



Wehrbereichsverwaltung West
Militärische Luftfahrtbehörde
III 5 - Az 56 - 50 - 10/03 (Ramstein)

40470 Düsseldorf, 11.06.2003

Luftrechtliche Genehmigung für die Erweiterung des Militärflugplatzes Ramstein

vom 11.06.2003

*Modifizierte Änderungen nach Maßgabe der Auflagen vom 30.11.2006 und auf
Basis der Prozessklärungen vom 01.02.2007 vor dem VG Neustadt*

In dem Genehmigungsverfahren nach § 6 des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 27.03.1999 (BGBl. S. 550), zuletzt geändert durch Gesetz vom 21.08.2002 (BGBl. S. 3355), i.V.m. § 30 LuftVG ergeht auf Antrag der Oberfinanzdirektion Koblenz – Geschäftsbereich Bundesbau – als Verfahrensstandschafter der US-Streitkräfte für den Militärflugplatz Ramstein folgende

A.

Entscheidung:

I.

Genehmigung und Genehmigungsinhalt

1. Genehmigung

Den Streitkräften der Vereinigten Staaten von Amerika, US Air Forces in Europe (HQ USAFE), vertreten durch die Oberfinanzdirektion Koblenz – Geschäftsbereich Bundesbau – als Verfahrensstandschafter, wird die Genehmigung zur Erweiterung der Anlage und zum Betrieb des Militärflugplatzes Ramstein im Umfang des Antrages vom 03.05.2002 nach Maßgabe der folgenden Bestimmungen erteilt.

Die Grenzen der Anlagen des Flugplatzes ergeben sich aus dem beiliegenden Lageplan/Ausbau des Militärflugplatzes Ramstein/Ausbaumaßnahme vom 8.4.2003, Maßstab 1 : 5.000, der Bestandteil dieser Genehmigung ist (Karte 1, Anhang).

2. Wesentlicher Gegenstand der Genehmigung

2.1 Errichtung einer Haupt-, Start- u. Landebahn 08/26 (neue Südbahn) mit einer Länge von 3.200 m zuzüglich Überrollstrecken von jeweils 200 m vor Kopf der Landeschwellen (gesamte befestigte Länge 3.600 m inkl. Überrollstrecken) im Bereich der bisherigen Parallelrollbahn "India".

Die folgenden Betriebsstrecken sind verfügbar:

	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)
RWY 08	3.200	3.200	3.400	3.200
RWY 26	3.200	3.200	3.400	3.200

Die Breite der Start- und Landebahn beträgt 45 m. Die Gesamtbreite einschließlich der befestigten Schultern beträgt 55 m und ist für den militärischen Flugbetrieb ausreichend. Die Bahn wird der Codezahl 4, Codebuchstabe F zugeordnet.

- 2.2** Ausbau der vorhandenen Start- und Landebahn (Nordbahn) auf 3.000 m zuzüglich Überrollstrecken von jeweils 200 m vor Kopf der Landeswellen (gesamte befestigte Länge 3.400 m).

Folgende Betriebsstrecken sind verfügbar:

	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)
RWY 09	3.000	3.000	3.200	3.000
RWY 27	3.000	3.000	3.200	3.000

Die Breite der Start- und Landebahn beträgt 45 m. Die Gesamtbreite einschließlich der befestigten Schultern beträgt 55 m und ist für den militärischen Flugbetrieb ausreichend. Die Bahn wird der Codezahl 4, Codebuchstabe F zugeordnet.

- 2.3** Anlage eines neuen Vorfeldbereiches im Süden des Start/Landebahnsystems (Hot Cargo-Vorfeld) mit einer Breite von ca. 290 m und Tiefe von ca. 196 m und einer Gesamtfläche von ca. 5,7 ha (ohne Schultern). Das bestehende Hot Cargo-Vorfeld wird zurückgebaut.
- 2.4** Erweiterung des nördlich des Start-/Landebahnsystems gelegenen Vorfeldbereiches („Ramp 5“) mit einer zusätzlichen Fläche von ca. 14,9 ha.
- 2.5** Die drei Verbindungsrollbahnen HOTEL, LIMA und KILO werden ausgebaut, die Rollbahnen INDIA und ROMEO werden neu gebaut.
- 2.6** Anpassung der Betankungsanlagen („POL-Anlagen“) einschließlich der Errichtung eines 5000 m³ Kraftstofftanks.

3. Ausbauplan und Bauschutzbereich

Der bestehende, mit Schreiben des Bundesministers der Verteidigung vom 12. Februar 1960 festgelegte Bauschutzbereich wird geändert. Es wird nach § 12 LuftVG ein Ausbauplan festgelegt (Übersichtslageplan 1 : 25.000 gem. § 40 Abs. 1 Nr. 6a LuftVZO vom 15.4.2002, Karte 2, Anhang). Innerhalb des dadurch bestimmten Bauschutzbereichs dürfen die für die Erteilung von Baugenehmigungen zuständigen

Behörden Baugenehmigungen nur mit Zustimmung der militärischen Luftfahrtbehörde erteilen.

Die Festlegung eines Bauhöhenplanes gem. § 13 LuftVG bleibt vorbehalten.

Die geografische Koordinate (in WGS – 84) des Flughafenbezugspunktes (FBP) ist wie folgt festgelegt und bleibt unverändert (§ 12 Abs. 1 Satz 3 LuftVG):

49° 26' 12,872" N 007° 36' 01,119" E.

Die Höhe des FBP beträgt:

235,90 m über NN.

Somit bleiben die Flächen gemäß § 12 Abs. 2, 12 Abs. 3 Satz 1 lit. a) und 1 b) LuftVG ebenfalls unverändert.

Die geografischen Koordinaten der Schwellen und Startbahnbezugspunkte (SBP) sowie die dazu gehörenden Höhenangaben sind wie folgt (neu) festgelegt:

Schwelle RWY 08	-	49°25'57,199"N	007° 34'43,776" E	231,80 m über NN
Schwelle RWY 26	-	49°26'11,039"N	007° 37'21,155" E	236,50 m über NN
SBP	-	49°26'04,127"N	007° 36'02,462" E	234,19 m über NN
Schwelle RWY 09	-	49°26'09,131"N	007° 34'32,315" E	231,80 m über NN
Schwelle RWY 27	-	49°26'15,373"N	007° 37'00,891" E	237,76 m über NN
SBP	-	49°26'12,259"N	007° 35'46,602"E	233,70 m über NN.

II. Auflagen

Die Entscheidung wird mit folgenden Auflagen versehen:

1. Technische Sicherheit

1.1 Hindernisfreiheit

Für IFR – Flugbetrieb mit Präzisionsanflugverfahren am Militärflugplatz Ramstein sind die Hindernisbegrenzungsflächen nach ICAO Annex 14 (NfL I – 328/01) anzusetzen:

- Streifen 300 m breit, 60 m jeweils vor RWY-Kopf
- Kegelfläche (obere Übergangsfläche) 1 : 20, bis 100 m über FBP
- innere Horizontalfläche 45 m über Flugplatzhöhe, Radius 4.000 m
- Anflugfläche 1 : 50, Beginn 60 m vor Schwelle, Basisbreite 300 m, Öffnungswinkel 15 %
- Übergangsfläche 1 : 7
- innere Anflugfläche 1 : 50, Beginn 60 m vor Schwelle, 155 m breit, 900 m lang
- innere Übergangsfläche 1 : 3
- Durchstartfläche 1 : 30, Beginn 1.800 m hinter Schwelle, Basisbreite 155 m, Öffnungswinkel 10 %

Innerhalb der Grenzen des Streifens dürfen keine Bauwerke/Hindernisse errichtet oder geduldet werden. Ausgenommen davon sind nur Anlagen, die für den sicheren und ordnungsgemäßen Flugbetrieb zwingend erforderlich sind (*NfL*), bzw. ein für die Zwecke der Flugnavigation erforderliches Objekt darstellen (*ICAO Annex 14*) oder eine für den Flugbetrieb wichtige Einrichtung darstellen (*NATO Kriterien und Normen für Flugplätze*).

Die Gleitwegesender für das Instrumentenlandesystem (ILS) werden in einem Abstand von 120 m zur Start-/Landebahnmittellinie aufgestellt. Die Anlagen liegen damit innerhalb des Streifens und durchdringen die Übergangsfläche. Die Anlagen müssen daher in besonderer, brechbarer Weise ausgeführt werden.

Darüber hinaus finden für die Einrichtung von IFR-Präzisionsanflugverfahren (ILS) die Flächensysteme gemäß ICAO Dokument 8168/611, Volume II (PANSOPS), Teil

1.4 Kommunikationseinrichtungen

Der Militärflugplatz Ramstein verfügt zur Kontrolle des Flugbetriebes über veröffentlichte VHF- und UHF-Frequenzen, sowie über ein ATIS-System.

Der Sprechfunk- und Fernsprechverkehr der Flugsicherungsstellen ist mittels Aufzeichnungsanlagen, einschließlich Zeitspur und Zeitaufzeichnung, zu dokumentieren.

1.5 Wetterdaten

Flüge am Militärflugplatz Ramstein sind vom Betreiber mit Wetterdaten nach den Grundsätzen der ICAO zu versorgen (Windrichtung und –geschwindigkeit, Sichtweiten, Wettererscheinungen, Bewölkung, Temperatur, Luftdruck).

Nach Abstimmung zwischen dem Nutzer, dem Geophysikalischen Beratungsdienst (Organisationselement Bundeswehr) und dem Deutschen Wetterdienst werden Sensoren des OS – 21 – Systems eingerichtet.

1.6 Flugsicherungsdienste

Am Militärflugplatz Ramstein sind Flugsicherungsdienste auf der Grundlage der in der Bundesrepublik Deutschland Anwendung findenden Vorschriften sowie gemäß des Zusatzabkommens zum NATO-Truppenstatut (ZA-NTS) durchzuführen.

Nach Art. 57 ZA-NTS setzen die grundlegenden deutschen Verkehrssicherheitsvorschriften (auch für den Flugverkehr) den Rahmen, der von den Gaststreitkräften zu beachten ist. Innerhalb dieses Rahmens können sie eigene Normen anwenden.

Art. 57 ZA-NTS setzt voraus, dass die Gaststreitkräfte auch eigene Kontrollsysteme für den Luftverkehr betreiben. Für den Betrieb dieser Systeme ist der Grundsatz einschlägig, dass deutsches Recht in grundlegenden Fragen den Rahmen setzt und eigenes Recht angewandt werden darf, wo und soweit dessen Standards strengere Maßstäbe setzen.

Das eingesetzte Flugsicherungspersonal muß folglich die entsprechenden Kenntnisse über die bei der Abwicklung des IFR- und VFR-Luftverkehrs in der Bundesrepublik Deutschland anzuwendenden Vorschriften und Verfahren aufweisen. Der für die Durchführung der Flugsicherungsdienste Verantwortliche ist dem AFSBw zu benennen.

1.7 Luftraum

Für IFR-An- und Abflüge ist ein kontrollierter Luftraum Klasse D (CTR) mit den im Luftfahrthandbuch Deutschland (AIP), Teil GEN ENR, Kapitel ENR 2 veröffentlichten Dimensionen eingerichtet.

Darüber hinaus ist zur Durchführung von IFR-Verkehr mittels Radar Luftraum Klasse E zu nutzen. In Abhängigkeit der örtlichen Flugverfahren sind hierzu Absprachen mit der Deutschen Flugsicherung GmbH (DFS) und ggf. weiterer Flugsicherungsstellen zu treffen.

Eine eventuelle Delegation von Lufträumen (im Sinne von Zuständigkeiten) ist in Betriebsabsprachen zu regeln.

Betriebsabsprachen sind dem AFSBw zur Genehmigung vorzulegen.

1.8 Flugverfahren

Am Militärflugplatz Ramstein findet Flugbetrieb nach Sicht- und Instrumentenflugregeln statt.

Die Einrichtung von VFR-An- und Abflugverfahren richtet sich nach den örtlichen Gegebenheiten, wie Topografie, Siedlungsstruktur, flugbetrieblichen Erfordernissen etc. und obliegt ausschließlich dem Nutzer.

Die Bestimmungen der Luftverkehrsordnung der Bundesrepublik Deutschland hinsichtlich der Einhaltung von Mindestflughöhen (§ 6 LuftVO) sind zu beachten.

VFR-An- und Abflugverfahren werden nur auf Antrag des Nutzers durch das AFSBw veröffentlicht.

Für Flüge nach IFR-Flugregeln sind standardisierte An- und Abflugverfahren eingerichtet und veröffentlicht:

Für Anflüge:

- PAR
- ILS/DME
- TACAN
- CIRCLING

Für Abflüge:

- SID mit Anschluß an das Flugverkehrsstreckennetz der Bundesrepublik Deutschland.

Änderungen veröffentlichter IFR-An-/Abflugverfahren bzw. neue IFR-Verfahren sind nach erfolgter Abstimmung mit anderen FS-Stellen dem AFSBw zur Genehmigung vorzulegen.

1.9 Flugplatzverkehr

Der Militärflugplatz Ramstein wird für Flüge nach Sicht- und Instrumentenflugregeln genutzt, d.h. es kommt zu Mischbetrieb nach unterschiedlichen Flugverfahren. Der Flugplatzverkehr (gemäß LuftVO) ist daher durch die örtliche Flugsicherung zu kontrollieren. Ergänzende Regelungen, die über das Spektrum der zur Ausübung des Flugsicherungskontrolldienstes anzuwendenden Vorschriften hinaus gehen (z.B. für rollende Luftfahrzeuge), sind durch die örtliche Flugsicherung in Betriebsvorschriften niederzulegen (§ 21 a LuftVO).

1.10 Veröffentlichungsmodus

Alle wichtigen Daten des Flugplatzes Ramstein, einschließlich der IFR-Flugverfahren werden in den folgend genannten Luftfahrtveröffentlichungen bekanntgegeben:

- CENOR FLIP IAP
- CENOR FLIP SID
- DOD FLIP (ENROUTE), Supplement Europe, North Africa and Middle East
- DOD FLIP (TERMINAL), High and Low Altitude, Europe, North Africa and Middle East
- Weitere Dokumente, soweit erforderlich.

2. Schallschutz

2.1 Passiver Schallschutz

Auf Antrag eines Eigentümers eines innerhalb des Tagschutzgebietes gelegenen Grundstücks, auf dem ein Wohngebäude besteht und als solches genutzt wird, hat die Vorhabenträgerin nachgewiesene Aufwendungen für notwendige bauliche Schallschutzmaßnahmen zu erstatten. Dies gilt nicht für Grundstücke,

- für die bereits nach Maßgabe des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm innerhalb der Schutzzone 1 des Lärmschutzbereichs Aufwendungen für baulichen Schallschutz erstattet wurden,
- die in dem durch Rechtsverordnung festgesetzten Lärmschutzbereich des militärischen Flugplatzes Ramstein gelegen sind (Verordnung vom 22.12.1976, BGBl. I S. 3818, in der Fassung der Änderungsverordnung vom 26.07.1983, BGBl. I S. 1045) und auf denen Wohngebäude nach dem 27.7.1983 errichtet wurden, sofern nicht die Baugenehmigung vor dem 27.7.1983 erteilt worden war; war das Grundstück innerhalb des seit 1976 geltenden Lärmschutzbereichs gelegen, sind auch Grundstücke ausgenommen, auf denen Wohngebäude nach dem 22.12.1976 und vor dem 27.7.1983 errichtet wurden, sofern nicht die Baugenehmigung vor dem 22.12.1976 erteilt worden war,
- auf denen die Wohngebäude nach dem 16.07.2002 (Ende der Auslegung) errichtet worden sind, soweit die Baugenehmigung hierfür nicht bereits vor dem 16.7.2002 erteilt wurde,
- für die durch die Bundesrepublik Deutschland Entschädigungen für Wertminderungen des Grundstücks wegen unzumutbarer Fluglärmbelastung nach Enteignungsgrundsätzen gezahlt wurden.

Das Tagschutzgebiet umfasst das Gebiet, das nach Maßgabe des Fluglärmgutachtens vom 15.04.2002 in der Fassung der ersten Ergänzung vom 30.9.2002 und der zweiten Ergänzung vom 17.3.2003 von der in Karte 3 dargestellten Grenzlinie eines äquivalenten Dauerschallpegels $L_{eq,3} = 62 \text{ dB(A)}$ umschlossen wird (Anhang).

