, es sind jedoch keine Anhaltspunkte ersichtlich, die auf eine herausgehobene agrarökologische oder betriebsstrukturelle Funktion hinweisen.

In der Abwägung wurde ferner berücksichtigt, dass die Erweiterung des Flugplatzgeländes standortgebunden ist und alternative Flächen, die eine vergleichbare betriebliche Funktion erfüllen könnten, nicht zur Verfügung stehen. Der Bedarf an zusätzlicher Fläche ergibt sich unmittelbar aus den flugbetrieblichen und sicherheitsrelevanten Anforderungen an den Flugplatzbetrieb, sodass eine Verlagerung der Erweiterung auf nicht landwirtschaftlich genutzte Flächen regelmäßig ausscheidet.

Etwaige nachteilige Auswirkungen auf die landwirtschaftliche Nutzung werden zudem dadurch gemindert, dass die Flächeninanspruchnahme zielgerichtet und auf das notwendige Maß beschränkt erfolgt. Die Alternativenprüfung kommt zu dem nachvollziehbaren Ergebnis, dass eine weitere Reduzierung des Flächenbedarfs nicht möglich ist; weitergehende Einsparpotenziale bestehen nicht.

In der Gesamtabwägung ist festzustellen, dass die landwirtschaftlichen Belange zwar betroffen und als schutzwürdig anzuerkennen sind, ihnen jedoch kein überwiegendes Gewicht zukommt. Die mit der Erweiterung verfolgten überragenden Interessen an der Sicherstellung der Bündnis- und Landesverteidigung überwiegen die Nachteile, die durch den Verlust landwirtschaftlicher Nutzflächen

entstehen. Die Inanspruchnahme der Flächen erweist sich daher als abwägungsgerecht und verhältnismäßig.

Die landwirtschaftlichen Belange stehen der Erteilung der Änderungsgenehmigung somit nicht entgegen.

13. Abwägung und zusammenfassende Würdigung

Mit Schreiben vom 04.10.2023 hat das AfB in Verfahrensstandschaft für das Bundesministerium der Verteidigung die im Folgenden näher beschriebenen Änderungen des NATO-Flugplatzes Schleswig nach § 6 Abs. 4 Satz 2 LuftVG i.V.m. § 30 LuftVG für die Bundeswehr – Teilstreitkraft Luftwaffe – als Halter des NATO-Flugplatzes Schleswig beantragt. Die Genehmigungsbehörde hat den Antrag unter Auswertung der vorgelegten Antragsunterlagen und unter Beteiligung der Gebietskörperschaften, Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange und der Öffentlichkeit geprüft.

Dem Antrag war unter Beifügung der hier als Nebenbestimmungen angeordneten Auflagen gemäß den Vorgaben der jeweiligen Fachgutachten stattzugeben. Das Vorhaben entspricht den Zielsetzungen des Luftverkehrsgesetzes, ist militärisch notwendig und damit aus vernünftigen Erwägungen des Gemeinwohls geboten. Den militärischen Notwendigkeiten war in der Abwägung mit den hier betroffenen Schutzgütern der Vorzug zu geben. Aufgrund des überragenden öffentlichen Interesses am Betrieb des NATO-Flugplatzes Schleswig sind die Belange der öffentlichen Sicherheit und der Landesverteidigung höher zu gewichten als die gegenläufigen privaten und öffentlichen Belange.

Auch wenn für das Vorhaben wegen § 30 Abs. 1 Satz 2 LuftVG kein Planfeststellungsverfahren durchzuführen war, hatte die Genehmigungsbehörde in dem Genehmigungsverfahren gem. § 6 Abs. 4 Satz 2 LuftVG eine Planungsentscheidung zu treffen, bei der die von dem Vorhaben betroffenen öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander gerecht abzuwägen waren. Dies ergibt sich auch ohne fachgesetzliche Normierung bereits aus dem Wesen einer rechtsstaatlichen Planung und trägt in einer planungsspezifischen Weise dem Verhältnismäßigkeitsgebot Rechnung. Dabei ist die Genehmigungsbehörde zu der Überzeugung gelangt, dass entgegenstehende öffentliche, gemeindliche und private Belange bei Erfüllung der dieser Genehmigung beigefügten Nebenbestimmungen nicht so wesentlich beeinträchtigt werden, dass das erhebliche öffentliche Interesse an einer Realisierung des Vorhabens im Zusammenhang mit der öffentlichen Sicherheit und der Landesverteidigung dahinter zurückstehen müsste.