Modifizierte Änderungen nach Maßgabe der Auflagen vom 30.11.2006 und auf Basis der Prozessklärungen vom 01.02.2007 vor dem VG Neustadt

Die Schallschutzvorrichtungen haben zu gewährleisten, dass durch An- und Abflüge zum und vom Flugplatz Ramstein im Rauminnen von Wohn- und Schlafräumen bei geschlossenen Fenstern ***regelmäßig*** keine höheren Einzelschallpegel als 55 dB(A) auftreten. ***Das ist dann der Fall, wenn Einzelschallpegel von mehr als 55 dB(A) im Durchschnitt der sechs verkehrsreichsten Monate eines Kalenderjahres nicht mehr als 16 x am Tag zur Tagzeit (6.00 Uhr bis 22.00 Uhr Ortszeit) auftreten.***

Die Schlafräume sind mit schallgedämmten Lüftern auszustatten.

Sollte im Einzelfall außerhalb des Tagschutzgebiets bei geschlossenen Fenstern ein Dauerschallpegel von 45 db(A) im Durchschnitt der sechs verkehrsreichsten Monate innen nicht gewährleistet sein, ist zusätzlicher passiver Schallschutz nach Maßgabe vorstehender und nachstehender Regelungen zu gewähren.

Der Erstattungsanspruch entfällt, wenn bauliche Schallschutzmaßnahmen untunlich sind. Bauliche Schallschutzmaßnahmen sind in der Regel dann untunlich, wenn ihre Kosten das Dreifache des Höchstbetrages, der durch Rechtsverordnung nach § 9 Abs. 4 FluglärmG festgesetzt ist, überschreiten. In diesem Fall hat der Eigentümer gegen die Vorhabenträgerin einen Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld in Höhe der sich aus der Fluglärmbelastung ergebenden Minderung des Verkehrswertes seines Grundstücks, mindestens jedoch in Höhe des Dreifachen des o. g. Erstattungshöchstbetrages. Diese ist durch einen öffentlich bestellten und vereidigten Sachverständigen zu bestimmen. Die Kosten hierfür hat die Vorhabenträgerin zu tragen, wenn der Verkehrswert des Grundstücks um mehr als das Dreifache des o.g. Erstattungsbetrages gemindert ist.

Außerhalb des Tagschutzgebietes ist das Erfordernis von Schallschutzvorrichtungen durch den Eigentümer eines Grundstückes nachzuweisen. Wird der Nachweis der Überschreitung des Tagschutzziels erbracht, hat die Vorhabenträgerin die Kosten für den Nachweis zu tragen und die nachgewiesenen Aufwendungen für notwendige bauliche Schallschutzmaßnahmen nach Maßgabe der vorstehenden Regelungen zu erstatten.

2.2. Außenbereichsentschädigung

Auf Antrag eines Eigentümers eines innerhalb des Entschädigungsgebiets gelegenen Grundstücks, auf dem vor dem 17.07.2002 ein Wohngebäude errichtet oder bauaufsichtlich genehmigt wurde, welches über zum dauerhaften Aufenthalt geeignete, bestimmte und genutzte Aussenwohnbereiche (Terrassen, Balkone und Hausgärten) verfügt, hat die Vorhabenträgerin für die Nutzungsbeeinträchtigung des Außenwohnbereichs eine Entschädigung zu leisten. Der Anspruch besteht nicht für Grundstücke,

- die in dem durch Rechtsverordnung festgesetzten Lärmschutzbereich des militärischen Flugplatzes Ramstein gelegen sind (Verordnung vom 22.12.1976, BGBl. I S. 3818, in der Fassung der Änderungsverordnung vom 26.07.1983, BGBl. I S. 1045) und auf denen Wohngebäude nach dem 27.7.1983 errichtet wurden, sofern nicht die Baugenehmigung vor dem 27.7.1983 erteilt worden war; war das Grundstück innerhalb des zuvor seit 1976 geltenden Lärmschutzbereichs gelegen, sind auch Grundstücke ausgenommen, auf denen Wohngebäude nach dem 22.12.1976 und vor dem 27.7.1983 errichtet wurden, sofern nicht die Baugenehmigung vor dem 22.12.1976 erteilt worden war,
- auf denen die Wohngebäude nach dem 16.07.2002 errichtet worden sind, soweit die Baugenehmigung hierfür nicht bereits vor dem 16.7.2002 erteilt wurde,
- für die durch die Bundesrepublik Deutschland Entschädigungen für Wertminderungen des Grundstücks wegen unzumutbarer Fluglärmbelastung nach Entschädigungsgrundsätzen gezahlt wurden.

Das Entschädigungsgebiet umfasst das Gebiet, das von der in Karte 3 dargestellten Grenzlinie eines äquivalenten Dauerschallpegels $L_{eq,3} = 64$ dB(A) umschlossen wird (Anhang).

Die Entschädigung bemisst sich nach dem jeweiligen steuerrechtlichen Einheitswert des Grundstücks gemäß amtlichem Einheitswertmessbescheid. Bei landwirtschaftlich oder gewerblich oder sonst gemischt genutzten Grundstücken ist nur der im Bescheid ausgewiesene Wohnwert anzusetzen. Die Höhe der Entschädigung beträgt 2 % des achtfachen Einheitswertes.

Anstelle dieser Entschädigung kann eine Entschädigung in Höhe von 2 % des Verkehrswertes des Grundstücks verlangt werden. Bei landwirtschaftlich oder gewerblich oder sonst gemischt genutzten Grundstücken ist nur der Wohnwert anzusetzen. Die Bewertung erfolgt in diesem Fall durch den Gutachterausschuss für Grundstückswerte der Gemeinde, auf deren Gebiet das Grundstück liegt. Der Gutachterausschuss ist befugt, die Ermittlung des Verkehrswertes anhand von Richtwerten, beispielsweise einer Markttrichtwertkarte vorzunehmen und vergleichbare Immobilien zu Gruppen zusammen zu fassen. Die Kosten dieser Wertermittlung tragen die Vorhabenträgerin und der Grundstückseigentümer je zur Hälfte.

2.3 Allgemeine Regelungen

Liegt ein Wohngebäude oder ein Aussenwohnbereich nur zum Teil in dem jeweiligen Schutzgebiet gemäß Ziff. 2.1 und 2.2, so gilt es als ganz im Schutzgebiet gelegen.

Die Verpflichtung der Vorhabenträgerin zur Erstattung bzw. Entschädigung gemäß Ziff. 2.1 und 2.2 entfällt, soweit das betreffende Gebäude bauordnungsrechtlich nicht als Wohngebäude genehmigt ist, dauerhaft nicht als Wohngebäude genutzt wird oder zum baldigen Abbruch bestimmt ist.

Stehen Gebäude oder Aussenwohnbereiche ganz oder teilweise im Eigentum eines Erbbauberechtigten oder eines Wohnungseigentümers, so treten diese an die Stelle des Grundstückseigentümers.

Der Anspruch kann längstens bis zum Ablauf von fünf Jahren nach umfassender Bestandskraft dieses Änderungsgenehmigungsbescheides geltend gemacht werden.

2.4 Kindergarten „Villa Kunterbunt“

Dem Betreiber des Kindergartens „Villa Kunterbunt“ in Spesbach sind nachgewiesene notwendige Aufwendungen, die zur Ausstattung des von den Kindern tagsüber zum Schlafen genutzten Ruheraumes mit einer schallgedämmten Be- und Entlüftungseinrichtung entstehen, zu erstatten.

2.5 Klinikum Kaiserslautern

Dem Betreiber des Stadtklinikums Kaiserslautern sind auf Antrag nachgewiesene notwendige Aufwendungen zur Ausstattung des im bauphysikalischen Gutachten vom 17.04.2003 ausgewiesenen Gebäudes 13 mit Schallschutzmaßnahmen zu erstatten, die sicherstellen, dass in diesem Gebäude ein Innenschallpegel von $L_{eq,3} = 36$ dB(A) tags eingehalten wird.

2.6 Betriebliche Regelungen

Zur Begrenzung des von dem Flughafenbetrieb ausgehenden Bodenlärms sind die folgenden Regelungen einzuhalten:

- Triebwerksprobeläufe sind in der Zeit vor 7.00 Uhr und nach 19.00 Uhr sowie an Sonntagen und gesetzlichen Feiertagen zu unterlassen.
- Bei Triebwerksprobeläufen dürfen je Flugzeug nur maximal zwei Triebwerke unter Lastbedingungen gleichzeitig betrieben werden.
- Nach dem 01.01.2006 darf die Ramp 9 nicht mehr für Triebwerksprobeläufe benutzt werden. Triebwerksprobeläufe der C-130 Transportflugzeuge dürfen dann nur noch auf der Ramp 1 durchgeführt werden.

Hiervon darf nur abgewichen werden, soweit dies zur Erfüllung militärischer Aufgaben zwingend notwendig ist.

3. Landschaftspflegerische Auflagen

Aufgrund des landespflegerischen Begleitplans und der landschaftsökologischen Verträglichkeitsprüfung vom April 2002 in der Fassung der 3. Landespflegerischen Stellungnahme vom 12. März 2003 werden zur Sicherung der Kohärenz des FFH-Meldegebiets „Westlicher Moorniederung“, zur Vermeidung, zum Ausgleich und zur Kompensation für Eingriffe in die Natur nach § 5 LPflG und als Ersatzaufforstungen für Rodungen von Waldflächen gem. § 14 Abs. 2 LWaldG nachfolgende Auflagen festgesetzt. Die Durchführung der Auflagen ist unbeschadet dieser Genehmigung nur zulässig, wenn die geltenden Bestimmungen von einschlägigen Landschafts- und Naturschutzgebietsverordnungen beachtet werden sowie gegebenenfalls erforderliche weitere Genehmigungen vorliegen. Die Auflagen beziehen sich auf die Maßnahmeblätter und die Pläne in der Fassung von April/Mai 2003.

3.1 Maßnahmen zur Vermeidung von Eingriffen

3.1.1 Ökologische Bauleitung

Die Vorhabenträgerin hat zur Sicherung der ökologischen Verträglichkeit der Bau-
maßnahmen und zur naturschutzfachgerechten Umsetzung für alle Ausgleichs- und
Ersatzmaßnahmen eine ökologische Bauleitung einzusetzen. Die ökologische Bau-
leitung muss fachlich qualifiziert sein. Sie ist im Einvernehmen mit der Genehmi-
gungsbehörde zu bestellen. Sie überwacht anhand eines von ihr in Abstimmung mit
der Genehmigungsbehörde aufgestellten und fortgeführten Zeitplans die zeitliche
Abfolge von Eingriffen und Kompensationsmaßnahmen.

3.1.2 Tabuzonen

Die Vorhabenträgerin hat gemäß den Darstellungen in den Plänen L 3.3, L 4.1 und L
9.1 Tabuzonen im Baubereich zu errichten,

- um das Übergangsmoor (FFH-Lebensraumtyp 7140) mit den nachgewiesenen
Arten Kammolch, Torfmoos (*Sphagnum spec.*) und Weißmoos sowie Trockene
Heidegebiete (FFH-Lebensraumtyp 4030) von Eingriffen im Rahmen der Bau-
arbeiten auf dem Flugplatzgelände zu verschonen, und
- insgesamt 39,2 ha Tabuzone zwischen der Bahn 08/26 und der Bahn 09/27 so-
wie im westlichen Befeuerungsbereich einzurichten .

Die Tabuflächen sind bei der Bauausführung eindeutig zu kennzeichnen. Sie dürfen
nicht beeinträchtigt werden.

3.1.3 Ausführung und Überwachung der Maßnahmen im allgemeinen

Die Antragstellerin hat für die Auflagen in Abstimmung mit der Genehmigungsbe-
hörde detaillierte Maßnahmepläne zu entwickeln und die Auflagen diesen entspre-
chend auszuführen. Die Ausführung der Maßnahmen unterliegt einem ständigen
Monitoring der Genehmigungsbehörde. Auf dieser Grundlage hat die Antragstellerin
detaillierte Pflege- und Entwicklungspläne zu erarbeiten, um die Funktion der Aus-
gleichsflächen dauerhaft zu gewährleisten.

Die Vorhabenträgerin hat den in Anhang 5 zur 3. Landespflegerischen Stellung-
nahme vorgegebenen Zeitplan zur Ausführung der im Folgenden angeordneten Maß-
nahmen einzuhalten. Abweichungen hat sie unter Vorlage einer gutachterlichen

Stellungnahme der ökologischen Bauleitung mit der Genehmigungsbehörde abzustimmen.

Die Durchführung der Maßnahmen ist wegen der in den Maßnahmeblättern aufgeführten Altablagerungen mit der Oberen Landespflegebehörde abzustimmen.

Sollte sich herausstellen, dass eine Ausgleichsmaßnahme nicht durchführbar ist oder nicht den vorgesehenen funktionellen Ausgleich bewirkt, bestimmt die Genehmigungsbehörde eine andere Ausgleichsmaßnahme oder setzt, wenn eine Ausgleichsmaßnahme nicht möglich ist, eine Ersatzmaßnahme fest.

3.2 Maßnahmen zum Schutz von Lebensräumen

Die Vorhabenträgerin hat die folgenden Maßnahmen durchzuführen:

3.2.1 Maßnahmen im Flugplatzbereich

- A 1.1: Sie hat 207,8 ha Wiesen, Rasen und Heideflächen davon 11 ha Übergänge von Heideflächen (FFH-Lebensraumtyp 4030) und Borstgrasrasen (FFH-Lebensraumtyp 6230) und 15 ha Flachland-Mähwiesen (FFH-Lebensraumtyp 6510) im Umfeld der Start- und Landebahnen gem. dem Maßnahmeblatt A.1.1 auf den in den Detailplänen L 9.1, L 9.2 und L 9.3 gekennzeichneten Flurstücken anzulegen und wiederherzustellen.
- A 1.2: Sie hat 9 ha Waldflächen in landwirtschaftlich extensiv genutzten Landschaftsrassen gem. dem Maßnahmeblatt A 1.2 auf den in den Detailplänen L 9.1, L 9.3 und L 12.6 bezeichneten Flurstücken umzuwandeln.
- A 1.4: Sie hat 4 ha Kiefernforst in Moorwald/Birken-Moorwald (FFH-Lebensraumtypen 91D0/91D1) bzw. Birken- und Erlenbruchwald nährstoffarmer Standorte (FFH-Lebensraumtyp 91D1) gem. dem Maßnahmeblatt A 1.4 auf den in dem Detailplan L 9.1 bezeichneten Flurstücken umzuwandeln.
- A 1.5, 1.6: Sie hat 97,4 ha Wald auf eine maximale Höhe von 20 bzw. 25 m in plenterartig genutzten niederwüchsigen, gemischten Laubnaturwald, bei ausreichender Feuchte in Moor- bzw. Bruchwald gem. den Maßnahmeblättern A 1.5 und A 1.6 auf den in den Detailplänen L 9.1, L 9.2, L 9.3 und L 9.4 bezeichneten Flurstücken umzubauen. Die Antragstellerin hat alle Handlungen, die Rodungscharakter haben, auf den bezeichneten Flächen zu unterlassen.
- A 1.7: Sie hat 45,7 ha Wald auf Strauchvegetation (max. Höhe 10 m) durch Holzeinschlag unter Aussparung des Strauchbestandes und des Jungwuchses gem. dem Maßnahmeblatt A1.7 auf den in dem Detailplan L 9.1, L 9.2 und L 9.3 gekennzeichneten Flurstücken umzubauen.

3.2.2 Maßnahmen im Bereich des Forstamtsbezirks Kaiserslautern

- A 1.3: Sie hat 24,9 ha gemischte Laubnaturwälder der FFH-Lebensraumtypen 9110 und 9160 gem. den Maßnahmeblättern A 1.3a, A 1.3b, A 1.3c und A 1.3d auf den in den Detailplänen L 12.3, L 12.6, L 12.10 und L 12.18 bezeichneten Flurstücken neu zu begründen.
- A 11.2: Sie hat 15,2 ha Nadelwald in Mischwald (bei nassen Standorten Bruch-/Moorwald) gem. den Maßnahmeblättern A 11.2a, A 11.2b, A 11.2c, A 11.2d, A 11.2e und A 11.2f auf den in den Detailplänen L 12.1, L 12.4, L 12.5, L 12.7 und L 12.10 umzuwandeln.
- A 11.6: Sie hat auf 44,6 ha Waldnaturschutzmaßnahmen i.V.m. der Rückvernässung zur Entwicklung der FFH-Lebensraumtypen 9160, 91D0 und 91D1 gem. den Maßnahmeblättern A 11.6a bis A 11.6l auf den in den Detailplänen L 12.1, L 12.2, L 12.4 und L 12.5 bezeichneten Flurstücken durchzuführen.
- A 11.7: Sie hat 23,5 ha Wald in gemischte Laubnaturwälder (Übergänge zu Moor-/Bruchwald)/Entwicklung der FFH-Lebensraumtypen 9160, 91D0 und 91D1 gem. den Maßnahmenblättern A 11.7 a-i, k-l auf den in den Plänen L 12.2, L 12.4, L 12.5, L 12.6, L 12.7 und L 12.18 bezeichneten Flurstücken umzubauen.
- A 11.8: Sie hat 5,3 ha Naßwiesen und Feuchtgebiete des Lebensraumtyps 6430 gem. den Maßnahmeblättern A 11.8a und A 11.8b auf den in den Plänen L 12.9 und L 12.19 bezeichneten Flurstücken neu anzulegen.

3.2.3 Maßnahmen am Geißweiher

- A 3: Sie hat gem. Maßnahmeblatt A 3 auf den in dem Detailplan L 12.5 bezeichneten Flurstücken Kulturweiden durch dauerhaft wirksame Maßnahmen, das Anlegen flacher Mulden und durch einfache Aufstaumaßnahmen am Mohrbach (Gesamtfläche 1,0 ha) in Vernässungsbereiche umzuwandeln.

3.2.4 Maßnahmen im Naturschutzgebiet Scheidelberger Woog und dessen Umfeld

- A 5.1: Renaturierung des Glan: Sie hat feuchte Hochstaudenflure und periodisch vernässte Bereiche des FFH-Lebensraumtyps 6430 im Umfeld des Wasserlaufs des Glan (insgesamt 3,4 ha) gem. dem Maßnahmeblatt A 5.1 auf den in dem Detailplan L 12.12 bezeichneten Flurstücken herzustellen.
- A 5.2: Renaturierung des Schwarzbachs: Sie hat feuchte Hochstaudenflure und periodisch vernässte Bereiche des FFH-Lebensraumtyps 6430 im Umfeld des Wasserlaufs des Schwarzbach (insgesamt 12,4 ha) gem. dem Maßnahmeblatt A 5.2 auf den in den Detailplänen L 12.17 und L 12.18 bezeichneten Flurstücken herzustellen.

A 5.4: Sie hat 2,2 ha Fichtenbestände in Moorwald (FFH-Lebensraumtyp 91D0) bzw. in Übergänge zu Restbeständen von Erlen- und Eschenwald an Fließgewässern (FFH-Lebensraumtyps 91E0) i.V.m. der partiellen Renaturierung des Glan gem. dem Maßnahmeblatt A 5.4 und auf den in dem Detailplan L 12.11 bezeichneten Flurstücken umzubauen.

3.2.5 Maßnahmen in der VG Ramstein-Miesenbach

A 16: Sie hat 10,1 ha standortgerechten Laub-/Mischwald auf Acker und Wiesenstandorten gem. den Maßnahmeblättern A 16.1, A 16.2, A 16.3, A 16.4, A 16.10 auf den in den Detailplänen L 23.2, L 23.3, L 23.4 und L 23.5 bezeichneten Flurstücken neu anzulegen.

3.2.6 Maßnahmen im Lager Miesau

A 2.1: Sie hat 35 ha Kiefern- und Fichtenforst sowie Pappelbestände in Buchen-/Eichen-/Kiefern-Mischwald (weitgehende Entwicklung der FFH-Lebensraumtypen 9110 und 9160) gem. den Maßnahmeblättern A2.1 auf den im Plan L 13 bezeichneten Flächen umzuwandeln.

A 2.2: Sie hat 6,2 ha der bestehenden Zaunanlagen zurückzubauen und gem. Maßnahmeblatt A 2.2 die in dem Plan L 13 bezeichneten Flächen mit Eichen und Buchen (weitgehende Entwicklung von FFH-Lebensraumtypen 9110 und 9160) aufzuforsten.

A 2.3: Sie hat 0,4 ha des Neuwoogbaches gem. Maßnahmeblatt A 2.3 auf den in dem Plan L 13 bezeichneten Flächen zu renaturieren.

A 2.4: Sie hat 0,3 ha Gewässerränder der x-Area durch Beseitigung von Fichten, Abflachung der Uferzone und Schaffung von Hochstaudenbewuchs, der durch Mahd vor Gehölzaufwuchs zu schützen ist, gem. dem Maßnahmeblatt A 2.4 auf den in dem Plan L 13 bezeichneten Flächen zu entwickeln.

A 2.5: Sie hat 0,1 ha Gewässerränder am Entenbach durch Abflachung der Uferzone gem. dem Maßnahmeblatt A 2.5 auf den in dem Plan L 13 bezeichneten Flächen zu entwickeln.

A 2.6: Sie hat 0,5 ha Gewässerränder an den Teichen bei der Testranch durch Entfernung des Gehölzbewuchses an den Süd- und Westrändern sowie durch die Abflachung der Uferzone gem. Maßnahmeblatt A 2.6 auf den in dem Plan L 13 bezeichneten Flächen zu entwickeln.

A 2.7: Sie hat einen 1,0 ha großen Feucht- und Niedermoorstandort an der sanierten Müllkippe durch Rodung des Kiefernaufwuchses und Entwicklung eines Niedermoores gem. Maßnahmeblatt A 2.7 auf den in dem Plan L 13 bezeichneten Flächen zu entwickeln.

A 2.8: Sie hat gem. Maßnahmeblatt A 2.8 auf den in dem Plan L 13 bezeichneten Flächen Hütten, Bodenplatten und Versiegelung auf 3,1 ha zurückzubauen und das Gelände mit Eichen und Buchen aufzuforsten.

- A 2.9: Sie hat 1,8 ha Niedermoor durch Rodung von Fichten und Anlage von Mulden und Durchführung von Rückstaumaßnahmen, die die Vernässung des Umfeldes bewirken, gem. Maßnahmeblatt A 2.9 auf den in dem Plan L 13 bezeichneten Flächen zu entwickeln.
- A 2.10: Sie hat gem. Maßnahmeblatt A 2.10 auf den in dem Plan L 13 (Stand: 19.5.2003) bezeichneten Flächen
- (a) zwei Teiche abzuteufen sowie diese und einen weiteren Teich zu vergrößern und untereinander zu verbinden, flache Uferrandbereiche zu entwickeln und naturnahe Waldinnenränder durch Entnahme gebietsfremder Arten (insbesondere Strobe/Weymouthskiefer) zu schaffen;
 - (b) die hangabwärts angelegten Seitengräben zu verschließen und quer zum Hang verlaufenden ca. 30 cm tiefen Mulden (ca. 5 m x 20 m) auf ca. 30 % der Fläche (möglichst bei Verbleib des Materials auf derselben Fläche) anzulegen; insbesondere im Bereich neuer Mulden sind Gehölze (insbes. Weymouthskiefer) zu entnehmen, um einen Flächenanteil mit freiem Lichteinfall von ca. 50 % zu schaffen. Die Fläche ist durch Ableitung des angrenzenden Straßengrabens flächenhaft zu vernässen;
 - (c) Fichtenbestände zu entnehmen, die hangabwärts angelegten Seitengräben zu verschließen und quer zum Hang verlaufenden Mulden auf ca. 30 % der Fläche anzulegen (vgl. b)). Auf der Restfläche ist natürliche Sukzession (insbesondere Sandbirke, Moorbirke, Erle; auch Waldkiefer) zuzulassen. Auch diese Fläche ist durch Ableitung des angrenzenden Straßengrabens flächenhaft zu vernässen.
- A 2.11: Sie hat gem. Maßnahmeblatt A 2.11 auf den in dem Plan L 13 bezeichneten Flächen
- (a) Aufschüttungen auf einer Gesamttiefe von ca 1,5 m abzutragen, einer ordnungsgemäßen Entsorgung und/oder Wiederverwendung zuzuführen und anschließend auf dieser Fläche einen Offenlandbereich mit Flachmulden zu entwickeln;
 - (b) Boden in einer Tiefe von ca 0,3 bis 0,5 m abzutragen und die Fläche von einzelnen randlichen Gehölzen freizustellen.

Die Maßnahmen im Lager Miesau sind in der Ausführungsplanung in Abstimmung mit der Genehmigungsbehörde noch zu konkretisieren. Die exakte Bezeichnung der Flurstücke für die Maßnahmen im Lager Miesau bleibt den noch im Rahmen der Ausführungsplanung in Abstimmung mit der Genehmigungsbehörde zu erstellenden Detailplänen vorbehalten.

3.2.7 Im Naturschutzgebiet Sprießwald und Streitwiese

A 5.5: Sie hat Bruch-/Moorwald nach Beseitigung von Bodenablagerungen (Gesamtfläche: 2,2 ha), Rücknahme von Geländeaufschüttungen und Neubegegründung von Moorwald (FFH-Lebensraumtyp 91D0), Birken-Moorwald (FFH-Lebensraumtyp 91D1) bzw. Birken- und Erlenbruchwald nährstoffärmerer Standorte (FFH-Lebensraumtyp 91D1) gem. dem Maßnahmeblatt A 5.5 auf den in dem Detailplan L 12.12 bezeichneten Flurstücken zu entwickeln.

3.2.8 Maßnahmen in Kriegsfeld

A 6.1, 6.2: Sie hat die Zaunanlage und Wege im Sonderlager North-Point zurückzubauen und nach Rückbau von 200 ungenutzten baufälligen Eternit-Hütten bestehen bleibende Bodenversiegelungen zu beseitigen. Sie hat den Motorpool zu entsiegeln. Die Entsiegelung und der Zaunrückbau erfolgen auf einer Fläche von insgesamt 12 ha. Auf einer Gesamtfläche von 19,6 ha hat die Vorhabenträgerin gem. den Maßnahmeblättern A 6.1 und A 6.2 auf in den Detailplänen L 17.2 und L 17.3 bezeichneten Flurstücken Mischwald aufzuforsten.

3.2.9 Maßnahmen in Mörsfeld/Gemarkung Wonsheim

A 6.3: Auf 3,3 ha hat die Vorhabenträgerin Entsiegelungen, Zaunrückbau und Waldneuanlage gem. Maßnahmeblatt A 6.3 auf den in dem Detailplan L 18 bezeichneten Flurstücken durchzuführen.

3.2.10 Maßnahmen im Forstamtsbezirk Waldmohr/VG Bruchmühlbach-Miesau

A. 15.1-3: Sie hat 9,5 ha Fichtenforst zu Mischwald der FFH-Lebensraumtypen 9110, 9160 gem. den Maßnahmeblättern A 15.1-3 auf den in den Detailplänen L 15.2 und L 15.3 bezeichneten Flurstücken umzubauen.

A 15.5: Sie hat ein Querbauwerk im Glan zurückzubauen und anschließend das Ufer gem. Maßnahmeblatt A 15.5 auf dem in dem Detailplan L 15.2 bezeichneten Flurstück naturnah durch Anlegen einer Sohlgleite mit Steinschüttung zu gestalten (insgesamt 0,6 ha).

3.2.11 Maßnahmen in Pferdsfeld

A 7: Sie hat 9 ha Acker- und Grünland auf dem Flugplatz Pferdsfeld gem. dem Maßnahmeblatt A 7 auf den in dem Detailplan L 19.2 bezeichneten Flurstücken aufzuforsten.

3.2.12 Im Forstamtsbezirk Otterberg (Bereich Untere Lauterhöhe)

A 9: Sie hat 54,4 ha Acker- und Grünland in standortgerechten Laub-/Mischwald gem. den Maßnahmeblättern A 9.1, A 9.2, A 9.3 A 9.6 und A 9.8 auf den in den Detailplänen L 14.2, L 14.3, L 14.4 und L 14.5 bezeichneten Flurstücken aufzuforsten.

3.2.13 Im Forstamtsbezirk Winnweiler

A 20: Sie hat 13,5 ha standortgerechten heimischen Laub-/Mischwald gem. Maßnahmeblättern A 20.1-8 auf den in den Plänen L 27.2 – 9 bezeichneten Flächen mit standortgerechtem Laubwald aufzuforsten.

3.2.14 Maßnahmen auf dem ehemaligen Sprengplatz Schrollbach

A 4: Sie hat 7,5 ha Biotope magerer Standorte und frisch/feuchter Bereiche gem. dem Maßnahmeblatt A 4 auf der in dem Plan L 12.13 bezeichneten Grundstücken zu entwickeln.

3.2.15 Ausgleichszahlung für Eingriff in das Landschaftsbild

A 50 Für den nicht ausgleich- und nicht kompensierbaren Eingriff in das Landschaftsbild durch die Errichtung von drei Masten mit einer Höhe über 20 m hat die Antragstellerin eine Ausgleichszahlung in Höhe von €40.903,20 zu entrichten.

3.3. Maßnahmen zum Schutz von Arten

B 1.1 Der Eingriff in die Gewässer im Flugplatzbereich darf, soweit dadurch potenzielle Habitate der Grünen Keiljungfer oder anderer Libellenarten betroffen sind, erst erfolgen, wenn etwaige Larven schlüpfen konnten. Um die im Substrat der bestehenden Gräben eventuell vorkommenden Larven zu retten, sind die neu herzustellenden Habitate und Gewässerabschnitte im Flugplatzbereich mit „altem“ Ufersubstrat (inkl. der darin enthaltenen Larven bzw. immobiler Entwicklungsstadien der vorkommenden Insekten) zu impfen.

B 1.2 Vor dem Ablassen der Gewässerläufe und Gräben im Flugplatzbereich ist sicherzustellen, dass evtl. vorhandene Fische in die neuen Gewässer umgesiedelt werden.

B 2.1 Für den Kammmolch sind im Wege der Ausführung der Maßnahme A 5.1 frühzeitig Ersatzgewässer (periodisch vernässende Mulden) anzulegen. Es hat eine möglichst quantitative Entnahme der Individuen aus ihrem bisherigen Lebensraum (Plan L 4.5) mit dem Ziel der Umsiedlung in ein bereits vorhandenes geeignetes Gewässer zu erfolgen. Die Ersatzgewässer sind vor Beginn des Eingriffs in die bestehenden Habitate herzustellen. Der Zeitpunkt der Entnahme sollte entweder beim Abwandern der Tiere (im Herbst) oder beim Zuwandern (im Frühjahr, vor Beginn der Laichzeit) erfolgen.

B 2.2 Im Zuge der Maßnahme B 2.1 sind gleichzeitig auch eventuell vorkommende Bestände des Moorfroschs (*Rana Arvalis*) und des Wasserfroschs (*Rana esculenta*) im Flugplatzbereich (Plan L 4.8) in neue Habitate des Lebensraumtyps feuchte Hochstaudenfluren/periodisch vernässte Mulden im Umfeld des Glan umzusiedeln.

- B 2.3 Im Bereich der südlichen Start- und Landebahn sowie nordöstlich der nördlichen Start- und Landebahn sind die Amphibienvorkommen (siehe Plan L 4.8) jeweils vor dem Beginn des baulichen Eingriffs in geeignete Ersatzgewässer bzw. Lebensräume umzusiedeln.
- B 3 Für die durch die Baumaßnahmen im Bereich des Flugfeldes verloren gehenden potenziellen Habitate des Schwarzbauen Bläulings (siehe L 4.6) sind durch geeignete Pflege- und Entwicklungsmaßnahmen vergleichbarer Habitate, insbesondere extensive feuchte Mähwiesen im Umfeld des Flugfelds, zu schaffen.
- B 4 Zur Verbesserung des Erhaltungszustandes der Arten Torf - (Sphagnum) und Weißmoos, deren Habitate im Flugplatzbereich zerstört werden (Plan L 4.8), sind bei der Herstellung der Lebensraumtypen Moor- und Bruchwälder (Maßnahmen A 1.4, A 1.5, A 1.6, A 5.4, A 5.5, A 11.2, A 11.6, A 11.7) sowie in Übergängen bestehender Feuchtheiden und Moor-/Bruchwälder südlich des bestehenden Flugplatzes diese Arten umzupflanzen.
- B 5 Zur Verbesserung des Erhaltungszustandes der Art Arnika (*Arnica montana*), deren Habitate im Flugplatzbereich zerstört werden (Plan L 4.8), ist bei der Herstellung extensiver frisch-feuchter Mähwiesen im Flugplatzbereich (FFH-Lebensraumtyp 6510) diese Art gezielt umzupflanzen.