Wie bereits unter **Kap. C.III.1** und **C.III.2** ausgeführt, erfolgen die geplanten Stationierungen des unbemannten Luftfahrzeugs der MALE-Klasse und des Luftfahrzeugs des Typs Global 6000 und am Standort Schleswig aus dringenden Gründen der öffentlichen Sicherheit und Bündnis- und Landesverteidigung, ohne dass hierfür vorzugswürdige Standort- und Planungsalternativen zur Verfügung gestanden hätten.

Überdies bleibt festzuhalten, dass das Vorhaben den Erfordernissen der Raumordnung und der Landesplanung entspricht. Ebenfalls wurden die Erfordernisse des Städtebaus angemessen berücksichtigt. Im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung wurden zudem die unmittelbaren und mittelbaren Auswirkungen des Vorhabens auf die in § 2 Abs. 1 UVPG genannten Schutzgüter betrachtet, wie die Zusammenfassung in **Kap. C.III.10** zeigt. Diese kommt ebenso wie die Prüfung der Genehmigungsbehörde im Übrigen zu dem Ergebnis, dass es außer den Auswirkungen auf die Schutzgüter Mensch und Fläche/Boden zu keinen Auswirkungen oder Wechselwirkungen kommt, die als erhebliche Beeinträchtigungen zu bewerten wären. Hinsichtlich der übrigen Schutzgüter kommt es entweder bereits nicht zu unvereinbaren Beeinträchtigungen bzw. können diese jedenfalls nach Durchführung der mit dieser Genehmigung angeordneten Schutz-, Vermeidungs-, Verminderungs- und Ausgleichsmaßnahmen ausgeschlossen werden.

In diesem Sinne kommt es im Zusammenhang mit dem Vorhaben auch zu Eingriffen in Natur und Landschaft i.S.d. § 14 Abs. 1 BNatSchG, die nach eingehender Prüfung der Genehmigungsbehörde als unvermeidbar einzuordnen und damit zuzulassen waren. Diese Eingriffe in Natur und Landschaft werden durch die angeordneten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen jedoch vollständig kompensiert.

Ebenfalls wurde der Schutz vor Fluglärm und Bodenlärm angemessen berücksichtigt. Die Genehmigungsbehörde hat nicht nur den oberhalb der fachplanerischen Zumutbarkeitsschwelle liegenden Fluglärm berücksichtigt, sondern auch die unterhalb dieser Schwelle liegenden Lärmauswirkungen des Vorhabens. Das Interesse am Schutz vor den störenden Auswirkungen des verbleibenden abwägungserheblichen Fluglärms kann nach der Überzeugung der Genehmigungsbehörde gegenüber dem Interesse am Aus- bzw. Umbau des Flugplatzes jedoch keinen Vorrang beanspruchen, wie sich aus den nachfolgenden Erwägungen ergibt.

13.1 Militärische Notwendigkeit und Verteidigungsauftrag

Der Bedarf für die beantragten baulichen Veränderungen der Flugbetriebsflächen ergibt sich hier zum einen aus dem Anpassungsbedarf der flugbetrieblich relevanten Infrastruktur zur Ermöglichung der geplanten Stationierungen des unbemannten Luftfahrzeugs der MALE-Klasse und des Luftfahrzeugs des Typs Global 6000 und zum anderen aus dem Anpassungsbedarf der flugbetrieblichen Infrastruktur zur Gewährleistung internationaler Standards. Der Stationierung der beiden Luftfahrzeugtypen liegen die Stationierungsentscheidung mit Billigung des Bundesministers der Verteidigung vom 12.04.2005 für unbemannte Luftfahrzeuge der Klassen UAV HALE („high altitude long endurance“) und UAV MALE („medium altitude long endurance“) am NATO-Flugplatz Schleswig, die Entscheidung mit Billigung des Generalinspektors der Bundeswehr vom 10.01.2020, ausschließlich unbemannte Luftfahrzeuge aus der MALE-Klasse zu beschaffen und zu betreiben, und die Entscheidung vom 16.09.2021, aus Gründen der Wirtschaftlichkeit und Realisierbarkeit das Waffensystem PEGASUS in einer bemannten Version eines Geschäftsreiseflugzeugs (Global 6000) am NATO-Flugplatz Schleswig zu realisieren, zugrunde. Die Auswahl des Systems Eurodrohne ging insbesondere aus den eingegangenen Bündnisverpflichtungen Deutschlands gegenüber der NATO im Rahmen des NATO Defence Planning Process hervor.