3.4 Wasserwirtschaftliche Maßnahmen

Die Vorhabenträgerin hat sicherzustellen, dass die Baumaßnahmen nicht zu einer dauerhaft negativen Veränderung des Wasserhaushaltes des FFH-Meldegebietes „Westlicher Moorniederung“ führen.

Sie hat insbesondere zu gewährleisten, dass die Folgen etwaiger Grundwasserabsenkungen durch geeignete Maßnahmen minimiert werden und eine Schädigung der Biotope durch Trockenfallen verhindert wird.

Wird bei Sumpfungmaßnahmen kontaminiertes Grundwasser gefördert, hat die Vorhabenträgerin durch Reinigungsverfahren sicherzustellen, dass es nicht zu schädlichen Gewässerverunreinigungen in den Vorflutern kommt.

4. Auflagenvorbehalt

Die Festlegung weiterer Auflagen zur Wahrung der Sicherheit des Luftverkehrs sowie der öffentlichen Sicherheit und Ordnung bleibt vorbehalten. Das gilt insbesondere für Anordnungen, die dem Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm und dem Im-

missionschutz dienen. Die Genehmigungsbehörde kann hierzu nach ihrem Ermessen von dem Betreiber die Vorlage von Lärmmessungen oder Schallgutachten verlangen.

III.

Anordnung der sofortigen Vollziehung

Die sofortige Vollziehung dieser Genehmigung wird angeordnet.

IV.

Hinweis

Diese luftrechtliche Genehmigung umfaßt nicht nach anderen Rechtsvorschriften erforderliche Genehmigungen und Erlaubnisse.

B.

Sachverhalt

I.

Vorgeschichte

Der Militärflugplatz Ramstein wurde im Jahre 1951 aufgrund eines zwischen Frankreich und den Vereinigten Staaten geschlossenen Abkommens in der damaligen französischen Besatzungszone im Auftrag der US Streitkräfte nach Besatzungsrecht errichtet und wird seit 1952 durch die US Luftwaffe genutzt. Ein luftrechtliches Genehmigungsverfahren nach Maßgabe des deutschen Luftverkehrsgesetzes wurde nicht durchgeführt. Im Januar 1953 war auf dem Flugplatz das 86.th Fighter Bomber Wing mit Flugzeugen des Typs F-84F untergebracht. Im Jahre 1971 wurde ein Vorfeld zum Abstellen von Großraumtransportflugzeugen und eine spezielle Laderampe für Flugzeuge vom Typ C-5 und C-141 erbaut. Danach übernahm der Militärflugplatz Ramstein auch Aufgaben des strategischen Lufttransports. Seit März 1973 ist auf dem größten NATO-Flugplatz in Europa das Hauptquartier der US-Luftstreitkräfte in Europa (USAFE) untergebracht. 1994 wurden zwei F-16 Jagdstaffeln vom Flugplatz Ramstein abgezogen und das 86. US Lufttransportgeschwader übernahm die Aufgabe des taktischen Lufttransports; im europäischen Luftraum wird auch der Auftrag des Sanitätslufttransports wahrgenommen. Zur Zeit hat das 86. US Lufttransportgeschwader einen in Ramstein stationierten Bestand von 41 Flugzeugen (C-130, C-9, C-20, C-21, T-43). Der Flugplatz Ramstein ist Teil des US-Standortes Kaiserslautern, des größten amerikanischen Standortes außerhalb der Vereinigten Staaten. Zum Flugplatz gehören mehr als 7.600 Soldaten und 1.300 Zivilbe-

dienstete des US-Verteidigungsministeriums. Außerdem beherbergt Ramstein das NATO-Hauptquartier der alliierten Luftstreitkräfte in Europa-Nord.

Das Bundesministerium der Verteidigung hat mit Schreiben vom 12.02.1960 für den Militärflugplatz Ramstein einen Bauschutzbereich gemäß § 12 Abs. 2 und 3 des Luftverkehrsgesetzes festgelegt.

Die US-Luftstreitkräfte beabsichtigen, zukünftig den militärischen Flugverkehr, der bisher auf Teilflächen des Internationalen Verkehrsflughafens Frankfurt/Main abgewickelt wurde, auf den Militärflugplatz Ramstein sowie – mit Reservefunktion – auf den Militärflugplatz Spangdahlem zu verlagern. Zu diesem Zweck wurde zwischen der Bundesrepublik Deutschland, der Regierung der Vereinigten Staaten von Amerika, der Flughafen Frankfurt/Main AG, jetzt Fraport AG, dem Land Hessen sowie dem Land Rheinland-Pfalz die Verlegungsvereinbarung vom 27.07.1999 geschlossen.

II.

Bestehende Flugplatzanlage

Der Militärflugplatz Ramstein verfügt derzeit über die Start-/Landebahn 09/27 mit einer Länge von 2.420 m; an beiden Enden sind Überrollstrecken mit einer Länge von jeweils 200 m vorhanden. Die Bahn ist 45 m breit.

Südlich der derzeitigen Start-/Landebahn liegt die Hauptrollbahn „India“ mit einer Breite von 22,5 m. Sie ist gegenüber der derzeitigen Start-/Landebahn um 4,1 Grad verschwenkt und dient bisher auch als Not-/Start-/Landebahn für Kampfflugzeuge.

Als Anflughilfen stehen neben den militärischen „TACAN“- und PAR-Anlagen zwei Instrumentenlandesysteme der Anflugkategorie (CAT) I zur Verfügung.

Der Flugplatz verfügt über verschiedene Vorfelder, u.a. das Vorfeld „Ramp 5 A“ mit einer Länge von ca. 600 m und einer Tiefe von ca. 300 m. Südlich der Hauptrollbahn liegt das Vorfeld „Ramp 5 Hot-Cargo-Pad“ mit einer Länge von ca. 210 m und einer Tiefe von ca. 160 m.

III.

Lärmschutzbereich und Entschädigung nach FluglärmG

Für den Militärflugplatz Ramstein wurde durch die Rechtsverordnung über die Festsetzung des Lärmschutzbereichs für den militärischen Flugplatz Ramstein vom 22.12.1976, BGBl. I S. 3818, ein Lärmschutzbereich nach § 4 Abs. 1 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm

festgesetzt. Dieser wurde durch die Verordnung vom 26.07.1983, BGBl. I S. 1045 geändert. Im Bereich der darin festgelegten Schutzzone 1, die u.a. bewohnte Gebiete der Gemeinden Ramstein-Miesenbach, Hütschenhausen (Ortsteil Katzenbach), Niedermohr (Ortsteil Kirchmohr) und der Stadt Kaiserslautern (Ortsteil Einsiedlerhof) umfasst, wurden den Betroffenen in den Jahren 1976 - 1985 Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen nach Maßgabe von § 9 FluglärmG erstattet und Entschädigungen nach § 8 FluglärmG geleistet. Die Aufwendungen beliefen sich auf ca. 28 Mio. DM.

Darüber hinaus erhalten die Anwohner von Militärflugplätzen in Anlehnung an die bisherige Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs zum enteignenden Eingriff freiwillige Entschädigungen für einen fluglärmbedingten Wertverlust ihres Grundeigentums nach bundeseinheitlichen Vorgaben, festgelegt im Erlass des Bundesministeriums der Verteidigung vom 18.10.1988 – U II 1 Az. 39-95-01/01 und Folgeerlassen. Danach wurden auch in der Umgebung des Militärflugplatzes Ramstein Grundstückseigentümer entschädigt, deren Grundstücke in einem Bereich lagen, der von einem Dauerschallpegel von mehr als 77 dB(A) und gleichzeitig 20 Lärmereignissen von 100 dB(A) und mehr pro Tag betroffen ist. Nach diesen Grundsätzen wurden in der Stadt Ramstein-Miesenbach und der Ortsgemeinde Hütschenhausen (Ortsteil Katzenbach) 710 Antragsteller mit einem finanziellen Aufwand von ca. 32.500.000 DM entschädigt.

IV.

Durchführung des Landbeschaffungsverfahrens

Für den Ausbau des Militärflugplatzes Ramstein werden zusätzliche Flächen in einem Umfang von ca. 220 ha benötigt. Der Antrag der US Streitkräfte zur Beschaffung der zum Ausbau benötigten Flächen geht auf eine erste Liegenschaftsanforderung HQ USAREUR ID Nr. 3780 vom 14.05.2001 zurück. Diese wurde überarbeitet und ersetzt durch die Liegenschaftsanforderung HQ USAREUR ID Nr. 3780A, welches mit Schreiben der Wehrbereichsverwaltung – Außenstelle Wiesbaden – vom 26.03.2002 Az.: III 5 – Az. 45-80-02 das Landbeschaffungsverfahren einleitete.

Die Anhörungen im Landbeschaffungsverfahren sowie im Verfahren zur Änderung der luftverkehrsrechtlichen Genehmigung des Militärflugplatzes Ramstein wurden parallel durchgeführt. Dabei wurde von den Anhörungsbehörden ausdrücklich darauf hingewiesen, dass es sich rechtlich um zwei unterschiedliche Verfahren handelt.

Über die Anhörung nach § 1 Abs. 2 Landbeschaffungsgesetz im Rahmen des Bezeichnungsverfahrens gemäß § 1 Abs. 3 LBG berichtete die Anhörungsbehörde Struktur- und Genehmigungsdirektion Süd mit Schreiben vom 14.10.2002 ausführlich.

V.

Durchführung des Genehmigungsverfahrens

1. Antrag

Mit Schreiben vom 03.05.2002 beantragte die Oberfinanzdirektion Koblenz – Geschäftsbereich Bundesbau – in Verfahrensstandschaft gemäß Art. 53 A des Zusatzabkommens zum NATO-Truppenstatut (ZA-NTS) für die US Streitkräfte als Halter des Militärflugplatzes Ramstein bei der Wehrbereichsverwaltung West, die von den US Streitkräften beabsichtigte Erweiterung des Militärflugplatzes Ramstein nach § 6 LuftVG zu genehmigen.

Die US-Luftwaffe halte derzeit in Deutschland Lufttransportkapazitäten auf Teilen des internationalen Verkehrsflughafens Frankfurt Rhein-Main sowie in Ramstein vor. Da die derzeit vorhandene Startbahnlänge in Ramstein für vollbeladene Großraumtransportflugzeuge nicht ausreichend sei, müssten diese einen Tankstop in Frankfurt durchführen. Aufgrund dieser Erwägungen und vor dem Hintergrund der Entwicklungen am Flughafenstandort Frankfurt sei vereinbart worden, die derzeit noch durch die US-Streitkräfte genutzten Flächen am Verkehrsflughafen Frankfurt bis zum 31.12.2005 vollständig zurückzugeben und die militärischen Lufttransportaufgaben auf die Militärflugplätze Ramstein und Spangdahlem zu verlegen. Während dem Flugplatz Spangdahlem im Wesentlichen die Aufgabe eines Reserveflugplatzes in Krisen- und Kriegszeiten zukomme, sei der Flugplatz Ramstein für die vollständige Übernahme von Lufttransportaufgaben so zeitig auszubauen, dass die Verlegung der Kapazitäten fristgerecht erfolgen kann.

Die US-Streitkräfte hätten bereits vor Abschluss der Verlegungsvereinbarung im Jahre 1999 verschiedene Alternativlösungen untersucht und seien zu dem Ergebnis gekommen, dass aus militärischen Gründen nur die verfahrensgegenständliche Lösung in Betracht komme.

Zur Realisierung dieser Lösung wird die Genehmigung der folgenden Einzelmaßnahmen beantragt:

- Errichtung einer neuen Hauptstart- und Landebahn

Im Bereich der bisherigen Parallelrollbahn „India“ soll eine Hauptstart-/Landebahn (neue Südbahn) mit einer Länge von 3.200 m zuzüglich Überroll-

strecken („Overruns“) von jeweils 200 m vor Kopf der Landeswellen (gesamte befestigte Länge 3.600 m inklusive Überrollstrecken) errichtet werden. Diese Südbahn soll künftig ca. 90 % des Flugverkehrs übernehmen.

- Ausbau der Nordbahn

Die vorhandene Start- und Landebahn soll auf eine Länge von 3.000 m zuzüglich je 200 m Überrollstrecken (Gesamtlänge 3.400 m inklusive Überrollstrecken) ausgebaut werden. Die Nordbahn soll künftig ca. 10 % des Flugverkehrs mit Reservefunktion für die zukünftige Hauptbahn übernehmen.

- Vorfelderweiterungen

Im Süden des Start-/Landebahnsystems soll ein Vorfeld für Gefahrgut („Hot Cargo-Pad) mit einer Fläche von ca. 5,7 ha (ohne Schultern, Breite ca. 290 m, Tiefe ca. 196 m) für bis zu drei Flugzeuge des Typs C5 oder vier Flugzeuge des Typs C17 gebaut werden. Das bestehende Hot Cargo-Vorfeld wird zurückgebaut.

Das nördlich des Start-/Landebahnsystems gelegene Vorfeld („Ramp 5“) soll um eine zusätzliche Fläche von 14,9 ha mit bis zu sieben zusätzlichen Parkpositionen für Großraumflugzeuge des Typs C5 bzw. neun Positionen für Flugzeuge des Typs C17 erweitert werden.

- Rollwege

Am westlichen Startbahnende wird der Rollweg (Taxiway) „Romeo“ zwischen den beiden Start- und Landebahnen errichtet, am östlichen Startbahnende der Rollweg India (neu).

Die Antragstellerin hat mit dem Antrag die folgenden gutachtlichen Unterlagen und technischen Pläne vorgelegt:

- Angaben über die bestehenden örtlichen und baulichen Verhältnisse, technische Beschreibung, Beschreibung der geplanten Anlagen und Betriebseinrichtungen sowie der beabsichtigten Flug- und Flugplatzbetriebsabwicklung der ACT Aerodrom Consulting Team GmbH vom 30.04.2002;

- Planunterlagen

- Lageplan Ausbaumaßnahmen gemäß § 40 Abs. 1 Nr. 6 b LuftVZO im Maßstab 1 : 5.000;
- Übersichtslageplan mit Bauschutzbereich alt und neu Vergleich gemäß § 40 Abs. 1 Nr. 6 a LuftVZO im Maßstab 1 : 25.000;
- Längsschnitt Start- und Landebahn 09/27 (Nordbahn) gemäß § 40 Abs.1 Nr. 7 a LuftVZO im Maßstab 1 : 25.000/1 : 2.500;
- Längsschnitt Start- und Landebahn 08/26 (Südbahn) gemäß § 40 Abs. 1 Nr. 7 a LuftVZO im Maßstab 1 : 25.000/1 : 2.500;
- Längsschnitt Start- und Landebahn 09/27 (Nordbahn) gemäß § 40 Abs. 1 Nr. 7 b LuftVZO im Maßstab 1 : 5.000/1 : 500;
- Längsschnitt Start- und Landebahn 08/26 (Südbahn) gemäß § 40 Abs. 1 Nr. 7 b LuftVZO im Maßstab 1 : 5.000/1 : 500;
- Querschnitte Schwelle 09, Schwelle 08, Ramp 5 gemäß § 40 Abs. 1 Nr. 7 c LuftVZO im Maßstab 1 : 2.500/1 : 250;
- Querschnitte Schwelle 27, Schwelle 28, Hot Cargo-Pad gemäß § 40 Abs. 1 Nr. 7 c LuftVZO im Maßstab 1 : 2.500/1 : 250;
- Übersichtslageplan relevante Hindernisse für die Entscheidungshöhe im Maßstab 1 : 5.000;
- Pläne 1 und 2, Landbeschaffung West und Ost im Maßstab 1 : 2.500 (nachrichtlich);
- amtliches Gutachten über die klimatologischen Verhältnisse an der US Air Base Ramstein des Deutschen Wetterdienstes, Februar 2002;
- schalltechnische Prognose der in der Nachbarschaft des Militärflugplatzes Ramstein zu erwartenden Lärmimmissionen, die von am Boden befindlichen Geräuschquellen verursacht werden – Bodenlärmgutachten -, KSZ Kükritz, Schenk, Zick, Ingenieurbüro GmbH vom 15.04.2002;
- schalltechnisches Gutachten über die am Militärflugplatz Ramstein zu erwartende Fluglärmbelastung, AVIA Consult, 15.04.2002;
- Prognose und Bewertung der durch die Verlegung von amerikanischen Luftstreitkräften vom Flugplatz Frankfurt (Main) nach Ramstein bedingten Luftschadstoffemissionen und –immissionen in Bezug auf die nächstgelegenen schutzwürdigen Nutzungen – Luftschadstoffgutachten – gemäß § 40 Abs. 2 LuftVZO der Inge-

nieurgesellschaft für Immissionsschutz, Schalltechnik und Umweltberatung mbH, April 2002;

- medizinisches Gutachten über die Auswirkungen des Flug- und Bodenlärms sowie der Schadstoffimmissionen im Rahmen des Genehmigungsverfahrens für den militärischen Flugplatz Ramstein im Zusammenhang mit der Verlegung von Streitkräften an diesen Flugplatz der Professoren Dres. Klaus Scheuch und Gerd Jansen vom 27.03.2002;
- landschaftsökologische Verträglichkeitsprüfung mit Erläuterungsbericht der igr AG, April 2002;
- landschaftspflegerischer Begleitplan mit Erläuterungsbericht der igr AG vom April 2002;

Mit Schreiben vom 24.10.2002 beantragte die Antragstellerin, die sofortige Vollziehung der zu erteilenden luftverkehrsrechtlichen Genehmigung anzuordnen. Zur Begründung verwies sie zunächst auf die für die Verwirklichung des Vorhabens streitenden besonderen öffentlichen und militärischen Interessen; der Zeitplan zur Umsetzung der für die Verlegung erforderlichen militärisch notwendigen Baumaßnahmen zur Sicherstellung einer aufeinander abgestimmten Verlegung der militärischen Aufgaben von Rhein-Main auf die beiden Flugplätze Ramstein und Spangdahlem bis Ende 2005 sei eng. Die im Hinblick auf die zu kurze Startbahnlänge des Militärflugplatzes Ramstein erforderliche Aufteilung der logistischen Betriebsabläufe zwischen Frankfurt und Ramstein müsse aus Gründen einer effektiven militärischen Gefahrenabwehr schnellstmöglich beendet werden. Die jüngste Entwicklung der weltpolitischen Sicherheitslage zeige dies noch einmal deutlich.

Im Übrigen verweist die Antragstellerin auf ihr Schreiben vom 18.09.2002 im Genehmigungsverfahren für die US Air Base Spangdahlem. In diesem Schreiben bezieht sich die Antragstellerin auf das Schreiben des stellvertretenden Oberbefehlshabers der US-Luftwaffe in Europa, Generalleutnant Moorhead, vom 09.09.2002. Dieser hat deutlich gemacht, dass eine Verzögerung der Verlegungsmaßnahmen und der Durchführung dieses Vorhabens zu einer schwerwiegenden Minderung der Fähigkeiten der US-Luftwaffe führen würde, ihre militärische Mission zu erfüllen. Die in der letzten Zeit – insbesondere nach den Terroranschlägen vom September 2001 – erhebliche Verschlechterung der Sicherheitslage sowie erforderliche humanitäre Hilfsoperationen hätten die Notwendigkeit rascher militärischer Reaktionen vergrößert. Die beiden in Deutschland verbliebenen US-Luftwaffenstützpunkte Ramstein

und Spangdahlem seien essenzielle Stützpfiler bei der Erfüllung der Aufgabe der US-Streitkräfte und der Streitkräfte der Verbündeten, kurzfristig auf Krisensituationen weltweit zu reagieren. Das Verlegungsprogramm sei in die mittel- und langfristige Planung der US-Streitkräfte in Europa integriert. Die Umsetzung der Verlegungsvereinbarung sei derzeit weit fortgeschritten, so dass der Zeitplan zwingend einzuhalten sei. Dabei sei zu berücksichtigen, dass während der Baumaßnahmen betriebliche Einschränkungen erfolgen müssten, die an anderer Stelle zu kompensieren seien. Die Aufrechterhaltung der militärischen Einsatzbereitschaft durch solche Kompensationsmaßnahmen sei zeitlich nur begrenzt möglich.

Auch bestehe ein erhebliches öffentliches Interesse, den Verkehrsflughafen Frankfurt im Interesse des zivilen Luftverkehrs von militärischen Flugbewegungen unverzüglich zu entlasten. Insbesondere in Krisensituationen wären andernfalls wegen der dann erforderlichen verstärkten militärischen Nutzung und angesichts der vollständigen Auslastung des Frankfurter Flughafens erhebliche Störungen des zivilen Luftverkehrs zu erwarten.

Unter dem 07.04.2003 stellte die Antragstellerin den Inhalt des Antrages vom 03.05.2002 im Hinblick auf die zukünftige Länge der nördlichen Start- und Landebahn klar, änderte ihren Antrag geringfügig hinsichtlich der Ausrundungsradien der Verbindungsrollwege, der Böschung der Ramp 5 und der südlich gelegenen befestigten Schultern sowie des Hot Cargo Pad. Dem Antrag ist eine landespflegerische Bewertung beigelegt, die ausweist, dass sich diese Veränderungen gegenüber den Antragsunterlagen vom Mai 2002 eingriffsneutral verhalten. Zusätzlich werden die Kraftstoffversorgungsanlagen (sog. „POL-Anlagen“) in den Antrag aufgenommen. Dieser Teil umfaßt den Rückbau verschiedener Anlagen, die Neuanlage der Platzpipeline sowie die Errichtung eines neuen 5.000 m³-Kraftstoffbehälters. Wegen der im Bereich der neuen Ramp 5 erforderlichen Flächenversiegelung in einer Größenordnung von ca. 1.810 qm ist ein Ausgleich im Westen der Ramp 5 durch eine gleich große Flächenentsiegelung vorgesehen.

Der Antragsänderung waren u.a. die folgenden Unterlagen beigelegt:

- Lageplan Ausbaumaßnahme gemäß § 40 Abs. 1 Nr. 6 b LuftVZO im Maßstab 1 : 5.000, Stand: 08.04.2003
- Planunterlage: Abweichungen des Antrages gemäß § 6 LuftVG/Mai 2002 bzw. ergänzende Offenlage vom Dezember 2002 (im Flugplatzbereich) zum technischen Planungsstand 12.03.2003, Maßstab 1 : 5.000

- Übersichtslageplan POL, Maßstab 1 : 5.000
- technische Beschreibung
- landschaftspflegerische Bewertung der POL-Anlagen der igr AG vom März 2003
- diverse Detailpläne.

2. Anhörungsverfahren

Die Wehrbereichsverwaltung West – Außenstelle Wiesbaden – militärische Luftfahrtbehörde - hat das Land Rheinland-Pfalz mit Schreiben vom 26.4.2002 um die Durchführung des Anhörungs- und Beteiligungsverfahrens nach § 6 Abs. 4 S. 2 LuftVG, § 1 Abs. 2 Landesbeschaffungsg (LBG) i.V.m. § 30 Abs. 3 LuftVG im Hinblick auf den Ausbau des US-Militärflugplatzes Ramstein gebeten. Mit Schreiben des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau des Landes Rheinland-Pfalz vom 17.5.2002 ist der Landesbetrieb Straßen und Verkehr Rheinland-Pfalz mit dieser Aufgabe betraut worden. Da die beantragte Änderung des Militärflugplatzes Ramstein in die Rechte der Anlieger eingreifen kann, waren neben den Behörden und Trägern öffentlicher Belange auch die Betroffenen zu beteiligen. Die Anhörung im Rahmen dieses luftrechtlichen Änderungsverfahren wurde gemeinsam mit dem Anhörungsverfahren nach § 1 Abs. 2 LBG unter Beachtung des Erlasses des Bundesministeriums der Verteidigung vom 13.12.2001, WV II 2 – Az 56-50-10/01 Ramstein, durchgeführt.

2.1. Beteiligung Privater

Die Antragsunterlagen wurden entsprechend der für Planfeststellungsverfahren geltenden Regelung des § 73 Abs. 2 und 3 Satz 1 VwVfG öffentlich ausgelegt.

2.1.1 Auslegungskommunen

Im Einzelnen wurden die Antragsunterlagen an folgenden Stellen öffentlich ausgelegt:

- Verbandsgemeindeverwaltung Ramstein-Miesenbach, Am Neuen Markt 6, 66877 Ramstein-Miesenbach
- Verbandsgemeindeverwaltung Weilerbach, Rummelstraße 15, 67685 Weilerbach

- Verbandsgemeindeverwaltung Landstuhl, Kaiserstraße 49, 66849 Landstuhl
- Verbandsgemeindeverwaltung Bruchmühlbach-Miesau, Am Rathaus 2, 66892 Bruchmühlbach-Miesau
- Verbandsgemeindeverwaltung Otterbach, Konrad-Adenauer-Straße 19, 67731 Otterbach
- Verbandsgemeindeverwaltung Schönenberg-Kübelberg, Rathausstraße 8, 66901 Schönenberg-Kübelberg
- Verbandsgemeindeverwaltung Glan-Münchweiler, Homburger Straße 3, 66907 Glan-Münchweiler
- Verbandsgemeindeverwaltung Kaiserslautern-Süd, Pirmasenser Straße 62-64, 67655 Kaiserslautern
- Verbandsgemeindeverwaltung Waldmohr, Rathausstraße 14, 66914 Waldmohr
- Verbandsgemeindeverwaltung Otterberg, Hauptstraße 27, 67697 Otterberg
- Verbandsgemeindeverwaltung Rodalben, Am Rathaus 9, 66976 Rodalben
- Verbandsgemeindeverwaltung Rhaunen, Zum Idar 23, 55624 Rhaunen
- Verbandsgemeindeverwaltung Bad Sobernheim, Marktplatz 11, 55566 Bad Sobernheim
- Verbandsgemeindeverwaltung Kirchheimbolanden, Neue Allee 2, 67292 Kirchheim-Bolanden
- Verbandsgemeindeverwaltung Heidesheim am Rhein, Zum Goldenen Lamm 1, 55262 Heidesheim am Rhein
- Stadtverwaltung Kaiserslautern, Willy-Brandt-Platz 1, 67657 Kaiserslautern
- Verbandsgemeindeverwaltung Wöllstein, Bahnhofstraße 10, 55597 Wöllstein
- Stadtverwaltung Mainz, Amt für Stadtentwicklung, Statistik und Wahlen, Zita-delle, Bauteil E, 55131 Mainz
- Verbandsgemeindeverwaltung Enkenbach-Alsenborn, Hauptstr. 18, 67677 Enkenbach-Alsenborn

2.1.2 Art und Weise der Auslegung

Die Antragsunterlagen wurden vollständig an den genannten Stellen in der Zeit vom 27.05.2002 bis 26.06.2002 ausgelegt und zu den Öffnungszeiten der Verwaltungen der Öffentlichkeit zugänglich gemacht. In der Verbandsgemeinde Wöllstein erfolgte

die Planoffenlage vom 03.06. bis zum 02.07.2002, in der Verbandsgemeinde Enkenbach-Alsenborn vom 17.06. bis zum 16.07.2002. Die Dauer der Offenlegung ist von den jeweiligen Offenlegungsstellen in den Planunterlagen schriftlich bestätigt worden.

Ort und Zeit der Auslegung wurden in den Auslegungsgemeinden ortsüblich bekanntgemacht. In Rheinland-Pfalz erfolgt die Planoffenlage gemäß Ziff. 3.2 der Verwaltungsvorschriften zu § 68 Gemeindeordnung (GO) nicht in den Ortsgemeinden, sondern bei den Verbandsgemeindeverwaltungen.

Personen, die Eigentümer von durch das Vorhaben betroffenen Grundstücken sind, die aber ihren Wohnsitz oder Sitz außerhalb der Auslegungsgemeinden haben (sog. Ausmärker, § 73 Abs. 5 S. 3 VwVfG), wurden von der Anhörungsbehörde unmittelbar angeschrieben und über das Vorhaben, die Auslegung der Antragsunterlagen, die Auslegungsorte sowie die Öffnungszeiten der Verwaltungen informiert.

2.1.3 Einwendungsfrist

In den Auslegungsbekanntmachungen wurde darauf hingewiesen, dass Einwendungen während der Auslegungsfrist sowie der zwei darauffolgenden Wochen, also bis zum 10.07.2002, erhoben werden konnten.

2.2. Beteiligung von Gebietskörperschaften, Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange

Die Anhörungsbehörde hat die Behörden, deren Aufgabenbereich durch das Vorhaben berührt wird, in Anlehnung an § 73 Abs. 2 VwVfG zur Stellungnahme aufgefordert.

2.2.1 Gebietskörperschaften

Folgende Gebietskörperschaften wurden wegen ihrer Betroffenheit durch Fluglärm, der Berührung des Gemeindegebietes durch den Bauschutzbereich oder der Inanspruchnahme von Gemeindegebiet für landespflegerische Maßnahmen im Rahmen des Anhörungsverfahrens beteiligt:

Stadt Kaiserslautern

Verbandsgemeindeverwaltung Weilerbach

Ortsgemeinde Weilerbach

Ortsgemeinde Mackenbach

Ortsgemeinde Rodenbach

Ortsgemeinde Schwedelbach

Ortsgemeinde Erzenhausen

Ortsgemeinde Eulenbis

Verbandsgemeindeverwaltung Ramstein-Miesenbach

Stadt Ramstein-Miesenbach

Ortsgemeinde Kottweiler-Schwanden

Ortsgemeinde Steinwenden

Ortsgemeinde Hütschenhausen

Ortsgemeinde Niedermohr

Verbandsgemeindeverwaltung Glan-Münchweiler

Ortsgemeinde Glan-Münchweiler

Ortsgemeinde Henschtal

Ortsgemeinde Nanzdietschweiler

Ortsgemeinde Steinbach am Glan

Ortsgemeinde Börsborn

Ortsgemeinde Krottelbach

Ortsgemeinde Wahnwegen

Ortsgemeinde Herschweiler-Petersheim

Ortsgemeinde Quirnbach

Verbandsgemeindeverwaltung Schönenberg-Kübelberg

Ortsgemeinde Schönenberg-Kübelberg

Ortsgemeinde Gries

Ortsgemeinde Brücken

Ortsgemeinde Ohmbach

Verbandsgemeindeverwaltung Landstuhl

Sickingenstadt Landstuhl

Ortsgemeinde Kindsbach

Ortsgemeinde Hauptstuhl

Ortsgemeinde Bann

Ortsgemeinde Oberarnbach

Ortsgemeinde Mittelbrunn

Verbandsgemeindeverwaltung Bruchmühlbach-Miesau

Ortsgemeinde Bruchmühlbach-Miesau

Ortsgemeinde Lambsborn

Verbandsgemeindeverwaltung Kaiserslautern-Süd

Ortsgemeinde Queidersbach

Verbandsgemeindeverwaltung Otterbach

Ortsgemeinde Otterbach
Ortsgemeinde Katzweiler
Ortsgemeinde Mehlbach
Ortsgemeinde Hirschhorn
Ortsgemeinde Sulzbachtal
Ortsgemeinde Frankelbach
Ortsgemeinde Olsbrücken

Verbandsgemeindeverwaltung Waldmohr

Ortsgemeinde Dunzweiler
Ortsgemeinde Waldmohr

Verbandsgemeindeverwaltung Bad Sobernheim

Stadt Bad Sobernheim
Ortsgemeinde Rehbach

Verbandsgemeindeverwaltung Rhaunen

Ortsgemeinde Rhaunen

Verbandsgemeindeverwaltung Otterberg

Ortsgemeinden Niederkirchen
Ortsgemeinde Heiligenmoschel

Verbandsgemeindeverwaltung Heidesheim am Rhein

Ortsgemeinde Wackernheim

Verbandsgemeindeverwaltung Rodalben

Stadt Rodalben
Ortsgemeinde Münchweiler

Verbandsgemeindeverwaltung Kirchheimbolanden

Ortsgemeinde Kriegsfeld

Verbandsgemeindeverwaltung Wöllstein

Ortsgemeinde Wonsheim

Stadt Mainz

Verbandsgemeindeverwaltung Enkenbach-Alsenborn

Ortsgemeinde Mehlingen

2.2.2 Behörden

Die folgenden Behörden, deren Aufgabenbereich durch das Vorhaben berührt wird, wurden durch die Anhörungsbehörde zur Stellungnahme aufgefordert:

- Struktur- und Genehmigungsdirektion Süd
- Struktur- und Genehmigungsdirektion Süd –Zentralstelle der Forstverwaltung-

- Aufsichts- und Dienstleistungsdirektion Trier
- Landwirtschaftskammer Rheinland-Pfalz
- Landesamt für Vermessung und Geobasisinformation Rheinland-Pfalz
- Oberfinanzdirektion Koblenz – Bundesvermögensabteilung –
- Oberfinanzdirektion Nürnberg – Forstinspektion Süd –
- Landesbetrieb Liegenschafts- und Baubetreuung Niederlassung Kaiserslautern
- Landesamt für Denkmalpflege Rheinland-Pfalz
- Landesamt für Denkmalpflege, Abt. Archäologische Denkmalpflege
- Landesamt für Denkmalpflege, Ref. Erdgeschichtliche Denkmalpflege
- Industrie- und Handelskammer Pfalz
- Handwerkskammer der Pfalz
- Kulturamt Worms
- Kulturamt Simmern
- Kulturamt Kaiserslautern
- Katasteramt Kusel
- Landesbetrieb Straßen und Verkehr Rheinland-Pfalz, Abteilung I
- Landesbetrieb Straßen und Verkehr Rheinland-Pfalz, Abteilung V
- Landesbetrieb Straßen und Verkehr Rheinland-Pfalz, Referat ZA/4
- Landesbetrieb Straßen und Verkehr Rheinland-Pfalz, Referat Luftverkehr
- Landesbetrieb Straßen und Verkehr Kaiserslautern
- Landesbetrieb Straßen und Verkehr Autobahnamt Montabaur
- Bergamt Rheinland-Pfalz
- Geologisches Landesamt
- Bundesvermögensamt Landau
- Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd
- Eisenbahnbundesamt
- Ministerium der Finanzen Rheinland-Pfalz
- Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau Rheinland-Pfalz
- Ministerium des Innern und für Sport Rheinland-Pfalz
- Ministerium für Arbeit, Soziales und Gesundheit Rheinland-Pfalz
- Ministerium für Umwelt und Forsten Rheinland-Pfalz
- Deutsche Flugsicherung GmbH
- Luftfahrtbundesamt
- Umweltbundesamt
- Amt für Flugsicherung der Bundeswehr
- Wehrbereichsverwaltung West – Militärische Luftfahrtbehörde-
- Landesamt für Umweltschutz und Gewerbeaufsicht
- Kreisverwaltung Kaiserslautern

- Kreisverwaltung Kusel
- Kreisverwaltung Mainz-Bingen
- Kreisverwaltung Birkenfeld
- Kreisverwaltung Donnersbergkreis
- Kreisverwaltung Bad Kreuznach
- Kreisverwaltung Südwestpfalz
- Kreisverwaltung Alzey-Worms

2.2.3 Sonstige Träger öffentlicher Belange und Verbände

Als sonstige Träger öffentlicher Belange wurden folgende Stellen angehört:

- Fernleitungsbetriebsgesellschaft mbH, Idar-Oberstein
- Landesbetrieb Liegenschafts- und Baubetreuung, Abt. Pipeline, Landau
- DB Netz AG, Niederlassung Südwest, Karlsruhe
- Flughafen Zweibrücken GmbH
- Zweckverband Wasserversorgung Westpfalz
- Zweckverband Entwicklungsgebiet Flugplatz Zweibrücken
- Technische Werke Kaiserslautern
- Stadtwerke Mainz AG
- Verbandsgemeindewerke Otterbach
- Verbandsgemeindewerke Landstuhl
- Verbandsgemeindewerke Ramstein
- Verbandsgemeindewerke Weilerbach
- Verbandsgemeindewerke Glan-Münchweiler
- Verbandsgemeindewerke Schönenberg-Kübelberg
- Verbandsgemeindewerke Kaiserslautern-Süd
- Verbandsgemeindewerke Bruchmühlbach-Miesau
- Verbandsgemeindewerke Otterberg
- Verbandsgemeindewerke Waldmohr
- Verbandsgemeindewerke Bad Sobernheim
- Verbandsgemeindewerke Kirchheimbolanden
- Verbandsgemeindewerke Rodalben
- Verbandsgemeindewerke Wöllstein
- Verbandsgemeindewerke Heidesheim am Rhein
- Verbandsgemeindewerke Rhaunen
- Deutsche Post AG, Bau- und Immobiliencenter, Saarbrücken
- Deutsche Telekom AG, Technik-Niederlassung Karlsruhe
- Deutsche Telekom AG, Technik-Niederlassung Kaiserslautern

- Kabel Rheinland-Pfalz/Saarland GmbH & Co. KG
- Saar Ferngas AG
- Pfalzgas AG
- PLE doc. GmbH
- RWE Net AG
- Pfalzwerke AG
- Gasanstalt AG
- Ruhrgas AG
- Rhein-Main-Rohrleitungstransportgesellschaft mbH
- Planungsgemeinschaft Westpfalz
- Planungsgemeinschaft Rheinhessen-Nahe
- Planungsgemeinschaft Rhein-Pfalz

2.2.4 Vereine und Verbände

Den folgenden anerkannten Naturschutzvereinen/Verbänden wurden Planunterlagen zur Kenntnis und Äußerung vorgelegt:

- Gesellschaft für Naturschutz und Ornithologie Rheinland-Pfalz e.V.
- POLLICHIA Verein für Naturforschung und Landespflege e.V.
- Naturschutzbund Deutschland Landesverband Rheinland-Pfalz
- Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland, Landesverband Rheinland-Pfalz e.V.
- Landes-Aktions-Gemeinschaft Natur und Umwelt, Landesverband Rheinland-Pfalz e.V.
- Landesjagdverband Rheinland-Pfalz e.V.
- Verband Deutscher Sportfischer, Landesverband Rheinland-Pfalz e.V.
- Schutzgemeinschaft Deutscher Wald, Landesverband Rheinland-Pfalz e.V.
- Verband für Umweltschutz, Touristik und Kultur „Die Naturfreunde“, Landesverband Rheinland-Pfalz
- Landesverband Rheinland-Pfalz der Deutschen Gebirgs- und Wandervereine e.V.

Zusätzlich wurde angehört:

- Bundesvereinigung gegen Fluglärm e.V.
- Staatskanzlei des Saarlandes

2.3. Einwendungen und Stellungnahmen

Insgesamt sind ca. 7.500 Einwendungsschreiben (ca. 12.000 Einwendungen) eingegangen. Die Einwendungen wurden durch die Anhörungsbehörde angenommen, registriert, numeriert und – soweit möglich – bestimmten Themengruppen zugeordnet. Der Argumentenkatalog hat die folgende thematische Gliederung:

1. Notwendigkeit des Vorhabens
2. Verfahren
3. Raumordnung/Landesplanung
4. Tourismus
5. Gesundheit
6. Sicherheit
7. Wasser
8. Antragsunterlagen
9. Naturschutzbelange
10. Immissionen
11. Entschädigung
12. betriebliche/anlagenbedingte Aspekte
13. sonstige Belange

Diese Gliederung wurde durch zahlreiche Unterpunkte weiter strukturiert. Eine Bewertung der abgegebenen Stellungnahmen durch die Anhörungsbehörde sollte unterbleiben.

Die aufbereiteten Einwendungen wurden der Antragstellerin zur Stellungnahme zugeleitet.

U.a. wurden zu den folgenden Themen Einwendungen erhoben:

- Die Notwendigkeit des Vorhabens wurde bestritten. Es sei kein militärisches Vorhaben, sondern lediglich eine Entlastung des Verkehrsflughafens Frankfurt. Alternativen seien nicht/nicht hinreichend geprüft worden. Es hätte untersucht werden müssen, ob Spangdahlem als Hauptstandort in Frage kommt. Die Alternative einer weitergehenden Drehung der Hauptstart- und Landebahn aus Lärmschutzgründen sei nicht untersucht worden.

- Vor Planung des Vorhabens wäre ein Raumordnungsverfahren erforderlich gewesen. Die Erweiterung des Flugplatzes Ramstein hätte ein Planfeststellungsverfahren erfordert. Es hätte eine Umweltverträglichkeitsprüfung und eine förmliche FFH-Verträglichkeitsprüfung durchgeführt werden müssen.
- Durch das Vorhaben werde die Planungshoheit verschiedener Umlandgemeinden verletzt. Außerdem werde in kommunales Eigentum eingegriffen.
- Der Fluglärm werde in unzumutbarer Weise zunehmen. Das Fluglärmgutachten sei nicht verwertbar; die Immissionsorte, für die Lärmpegel berechnet worden seien, seien fehlerhaft ausgewählt worden. Die dem Gutachten zugrunde liegende Flugbewegungsprognose sei nicht nachvollziehbar; insbesondere seien Krisensituationen nicht eingerechnet. Die Verwertbarkeit des umweltmedizinischen Gutachtens wird grundsätzlich bestritten. Verschiedene Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung seien nicht berücksichtigt worden. Das sog. „Jansen-Kriterium“ für die Beurteilung des Nachtfluglärms sei nicht akzeptabel. Es wird die Anordnung zur Einrichtung von Lärmmeßstellen gefordert sowie zur Bestellung einer Fluglärmkommission. Triebwerksprobeläufe sollen zur Nachtzeit verboten werden. Außerdem wird die Anordnung zur Errichtung einer Lärmschutzhalle für Triebwerksprobeläufe gefordert. Flugrouten sollen unter Lärmschutzgesichtspunkten verlegt werden und die Abflughöhe der Flugzeuge angehoben werden.
- Aufgrund der prognostizierten Erhöhung der Luftschadstoffemissionen werden erhöhte Gesundheits- und Krebsrisiken befürchtet. Die Auswirkungen der Flugzeugabgase auf das Waldsterben seien nicht hinreichend untersucht worden; auch die Auswirkungen in großen Höhen seien nicht berücksichtigt worden. Das Ablassen von Treibstoffen vor der Landung wird befürchtet. Der verwendete Flugzeugtreibstoff JP8 sei giftig und verursache Gesundheitsschäden.
- Die durch den Ausbau bedingten Eingriffe in Natur und Landschaft seien nicht akzeptabel. Unter Gesichtspunkten der Anwendung der FFH-Richtlinie wird die fehlende/unvollständige Variantenprüfung gerügt. Das Ausgleichskonzept wird kritisiert. Zahlreiche Einwendungen befassen sich mit Einzelheiten der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen.

- Es wird ein Ansteigen des Flugunfallrisikos und eine Gefährdung der Flugsicherheit befürchtet.
- Einige Einwender erwarten eine Wertminderung ihres Grundstückseigentums und eine Reduzierung des Mietwertes ihrer Wohnhäuser. Es werden Entschädigungen gefordert.

Eine ausführliche Zusammenstellung der Einwendungsgründe und Stellungnahmen der Antragstellerin vom 23.9.2002 und die zusammenfassende Stellungnahme zur ergänzenden Anhörung lagen der Genehmigungsbehörde vor und waren Gegenstand der Entscheidungsfindung.

2.4. Ergänzende Anhörung

Aufgrund der im Anhörungsverfahren vorgetragenen Einwendungen wurde das landschaftspflegerische Ausgleichskonzept modifiziert. Dabei wurde auch das forst- und wasserwirtschaftliche Ausgleichskonzept parallel zur fortschreitenden Plankonkretisierung überarbeitet. Insbesondere wurde das Renaturierungskonzept im Bereich des Schwarzbaches und des Glan geändert. Im Bereich des Schwarzbaches ist eine Renaturierung des Gewässers auf einer Länge von ca. 1.735 m und einer Fläche von 39,9 ha (ursprünglich 14,7 ha), im Bereich des Glan auf einer Länge von 900 m und einer Fläche von ca. 6,5 ha (ursprünglich 12 ha) sowie im Bereich des Moorbaches auf einer Länge von 2.000 m vorgesehen. Durch die Änderungen entstehen zwar keine neuen Betroffenen, wohl aber ändert sich das Maß der Betroffenheit der einzelnen Grundstückseigentümer.

Weiterhin wurde das forstrechtliche Ausgleichskonzept verändert; so ist es erforderlich geworden, weitere Aufforstungsflächen im Bereich des Forstamtes Winnweiler einzubeziehen. Betroffen sind die Verbandsgemeinde Rockenhausen und die Verbandsgemeinde Alsenz-Obermoschel (Ortsgemeinde Bisterscheid, Gundersweiler, Finkenbach-Gehrsweiler, Münsterappel und die Stadt Rockenhausen).

2.4.1 Öffentliche Auslegung

Auf Antrag der Antragstellerin vom 26.11.2002 wurde in diesen Gemeinden eine erneute Anhörung durchgeführt; die geänderten Antragsunterlagen zum Landespflegekonzept (Ordner IX, X.1, X.2) wurden gemeinsam mit den ursprünglichen Antragsunterlagen in den folgenden Gemeinden in der Zeit vom 13.12.2002 bis 13.01.2003 öffentlich ausgelegt:

- Verbandsgemeinde Ramstein-Miesenbach, Am Neuen Markt 6, 66877 Ramstein-Miesenbach
- Verbandsgemeindeverwaltung Bruchmühlbach-Miesau, Am Rathaus 2, 66892 Bruchmühlbach-Miesau
- Verbandsgemeindeverwaltung Rockenhausen, Bezirksamtsstraße 7, 67806 Rockenhausen
- Verbandsgemeindeverwaltung Alsenz-Obermoschel, Schulstraße 16, 67821 Alsenz

In den Auslegungsbekanntmachungen wurde darauf hingewiesen, dass Einwendungen während der Auslegungsfrist sowie der zwei darauffolgenden Wochen, also bis zum 27.01.2003, erhoben werden konnten.

Betroffene, die ihre Wohnung/ihren Sitz im nicht im betreffenden Gemeindegebiet haben bzw. hatten (Ausmärker, vgl. § 73 Abs. 5 VwVfG), wurden durch die Anhörungsbehörde von der Planoffenlegung schriftlich in Kenntnis gesetzt.

2.4.2 Beteiligung von Gebietskörperschaften, Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange

Die Anhörungsbehörde hat die Behörden, deren Aufgabenbereich durch die Änderungen berührt werden, in Anlehnung an § 73 Abs. 2, 8 VwVfG zur Stellungnahme aufgefordert.