Der Um- und Ausbau der Infrastruktur am Standort Schleswig erfolgt in diesem Sinne als Teil der Wahrnehmung des Verteidigungsauftrags nach Art. 87a Abs. 1 Satz 1 GG durch die Bundeswehr und dient der Aufrechterhaltung der Verteidigungsbereitschaft Deutschlands. Dieser Verteidigungsauftrag umfasst nicht nur die Einsatzflüge der militärischen Luftfahrzeuge, sondern auch die Ausbildung der Soldaten und die Wartung und Instandhaltung des Geräts. Die Bundeswehr leistet damit gleichzeitig einen notwendigen Beitrag zur Erfüllung der Bündnisverpflichtungen Deutschlands aus dem NATO-Vertrag. Mit Art. 87a Abs. 1 Satz 1 GG, wonach der Bund Streitkräfte zur Verteidigung aufstellt, hat der Verfassungsgeber zugleich eine Grundsatzentscheidung für die militärische Landesverteidigung getroffen. Davon umfasst ist auch der Schutz der Funktionsfähigkeit der Streitkräfte und die Bündnisverteidigung i.S.d. § 5 des NATO-Vertrags.

Der Angriff Russlands auf die Ukraine hat dabei schlaglichtartig das Gewicht und die Bedeutung einer wirksamen Landes- und Bündnisverteidigung vor Augen geführt und verdeutlicht, dass bei der Bewertung von Verteidigungsbelangen letztlich regelmäßig das Leben und die körperliche Gesundheit der Bevölkerung zur Disposition stehen. Einer wirksamen Landes- und Bündnisverteidigung kommt gerade angesichts dieser veränderten sicherheitspolitischen Lage eine existenzielle Bedeutung zu. Der NATO-Flugplatz Schleswig ist für die Einsatzfähigkeit der Luftwaffe unverzichtbar. Die zeitnahe Stationierung unbemannter Luftfahrzeuge und des Luftfahrzeugs „Global 6000“

sind hierfür zwingend notwendig. Dabei ist es ebenso entscheidend, infrastrukturelle Begleitmaßnahmen einer zügigen und zentralisierten Planung und Umsetzung zuzuführen. Die Verfügbarkeit des NATO-Flugplatzes Schleswig ist für die Aufrechterhaltung der Einsatzbereitschaft, etwa durch die Ausbildung der Piloten und Besatzungen sowie durch Versorgung, Wartung und Instandhaltung der Luftfahrzeuge, unverzichtbar. Mit dem Taktischen Luftwaffengeschwader 51 „Immelmann“ ist hier der einzige fliegende Verband der Luftwaffe stationiert, der über die Fähigkeiten zur be- und unbemannten abbildenden und signalerfassenden luftgestützten Aufklärung befähigt ist. Zudem verfügt es über die Fähigkeiten zur Niederhaltung der gegnerischen bodengebundener Luftverteidigung und der Seekriegführung aus der Luft. Die Sicherstellung dieser Fähigkeiten sind insbesondere vor dem Hintergrund der aktuellen Sicherheitslage unabdingbar für die Gewährleistung der Bündnis- und Landesverteidigung.