2.4.2.1 Gebietskörperschaften

Folgende Gebietskörperschaften wurden im Rahmen der ergänzenden Anhörung beteiligt:

Verbandsgemeinde Ramstein-Miesenbach
Ortsgemeinden Hütschenhausen, Steinwenden
Stadt Ramstein-Miesenbach
Verbandsgemeindeverwaltung Bruchmühlbach-Miesau
Ortsgemeinde Bruchmühlbach-Miesau
Verbandsgemeinde Rockenhausen
Stadt Rockenhausen
Ortsgemeinden Münsterappel Finkenbach-Gersweiler, Gundersweiler, Bisterschied
Verbandsgemeindeverwaltung Alsenz-Obermoschel

2.4.2.2. Behörden

Die folgenden Behörden, deren Aufgabenbereiche durch die Änderungen berührt werden, wurden durch die Anhörungsbehörde zur Stellungnahme aufgefordert:

- Struktur- und Genehmigungsdirektion Süd
- Struktur- und Genehmigungsdirektion Süd –Zentralstelle der Forstverwaltung-
- Aufsichts- und Dienstleistungsdirektion Trier
- Landwirtschaftskammer Rheinland-Pfalz
- Landesamt für Vermessung und Geobasisinformation Rheinland-Pfalz
- Oberfinanzdirektion Koblenz – Bundesvermögensabteilung (K)–
- Oberfinanzdirektion Nürnberg – Forstinspektion Süd –
- Landesbetrieb Liegenschafts- und Baubetreuung, Abteilung Pipeline
- Landesamt für Denkmalpflege Rheinland-Pfalz
- Landesamt für Denkmalpflege, Abt. Archäologische Denkmalpflege
- Landesamt für Denkmalpflege, Ref. Erdgeschichtliche Denkmalpflege
- Kulturamt Kaiserslautern
- Katasteramt Kusel
- Landesbetrieb Straßen und Verkehr Rheinland-Pfalz, Abteilung I
- Landesbetrieb Straßen und Verkehr Rheinland-Pfalz, Abteilung V
- Landesbetrieb Straßen und Verkehr Rheinland-Pfalz, Referat ZA/4
- Landesbetrieb Straßen und Verkehr Rheinland-Pfalz, Referat Luftverkehr
- Landesbetrieb Straßen und Verkehr Kaiserslautern
- Landesbetrieb Straßen und Verkehr Autobahnamt Montabaur
- Landesamt für Geologie und Bergbau
- Bundesvermögensamt Landau
- Landesamt für Umweltschutz und Gewerbeaufsicht
- Kreisverwaltung Kaiserslautern
- Verbandsgemeindeverwaltung Ramstein-Miesenbach
- Ortsgemeinde Hütschenhausen
- Stadt Ramstein-Miesenbach
- Ortsgemeinde Steinwenden
- Verbandsgemeindeverwaltung Bruchmühlbach-Miesau
- Ortsgemeinde Bruchmühlbach-Miesau
- Kreisverwaltung Donnersbergkreis
- Verbandsgemeindeverwaltung Rockenhausen
- Verbandsgemeindeverwaltung Alsenz-Obermoschel
- Ortsgemeinde Bisterscheid

- Ortsgemeinde Gehrweiler
- Ortsgemeinde Gundersweiler
- Stadt Rockenhausen
- Ortsgemeinde Finkenbach-Gersweiler
- Ortsgemeinde Niederhausen
- Ortsgemeinde Münsterappel
- Kulturamt Worms
- Eisenbahnbundesamt

Als sonstige Träger öffentlicher Belange wurden gehört:

- Deutsche Telekom AG
- Kabel Rheinland-Pfalz/Saarland GmbH & Co. KG
- Saarferngas AG
- Pfalzgas GmbH
- PLE doc. GmbH
- RWE Net AG
- Pfalzwerke AG
- Gasanstalt AG
- Ruhrgas AG
- Fernleitungsbetriebsgesellschaft mbH
- Rhein-Main Rohrleitungstransportgesellschaft mbH
- DB Netz AG
- DFS Deutsche Flugsicherung GmbH
- Verbandsgemeindewerke Ramstein-Miesenbach
- Verbandsgemeindewerke Bruchmühlbach-Miesau
- Verbandsgemeindewerke Rockenhausen
- Verbandsgemeindewerke Alsenz-Obermoschel
- Planungsgemeinschaft Westpfalz
- Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd
- Zweckverband Wasserversorgung Westpfalz

2.4.2.3. Vereine und Verbände

Den folgenden anerkannten Naturschutzvereinen/Verbänden wurden die Planunterlagen zur Kenntnis und Äußerung vorgelegt:

- Gesellschaft für Naturschutz und Ornithologie Rheinland-Pfalz e.V.
- POLLICHIA Verein für Naturforschung und Landespflege e.V.

- Naturschutzbund Deutschland Landesverband Rheinland-Pfalz
- Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland, Landesverband Rheinland-Pfalz e.V.
- Landes-Aktions-Gemeinschaft Natur und Umwelt, Landesverband Rheinland-Pfalz e.V.
- Landesjagdverband Rheinland-Pfalz e.V.
- Verband Deutscher Sportfischer, Landesverband Rheinland-Pfalz e.V.
- Schutzgemeinschaft Deutscher Wald, Landesverband Rheinland-Pfalz e.V.
- Verband für Umweltschutz, Touristik und Kultur „Die Naturfreunde“, Landesverband Rheinland-Pfalz
- Landesverband Rheinland-Pfalz der Deutschen Gebirgs- und Wandervereine e.V.

2.5 Stellungnahme der Antragstellerin zu den Einwendungen

Unter dem 23.09.2002 legte die Antragstellerin eine synoptische Zusammenstellung der Einwendungsgründe und die dazu ergangenen Stellungnahmen vor und vervollständigte diese unter dem 07.02.2003 um eine zusammenfassende Stellungnahme zur ergänzenden Anhörung. Zusätzlich legte die Antragstellerin eine zusammenfassende Stellungnahme zu den Einwendungen, die unter dem 23.12.2002 aktualisiert wurde, vor.

2.6 Anhörung zur 3. landespflegerischen Stellungnahme

Als Reaktion auf diverse Einwendungen und Stellungnahmen auf die öffentliche Auslegung der Planunterlagen sowie die zweite Offenlegung aufgrund des geänderten forstlichen Konzepts und Renaturierungskonzepts reichte die Antragstellerin eine zusammenfassende 3. landespflegerische Stellungnahme der igr AG vom 12.03.2003 ein. Diese wurde durch die Anhörungsbehörde den zehn in Rheinland-Pfalz anerkannten Naturschutzverbänden (s.o. 2.4.2.3) und der Zentralstelle der Forstverwaltung bei der SGD Süd zur Kenntnis und der Möglichkeit zur Äußerung bis zum 31.3.2003 vorgelegt.

3. Stellungnahme des Landes Rheinland-Pfalz

Die umfängliche Stellungnahme des Landes Rheinland-Pfalz, Struktur- und Genehmigungsdirektion Süd, vom 14.10.2002 im Anhörungsverfahren nach § 1 Abs. 2 des Landesbeschaffungsgesetzes sowie die ergänzende Stellungnahme vom 28.02.2003 haben auch im luftrechtlichen Genehmigungsverfahren vorgelegen.

4. Ergänzende Unterlagen

Mit Schreiben vom 19.11.2002 legte die Antragstellerin die Ergänzung zum schalltechnischen Gutachten über die am Militärflugplatz Ramstein zu erwartende Fluglärmbelastung der AVIA Consult Rüdiger Barthel und Klaus Schmelter GbR, Strausberg, vom 30.09.2002 vor. Darin werden die Auswirkungen einer Anhebung der Abflughöhe für den VFR-Abflug von Kampfflugzeugen auf die bis zum 31.10.2001 geltende Endhöhe von 980 m dargestellt. Grundlage hierfür ist die Zusage des 86. Lufttransportgeschwaders der US-Luftwaffe, aufgrund entsprechender Forderungen zahlreicher Einwender ein Standard-Betriebsverfahren zu veröffentlichen, in denen alle nach Sichtflugbedingungen (VFR) abfliegenden Kampfflugzeuge angewiesen werden, auf oder über 980 m Flugplatzhöhe zu steigen. Dadurch wird der Fluglärm gegenüber der zuvor geltenden Anweisung, die eine VFR-Abflughöhe von 375 m vorsieht und Grundlage für das Fluglärmgutachten vom 15.04.2002 war, erheblich abgesenkt.

Mit Schreiben vom 24.3.2003 überreichte die Antragstellerin im Hinblick auf verschiedene Einwendungen, die das Gefährdungspotenzial des von den US-Streitkräften verwendeten Treibstoffs JP 8 thematisierten, eine „medizinisch-toxikologische Stellungnahme zu dem Treibstoff JP 8“ der umweltmedizinischen Gutachter Prof. Dres. Scheuch und Jansen vom Februar 2003 sowie den 2. Zwischenbericht des Landesamtes für Umweltschutz und Gewerbeaufsicht über eine „Treibstoff- und Luftqualitätsuntersuchung in der Umgebung der Flughäfen Ramstein und Spangdahlem“ vom 23.12.2002.

5. Anhörung der Antragstellerin

Die Genehmigungsbehörde gab mit Anhörungsschreiben vom 10.4.2003 der Antragstellerin Gelegenheit, zu den im Hinblick auf die mit dem Vorhaben verbundene Fluglärm- und Bodenlärmbelastung in Erwägung gezogenen Schallschutzauflagen Stellung zu nehmen. Unter dem 23.4.2003 sagte die Antragstellerin verschiedene Maßnahmen der US-Streitkräfte zur Reduzierung des Bodenlärms zu und legte hierzu eine Ergänzung zum Bodenlärmgutachten der KSZ Köckritz, Schenk, Zick Ingenieurbüro GmbH vom 1.4.2003 vor, mit der die Wirksamkeit der zugesagten Maßnahmen rechnerisch ermittelt wurde. Zusätzlich wurde eine zweite Ergänzung zum schalltechnischen Gutachten über die am Militärflugplatz Ramstein zu erwartende Fluglärmbelastung der AVIA Consult vom 17.3.2003 über die Auswirkungen der Veränderung der VFR-Anflugverfahren „Straight-in“ (Direktanflug) in Landerichtung 26 bzw. 27, die nunmehr entlang der BAB A6 erfolgen sollen, vorgelegt.

C.

Begründung

I.

Rechtsgrundlagen

Der den US Streitkräften überlassene Militärflugplatz Ramstein kann nach Art. 21 b des Gesetzes zum NATO-Truppenstatut und zu den Zusatzvereinbarungen (vom 18.08.1961, i.d.F. des Gesetzes vom 28.09.1994, BGBl. II S. 2594) ohne die nach deutschem Recht erforderlichen Genehmigungen in dem 1993 tatsächlich ausgeübten Umfang weiter betrieben werden.

Eine luftrechtliche Genehmigung des Militärflugplatzes Ramstein nach den Vorgaben des Luftverkehrsgesetzes besteht 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 worden war und nach dem 01.03.1999 noch betrieben worden ist.

II.

Verfahrensrechtliche Bewertung

1. Erweiterungsgenehmigung ohne Planfeststellung

Der Antrag ist nach § 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 militärisch genutzten Flugplatzes handelt.

Soweit § 30 Abs. 1 Satz 1 LuftVG Abweichungen vom ersten Abschnitt des LuftVG (mit Ausnahme der §§ 12, 13 und 15 bis 19 LuftVG) zulässt, entfällt damit grundsätzlich nicht auch das Genehmigungserfordernis nach § 6 Abs. 4 Satz 2 LuftVG. Das Bundesverwaltungsgericht hat mit Urteil vom 16.12.1988 – 4 C 40.86 – (BVerwGE 81, 95 ff.) erkannt, dass das luftrechtliche Genehmigungsverfahren sowie die abschließende Sachentscheidung nur dann entfallen dürfen, wenn und soweit diese nach den Umständen des Einzelfalls mit der Erfüllung des Verteidigungsauftrags gänzlich unvereinbar sind.

Ein solcher Ausnahmefall liegt bei der beantragten Erweiterung des Militärflugplatzes Ramstein nicht vor. Der Bau einer neuen Start- und Landebahn, die Verlängerung der bestehenden Start- und Landebahn, der Ausbau der Vorfelder

und Rollwege schließen ein verkehrsrechtliches Genehmigungsverfahren sowie eine Sachentscheidung des § 30 Abs. 1 LuftVG nicht aus.

Bei den beabsichtigten Erweiterungen der Flugplatzanlage handelt es sich um eine wesentliche Änderung der vorhandenen Flugplatzanlage im Sinne von § 6 Abs. 4 Satz 2 LuftVG. Durch die Anlegung der neuen Hauptstart- und Landebahn sowie die Verlängerung der bestehenden Start- und Landebahn wird eine Änderung des Flugbetriebs mit großen Transportflugzeugen ermöglicht, womit die Konzeption des Flugplatzes anders ausgestaltet werden soll (BVerwGE 81, 95, 104 f.).

2. Genehmigungsgegenstand

Der zum Zeitpunkt der Antragstellung vorhandene Bestand der Flugplatzanlage mit der bestehenden Start- und Landebahn, den Rollwegen, den Vorfeldern und dem darauf möglichen Flugbetrieb bleibt von dieser Genehmigung unberührt.

Gegenstand der Genehmigung ist die beantragte Erweiterung des Militärflugplatzes Ramstein. Anlässlich der Verlegung von Flugtransportkapazitäten der US-Luftwaffe vom bisher militärisch genutzten Teil des Flughafens Frankfurt/Main sollen die Voraussetzungen geschaffen werden, insbesondere größere Transportflugzeuge (C5 Galaxy, C17) auch voll betankt über größere Strecken einsetzen zu können.

Bei der US-Airbase Ramstein handelt es sich um einen Flughafen für besondere – militärische - Zwecke. Diese Zweckbestimmung als Sonderflughafen, § 38 Abs. 2 S. 2 LuftVZO, wird durch diese Genehmigung nicht verändert.

3. Zuständigkeit

Die Wehrbereichsverwaltung West ist für die Entscheidung über den Antrag auf Genehmigung der Erweiterung des Militärflugplatzes Ramstein zuständig.

Die Verwaltungszuständigkeiten für militärische Flugplätze werden nach § 30 Abs. 2 LuftVG auch für die in der Bundesrepublik Deutschland stationierten Truppen durch die Dienststellen der Bundeswehr nach den Bestimmungen des Bundesministeriums der Verteidigung wahrgenommen.

Durch Erlass des Bundesministeriums der Verteidigung vom 30.08.2001 WV I 1 – Az. 10-10-30 wurde der Wehrbereichsverwaltung IV, seit 01.01.2002 Wehrbereichsverwaltung West, Düsseldorf, (Erlass BMVg WV I 1 (22) vom

06.12.2001, Az. 10-10-30) – die Aufgabe der Genehmigungsbehörde für luftverkehrsrechtliche Genehmigungen/ Änderungsgenehmigungen für militärische Flugplätze im (früheren) Wehrbereich IV übertragen.

4. Antragsteller und Antrag

4.1. Antragsteller

Gemäß Art. 53 A Abs. 1 des Zusatzabkommens zum NATO-Truppenstatut in Verbindung mit Art. 21 c des Gesetzes zum NATO-Truppenstatut betreiben die zuständigen nationalen Behörden die erforderlichen Erlaubnis-, Zulassungs- und Genehmigungsverfahren in Verfahrensstandschaft in Zusammenarbeit und im Benehmen mit den Behörden der Truppe.

Das Bundesministerium der Verteidigung hat als nach § 30 Abs. 2 Satz 4 LuftVG zuständige Behörde mit Schreiben vom 26.08.1999 (WV II 1 – Az.: 68-30-40/04 Verlegung/98) die Bauverwaltung Rheinland-Pfalz/Oberfinanzdirektion Koblenz beauftragt, im Auftrag des Bundes die Verfahrensstandschaft für die US-Streitkräfte für das Ausbauprojekt am Militärflugplatz Ramstein zu übernehmen.

4.2. Antrag

Die Genehmigung zur Anlage, Erweiterung und zum Betrieb eines Flugplatzes erfolgt nur auf Antrag. Der Antrag muss die in § 40 Abs. 1 LuftVZO angeführten Angaben enthalten. Den Umfang der erforderlichen Antragsunterlagen für die Genehmigung der Änderung eines bestehenden Flugplatzes bestimmt nach § 41 LuftVZO die Genehmigungsbehörde.

Im vorliegenden Fall wurde der erforderliche Antrag mit Schreiben der Oberfinanzdirektion Koblenz – Geschäftsbereich Bundesbau – vom 03.05.2002 gestellt. Dem Antragsschreiben waren die notwendigen Unterlagen beigelegt. Die Anforderung weiterer Antragsunterlagen war nach Überzeugung der Genehmigungsbehörde zur Prüfung des Genehmigungsantrages nicht erforderlich. Damit ist der Antrag für einen Ausbau des Militärflugplatzes Ramstein ordnungsgemäß gemäß §§ 40 ff. LuftVZO gestellt worden.

5. Rechtsgrundlagen und Ausgestaltung des Anhörungsverfahrens

5.1. Rechtsgrundlagen des Anhörungsverfahrens

Das Luftverkehrsgesetz enthält für Genehmigungsverfahren nach § 6 keine Regelungen des Beteiligungsverfahrens – mit Ausnahme der Spezialvorschrift des § 6 Abs. 5 LuftVG i.V.m. § 10 Abs. 2 Nr. 3 Satz 1 bis 3 LuftVG für die Beteiligung der Behörden, deren Aufgabenbereich berührt wird. Damit gilt für die Anhörung der Betroffenen § 28 des Verwaltungsverfahrensgesetzes. Die Art und Weise der Anhörung gestaltet die zuständige Behörde dabei nach Zweckmäßigkeitsgesichtspunkten. Im Hinblick auf die große Zahl der potenziell Betroffenen war es sachgerecht, das Beteiligungsverfahren in Anlehnung an den - unmittelbar nur für Planfeststellungsverfahren geltenden - § 73 VwVfG auszugestalten. Auch wenn der luftrechtlichen Genehmigung kein Planfeststellungsverfahren folgt, ändert dies nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (vgl. etwa Urteil vom 03.05.1988 – 4 C 11. u. 12/85 - NVwZ 1988, 1122) nichts an dem Charakter der Genehmigung als außenwirksamer Planungsentscheidung.