13.2 Alternativenprüfung

Um die Beeinträchtigung öffentlicher und privater Interessen dennoch so gering wie möglich zu halten, war im Rahmen der planerischen Abwägung auch zu prüfen, ob zur beantragten Planung vorzugswürdige Alternativen zur Verfügung stehen. Der Antragsteller hat zur Überzeugung der Genehmigungsbehörde dargelegt, dass keine sich aufdrängenden Standort- oder Planungsalternativen gegenüber dem beantragten Vorhaben bestehen und vorzugswürdig sind. Auch von dritter Seite sind keine vorzugswürdigen Alternativen vorgeschlagen worden.

13.2.1 Keine Standortalternativen

Der Antragsteller hat nachvollziehbar dargelegt, dass den Stationierungsentscheidungen eine intensive Standortuntersuchung zugrunde lag, in deren Rahmen alle sich für eine Stationierung der unbemannten Luftfahrzeuge grundsätzlich anbietenden Militärflugplätze unter militärisch-funktionalen und betriebswirtschaftlichen Gesichtspunkten betrachtet worden seien. Dabei zeigten sich die entflochtene Luftraumstruktur über und im Umfeld des NATO-Flugplatzes Schleswig und die Verfügbarkeit einer zweiten Start- und Landebahn in der erforderlichen Breite am NATO-Flugplatz Schleswig als ausschlaggebende Kriterien, aufgrund derer sich der Standort Schleswig für den Betrieb mit unbemannten Luftfahrzeugen als besonders geeignet erwies.

Auch für die Stationierung der Global 6000 stehen keine sich aufdrängenden Standortalternativen zur Verfügung. Insbesondere vor dem Hintergrund der Wirtschaftlichkeit hat das Kommando Luftwaffe den Standort Schleswig für den Zielbetrieb des Waffensystems PEGASUS empfohlen.

13.2.2 Keine Planungsalternativen

Auch Planungsalternativen zu den beantragten Änderungen sind nach Überzeugung der Genehmigungsbehörde nicht vorhanden.

Der Antragsteller hat dargelegt, für die Schaffung der benötigten Infrastruktur für die unbemannten Luftfahrzeuge des Typs Eurodrohne und die Luftfahrzeuge des Typs Global 6000 zunächst eine Machbarkeitsuntersuchung zur Identifizierung von möglichen Baufeldern und zur Untersuchung von verschiedenen Planungsvarianten durchgeführt zu haben. Gegen die für diese Prüfung der Planungsvarianten herangezogenen Entscheidungskriterien wie die Berücksichtigung der einschlägigen Vorgaben zu Hindernisfreiheit und Sicherheitsabständen, Kostenfaktoren sowie Natur- und Umweltschutzbelangen (insb. Flächenverbrauch) zur Festlegung der vorzugswürdigen Planungsalternative bestehen keine Bedenken. Die gewählte Variante zur Anordnung der Hallen und der entsprechenden Vorfelder als die unter Berücksichtigung der vorgenannten Kriterien beste Variante ist daher auch nach Auffassung der Genehmigungsbehörde die vorzugswürdige Variante.

Auch für die Maßnahmen aus dem Rollkonzept drängen sich keine vorzugswürdigen Planungsalternativen aus. Die Maßnahmen dienen der Herstellung einer den internationalen Standards entsprechenden Abfertigung von Transportluftfahrzeugen auf dem NATO-Flugplatz Schleswig. Die als Alternative geprüfte Anlage von Wendeköpfen an der Start- und Landebahn 05/23 hätte im Gegensatz zu den beantragten Maßnahmen einen Flugbetrieb nur mit Einschränkungen ermöglicht und wäre mithin nicht ebenso geeignet wie die gewählte Planungsalternative. Denn diese ermöglicht die Durchführung eines frei von Einschränkungen durchführbaren, wirtschaftlichen Flugbetriebs.

13.3 Überwiegen der militärischen Belange

Angesichts der sich so darstellenden grundsätzlichen militärischen Notwendigkeit der Durchführung der Maßnahme im Hinblick auf die Aufrechterhaltung der Verteidigungsbereitschaft sowie der konkreten Notwendigkeit bzw. Vorzugswürdigkeit der Durchführung der Maßnahme in der beantragten Form ist die Genehmigungsbehörde im Rahmen der Abwägung zu dem Ergebnis gekommen, dass die betroffenen Belange der stärker durch Lärmimmissionen belasteten Anwohner sowie die Beeinträchtigungen der weiteren Schutzgüter hinter den hier in Rede stehenden militärischen Belangen zurückstehen müssen, sodass das Vorhaben wie beantragt zu genehmigen war.

13.3.1 Lärmimmissionen

Der Abwägung im Hinblick auf die Lärmimmissionen liegen dabei wie bereits beschrieben die anwendbaren Werte des § 2 Abs. 2 FluLärmG zugrunde, der nach der ständigen Rechtsprechung des BVerwG mit seinen Regelungen die Abwägungsgrenzen in Bezug auf Fluglärm und damit insbesondere die fachplanerische Zumutbarkeitsschwelle konkretisiert, die für die planerische Abwägung nach dem LuftVG verbindlich ist.

Darüber hinaus hat die Genehmigungsbehörde unter Beachtung der Rechtsprechung des BVerwG diejenigen Lärmbeeinträchtigungen einbezogen, die zwar unterhalb der Zumutbarkeitsschwelle, aber oberhalb der oben bereits näher definierten Geringfügigkeitsschwelle liegen und ihnen dabei das jeweilige Gewicht in Abhängigkeit davon beigemessen, wie weit diese Lärmbeeinträchtigungen hinter der Zumutbarkeitsschwelle zurückreichen.

Lärmbeeinträchtigungen oberhalb der Werte von 68 dB(A) tags bzw. 63 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts, also oberhalb der Schwellenwerte der Tag-Schutzzonen und der Nacht-Schutzzone betreffen im „Prognoseszenario 2036“ keine Wohnbebauung.

Die Lärmbeeinträchtigungen oberhalb der Geringfügigkeits-, aber unterhalb der mit passiven Schallschutzmaßnahmen zu begegnenden Zumutbarkeitsschwelle, müssen nach sorgsamer Abwägung aller Belange hinter den militärischen Erfordernissen, die Anlass des beantragten Vorhabens sind, zurückstehen. Dies gilt insbesondere in Anbetracht der ohnehin vorherrschenden Vorbelastung im Umfeld des Flugplatzes. Dem Antragsteller einen gänzlichen Verzicht auf das Vorhaben aufzuerlegen, stellte sich insbesondere angesichts der aktuellen sicherheitspolitischen Lage und der Verpflichtungen aus Art. 87a Abs. 1 S. 1 GG sowie § 5 des NATO-Vertrags als unverhältnismäßig dar. Auch die Realisierung des Vorhabens an einem anderen Standort wäre unverhältnismäßig. Für die betroffenen Einwohner im Umfeld des Flugplatzes stellt sich der Anstieg der Lärmbelastung gegenüber dem „Nullszenario 2036“ zwar als wahrnehmbare Erhöhung dar, gegenüber der derzeit vorherrschenden Vorbelastung jedoch als Verringerung. Insgesamt verbleibt die Lärmbelastung auf einem moderaten Niveau, dass die Schwelle der fachplanungsrechtlichen Zumutbarkeit nicht überschreitet.

13.3.2 Eingriffe in Natur- und Landschaft

Die beantragten Änderungen des NATO-Flugplatzes Schleswig und die nachrichtlich dargestellten Baumaßnahmen verursachten und verursachen unvermeidbare Eingriffe in die Leistungsfähigkeit

des Naturhaushalts i.S.v. § 14 Abs. 1 BNatSchG, die aber durch die angeordneten, in den Fachbeiträgen Eingriffsregelung im Einzelnen aufgeführten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vollständig kompensiert wurden bzw. werden können. Die hier vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen sind geeignet und erforderlich, um die unvermeidlichen Beeinträchtigungen der Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes auszugleichen.

Es ist festzustellen, dass das Vorhaben zu erheblichen Beeinträchtigungen der Schutzgüter Fläche und Boden führt. Durch die dauerhafte Inanspruchnahme bislang unversiegelter Flächen sowie die anlagebedingte Bodenversiegelung im Bereich von Niedermoortorf kommt es zu nicht ausgleichbaren Eingriffen. Die Beeinträchtigungen sind als erheblich und dauerhaft zu bewerten.

Die Prüfung geeigneter Vermeidungs-, Minderungs- und Ausgleichsmaßnahmen hat ergeben, dass eine vollständige Kompensation der Eingriffe in die genannten Schutzgüter nicht möglich ist. Insbesondere kann der Verlust der spezifischen Bodenfunktionen des Niedermoortorfs durch Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen an anderer Stelle nicht gleichwertig ausgeglichen werden.

Gleichwohl überwiegen im vorliegenden Fall die mit dem Vorhaben verfolgten Belange der Bündnis- und Landesverteidigung die entgegenstehenden Belange des Natur- und Bodenschutzes. Das Vorhaben dient der Gewährleistung der öffentlichen Sicherheit und verfolgt Ziele von überragender Bedeutung. Es leistet einen wesentlichen Beitrag zur Abwehr erheblicher Gefahren für die Allgemeinheit und ist zur Erfüllung dieser Zwecke erforderlich. Alternative Standorte oder Ausführungsvarianten, die mit geringeren Eingriffen in die Schutzgüter Fläche und Boden verbunden wären, stehen nicht zur Verfügung bzw. sind aus fachlichen oder sicherheitsrelevanten Gründen nicht realisierbar.

Unter Berücksichtigung der Schwere und Dauer der Beeinträchtigungen einerseits sowie der außergewöhnlich hohen Bedeutung des Vorhabens andererseits kommt die Abwägung zu dem Ergebnis, dass die Zulassung des Vorhabens ausnahmsweise gerechtfertigt ist. Die Entscheidung trägt damit dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit Rechnung, da das Vorhaben zur Erreichung des verfolgten Zwecks geeignet, erforderlich und im engeren Sinne angemessen ist. Die Zulassung erfolgt daher trotz der festgestellten nicht ausgleichbaren erheblichen Beeinträchtigungen der Schutzgüter Fläche und Boden, da im konkreten Einzelfall das überwiegende öffentliche Interesse an der Durchführung des Vorhabens den Belangen des Natur- und Bodenschutzes vorgeht.

Die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege stehen der Zulässigkeit des Vorhabens daher insgesamt nicht entgegen.

13.4 Fazit

Aufgrund des überragenden öffentlichen Interesses am Betrieb des NATO-Flugplatzes Schleswig sind die Belange der öffentlichen Sicherheit und der Landesverteidigung höher zu gewichten als die gegenläufigen privaten und öffentlichen Belange, insbesondere die Belange des Natur- und des Lärmschutzes. Die Eingriffe in Natur und Landschaft sind im Wesentlichen kompensierbar. Der mit dem Betrieb des NATO-Flugplatzes Schleswig verbundene Fluglärm ist den Bewohnern der Umgebung des Flugplatzes zuzumuten. Den zusätzlichen Immissionsbelastungen unterhalb der fachplanerischen Zumutbarkeitsschwelle kann, soweit sie nicht lediglich geringfügig sind, allenfalls ein mäßiges Gewicht für die Abwägung zukommen. Vor diesem Hintergrund sind weitergehende Schutzvorkehrungen nicht erforderlich und mit Blick auf eine hiermit verbundene intensivere Verpflichtung des Antragstellers auch unverhältnismäßig.

Dem Antrag des Antragstellers war daher mit den verfügbaren Nebenbestimmungen zu entsprechen.

D. Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diese Genehmigung kann innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe Widerspruch beim Luftfahrtamt der Bundeswehr, Flughafenstr. 1, 51147 Köln, erhoben werden.

Der Widerspruch eines Dritten gegen diese Genehmigung hat gemäß § 6 Abs. 6 Satz 1 LuftVG keine aufschiebende Wirkung. Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung nach § 80 Abs. 5 Satz 1 der Verwaltungsgerichtsordnung kann nur innerhalb eines Monats nach Zustellung des Genehmigungsbescheides bei dem Verwaltungsgericht Schleswig, Brockdorff-Rantzau-Straße 13, 24837 Schleswig, gestellt und begründet werden.

Im Auftrag



Bilk

Leitender Regierungsdirektor