5.2. Ausgestaltung des Beteiligungsverfahrens

Die Antragsunterlagen sind gemäß § 68 der Gemeindeordnung Rheinland-Pfalz in den betroffenen Verbandsgemeindeverwaltungen ausgelegt worden.

Der Beteiligungsumgriff wurde durch die Anhörungsbehörde zutreffend auf das Gebiet der Gemeinden erstreckt, die von dem bestehenden Bauschutzbereich oder der auf den Ausbauzustand bezogenen 62 dB(A)-Fluglärmkontur ($L_{eq\ 3}$) berührt werden oder durch die Inanspruchnahme von Flächen für landespflegerische Maßnahmen betroffen sind.

Aufgrund des parallel zum luftrechtlichen Genehmigungsverfahren durchgeführten Verfahrens nach § 1 Abs. 2 LandbeschaffungsgG wurden den Behörden, den Trägern öffentlicher Belange, den anerkannten Naturschutzverbänden und sonstigen Stellen die entsprechenden Planunterlagen übersandt.

Die Planoffenlegung erfolgte in der Zeit vom 27.05.2002 bis 26.06.2002. Die Dauer der Offenlegung ist von den jeweiligen Stellen bestätigt worden. Einwendungen gegen das Vorhaben konnten bis zum 10.07.2002 bei einer der Offenlegungsstellen oder beim Landesbetrieb Straßen und Verkehr des Landes Rheinland-Pfalz erhoben

werden. In der Verbandsgemeinde Wöllstein lagen die Unterlagen in der Zeit vom 03.06.2002 bis 02.07.2002 aus, so dass die Einwendungsfrist am 16.07.2002 endete. Die Offenlegung in der Verbandsgemeinde Enkenbach-Alsenborn fand vom 17.6.2002 bis zum 16.07.2002 statt, die Einwendungsfrist endete hier am 30.07.2002. Im Hinblick auf die fehlende Präklusion in dem Genehmigungsverfahren nach § 6 LuftVG wurden auch verspätet eingehende Einwendungen berücksichtigt.

Auf eine mündliche Erörterung der Einwendungen wurde verzichtet. Das Anhörungsrecht aus § 28 VwVfG umfasst für die Betroffenen die Gelegenheit, sich zu den für die Entscheidung erheblichen Tatsachen zu äußern. Ein Anspruch auf mündliche Erörterung besteht danach regelmäßig nicht; dafür fehlt es in dem Genehmigungsverfahren nach § 6 LuftVG an einer entsprechenden gesetzlichen Grundlage (bayVGH, Urteil v. 22.12.1992 – 20 B 92.3332 – UA S. 33) Ein Grund, von dieser Regelung abzuweichen, bestand im vorliegenden Fall nicht. Auch aus Gründen der Verfahrensbeschleunigung wurde auf die von einigen Einwendern geforderte mündliche Erörterung verzichtet.

5.3. Zuständigkeit der Anhörungsbehörde

Die Wehrbereichsverwaltung West –Außenstelle Wiesbaden- hat das Land Rheinland-Pfalz mit Schreiben vom 26.04.2002 um die Durchführung des Anhörungsverfahrens gebeten. Der Landesbetrieb Straßen und Verkehr Rheinland-Pfalz ist wiederum mit Schreiben des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau des Landes Rheinland-Pfalz vom 17.05.2002 mit dieser Aufgabe betraut worden.

III.

Materiell-rechtliche Bewertung

1. Notwendigkeit des Vorhabens

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

1.1. Planrechtfertigung

Vorhaben der Fachplanung, die Rechte Dritter beeinträchtigen können, bedürfen nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts als planerische Ermessensentscheidungen einer Planrechtfertigung. Diesem Erfordernis ist

Rechnung getragen, wenn das Vorhaben vernünftigerweise geboten erscheint (BVerwG, Urteil vom 11.07.2001 – 11 C 14.00 – BVerwGE 114, 364, 373). Werden für das Vorhaben Flächen in Anspruch genommen, die dem Regime der §§ 32 ff. Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) unterliegen, und befinden sich in dem betroffenen Gebiet prioritäre Biotope oder prioritäre Arten, darf das Vorhaben nur zugelassen werden, wenn es aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses im Zusammenhang mit der öffentlichen Sicherheit notwendig ist, § 34 Abs. 4, 3 BNatSchG.

Das Vorliegen solcher zwingender Gründe haben die US-Streitkräfte überzeugend dargelegt.

1.1.1 Militärische Notwendigkeit des Vorhabens

Der NATO/US-Militärflugplatz Ramstein ist einer von zwei auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland verbliebenen Militärflugplätzen der US-Luftwaffe und der zentrale Stützpunkt, auf dem Lufttransportaufgaben wahrgenommen werden. Er verfügt nur über eine unzureichende flugbetriebliche Infrastruktur. So erlaubt die zu kurze Start-/Landebahn es nicht, die volle Ladekapazität von Großraumtransportflugzeugen zu nutzen. Entweder muss beim Start eine geringere Nutzlast oder eine geringere Treibstoffmenge aufgenommen werden. Letzteres führt zu der Notwendigkeit eines Zwischenstopps zum Auftanken, der üblicherweise auf dem Internationalen Verkehrsflughafen Frankfurt/Main durchgeführt wird. Diese Betriebseinschränkungen bedingen erhebliche operationelle und logistische Nachteile, etwa kritische Zeitverzögerungen bei Verlegungen von Militäreinheiten und Kriseneinsätzen, was aus Gründen der Sicherheit nicht akzeptabel ist.

Auch fehlen dem Militärflugplatz Ramstein die erforderlichen Flugsicherungseinrichtungen, die einen wetterunabhängigen Flugbetrieb mit Transportflugzeugen ermöglichen. Deshalb muss zur Erhöhung der Nutzbarkeit das Instrumentenlandesystem für die Hauptstart/Landebahn nach Kategorie III ausgerüstet werden.

Teilweise werden militärische Lufttransportaufgaben derzeit auf dem Internationalen Verkehrsflughafen Frankfurt/Main wahrgenommen. Dieser Verkehrsflughafen ist der mit Abstand wichtigste deutsche Verkehrsflughafen mit zahlreichen internationalen Flugverbindungen. Er ist mittlerweile im zivilen Bereich an seiner Kapazitätsgrenze angelangt, was auch die militärische Nutzbarkeit dieses Verkehrsflughafens insbesondere in Krisenzeiten stark einschränkt. Darüber hinaus fehlen dort militärisch erforderliche Einrichtungen zum Umschlag von Gefahrgut, die am Militärflugplatz Ramstein vorhanden sind, so dass auch aus Sicherheitsgründen eine Verlegung der Lufttransportaufgaben erforderlich ist.

Auch vor dem Hintergrund der aktuellen Sicherheitslage nach den Ereignissen des September 2001 sind die zwischen den Flughäfen Frankfurt und Ramstein aufgeteilten Betriebsabläufe und die damit verbundenen Zeit- und Kapazitätsverluste nicht mehr tragbar. Deshalb ist eine Konzentration der Lufttransportaufgaben auf den Militärflugplatz Ramstein militärisch zwingend erforderlich.

1.1.2 Notwendigkeit für den zivilen Luftverkehr

Der internationale Verkehrsflughafen Frankfurt wird derzeit von den US-Streitkräften mitgenutzt. Der wachsende Bedarf an zivilen Luftverkehrsleistungen macht es erforderlich, den Verkehrsflughafen Frankfurt, der der zentrale Hauptverkehrsknoten im nationalen und internationalen Luftverkehr der Bundesrepublik Deutschland ist, weiter bedarfsgerecht auszubauen, wozu auch die den US-Streitkräften zur Nutzung überlassenen Teilflächen herangezogen werden müssen. Auch aus diesem Grunde wurde zwischen der Fraport AG, der Bundesrepublik Deutschland, der Regierung der Vereinigten Staaten von Amerika sowie den Bundesländern Hessen und Rheinland-Pfalz am 27.7.1999 vereinbart, dass die noch verbliebenen militärisch genutzten Flächen (ca. 153 ha) bis zum 31.12.2005 vollständig zurückzugeben und im Gegenzug die militärischen Lufttransportaufgaben ohne Unterbrechung oder Verlust der US-Nationalen oder der NATO-Militäraufgaben auf die Militärflugplätze Ramstein und Spangdahlem als die beiden von den US-Streitkräften noch genutzten Militärflugplätze zu verlegen sind. Das Vorhaben ist damit auch aus diesem Grunde aus vernünftigen Erwägungen des Gemeinwohls gerechtfertigt. Dass der Ausbau von dem allgemeinen Verkehr dienenden Verkehrsflughäfen dem Wohle der Allgemeinheit dient, ergibt sich bereits aus der Zulässigkeit der Enteignung für Zwecke der Zivilluftfahrt, § 28 Abs. 1 LuftVG (BVerwG, Urteil vom 11.07.2001 - 11 C 14.00 – BVerwGE 114, 364, 375).

1.1.3 Einwendungen

Seitens des BUND wurde eingewendet, dass es wegen einer fehlenden Zustimmung des Landtags Rheinland-Pfalz zu der Verlegungsvereinbarung zwischen der Fraport AG, der Bundesrepublik Deutschland, der Regierung der Vereinigten Staaten von Amerika sowie den Bundesländern Hessen und Rheinland-Pfalz vom 27.07.1999 keine wirksame Rechtsgrundlage für den Ausbau des Militärflugplatzes Ramstein gebe. Dem ist entgegen zu halten, dass der Landtag des Landes Rheinland-Pfalz am 05.06.2003 der Verlegungsvereinbarung zugestimmt hat. Die Verlegungsvereinbarung ist nicht Rechtsgrundlage des verfahrensgegenständlichen

Vorhabens. Die Verlegungsvereinbarung ist zwar Ausdruck der militärischen und zivilen Notwendigkeiten für das Vorhaben, nicht aber ihr Grund. Dem Vertrag kommen hauptsächlich Finanzierungsfunktionen zu. Die Planrechtfertigung besteht im Zweifel unabhängig von der Rechtsverbindlichkeit der Verlegungsvereinbarung.

1.2 Keine Alternativen

In den Anwendungsfällen der §§ 32 ff. BNatSchG darf ein Vorhaben, welches zu erheblichen Beeinträchtigungen eines sog. (potenziellen) „FFH-Gebiets“ in seinen für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen führen kann, nur zugelassen oder durchgeführt werden, wenn zumutbare Alternativen, den mit dem Projekt verfolgten Zweck an anderer Stelle ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen zu erreichen, nicht gegeben sind, § 34 Abs. 3 BNatSchG.

Die Antragstellerin hat mit überzeugenden Gründen dargelegt, dass zu der beantragten Erweiterung des Militärflugplatzes Ramstein aus militärischen bzw. flugbetrieblichen Gründen weder Standort- noch zumutbare Planungsalternativen zur Verfügung stehen.

1.2.1 Standortalternativen

Die US-Luftstreitkräfte haben vor Antragstellung zahlreiche Alternativen für die Wahrnehmung der Aufgaben des strategischen Lufttransports und der Verlegung der US-Einrichtungen vom Verkehrsflughafen Frankfurt untersucht, u.a. die Standorte Sembach, Bitburg, Hahn, Zweibrücken, Lahr, Baden-Söllingen und Fürstfeldbruck. Für die Entscheidungsfindung wurden u.a. die folgenden Faktoren geprüft: Lage, Verkehrswege, physische Eigenschaften der Anlage, die für Bau- und Erweiterungsmaßnahmen zur Verfügung stehenden Flächen, meteorologische Bedingungen und – vorrangig – die Möglichkeit der Einbindung in ein logistisch und operationell optimiertes Gesamtkonzept mit den vorhandenen Flugplätzen Ramstein und Spangdahlem. Die US-Streitkräfte kamen dabei zu dem Ergebnis, dass eine realisierbare Alternative zu dem verfahrensgegenständlichen Vorhaben nicht besteht. Bei sämtlichen – nicht mehr in militärischer Nutzung durch die US-Streitkräfte stehenden Standorte wären – etwa wegen nicht ausreichender Startbahnlänge – umfangreiche Um- und Ausbaumaßnahmen erforderlich geworden, für die keine finanziellen Mittel zur Verfügung stehen.

Auch wären bei einer Verlegung der US-Einrichtungen von Frankfurt auf einen dritten Stützpunkt die bestehenden verteidigungspolitischen Konzepte der NATO

nicht realisierbar. So sieht das sog. „Sechs minus Eins“-Konzept vor, dass zur Aufrechterhaltung der entsprechenden Lufttransportbewegungen in den Nahen und Mittleren Osten sechs Stützpunkte in Europa durch die US-Luftwaffe zu betreiben sind – je zwei in Spanien, Großbritannien und Deutschland -, die sich, paarweise zugeordnet, sowohl von den Vereinigten Staaten aus gesehen als auch vom Mittleren Osten innerhalb einer Reichweite von 3.500 Nautische Meilen (NM) befinden. Sollte einer dieser Flugplätze – etwa aufgrund ungünstiger Wetterbedingungen, technischer Störungen, politischer Krisensituationen u.ä. – nicht zur Verfügung stehen, könnte der militärische Auftrag mit Hilfe eines Reserveflugplatzes – hier: US Air Base Spangdahlem – ausgeführt werden. Aus konzeptionellen Erwägungen ist eine Verteilung der Lufttransportaufgaben in Deutschland auf mehr als zwei Luftwaffenstützpunkte nicht möglich. So ist die US-Truppenstärke in Europa aufgrund politischer Entscheidungen des US-Kongresses auf 100.000 Militärangehörige beschränkt. Diese Obergrenze war zur Zeit der Standortalternativenauswahl erreicht. Ein weiterer Stützpunkt neben den bestehenden US-Stützpunkten kann daher nicht besetzt werden.

Eine Verlegung der US-Streitkräfte auf die US Air Base Spangdahlem als Hauptstandort ist nicht möglich. Durch die topografische Lage von Spangdahlem kann dieser Flugplatz nicht mit zwei Start- und Landebahnen ausgestattet werden. Der Abstand zu einer Parallelrollbahn wäre so gering, dass im Falle von Präzisionsflugbetrieb mit betrieblichen Einschränkungen zu rechnen wäre. Auch wäre geländebedingt die höchste Stufe des Präzisionsanflugverfahrens CAT 3 nicht möglich, so dass die erforderliche wetterunabhängige Nutzbarkeit nicht erreichbar ist. Damit kommt aus militärischer Sicht auch eine alleinige Verlegung nach Spangdahlem nicht in Betracht.

Eine Schließung der US-Luftwaffenstützpunkte Ramstein oder Spangdahlem und eine Verlegung der dortigen Kapazitäten an einen dritten – derzeit nicht von den US-Streitkräften genutzten – Flugplatz ist aus Kostengründen ausgeschlossen.

Damit war eine Standortalternative nicht verfügbar.

1.2.2 Planungsalternativen

Von den US-Streitkräften wurde vor Antragstellung auch geprüft, ob am bestehenden Flugplatz Ramstein Planungsalternativen zur Verfügung stehen. Eine wesentliche Einschränkung denkbarer Alternativen ergab sich bereits aus der flugbetrieblichen Notwendigkeit, wegen der Topografie und der vorherrschenden Windverteilung die

Start/Landebahn generell in west-östlicher Richtung auszurichten. Weiterhin war zu beachten, dass aufgrund der bestehenden militärischen Aufgabenstellung erhebliche betriebliche Einschränkungen in der Bauphase zu vermeiden waren.

Neben der verfahrensgegenständlichen Lösung wurde dabei als Planungsvariante eine Drehung der Nordbahn um $4,1^\circ$ untersucht. Diese Variante mit einem vollständigen Abriss und Neubau der Hauptstart- und Landebahn wäre mit der militärischen Aufgabenstellung des Flugplatzes nicht vereinbar gewesen, da sie zu einer zeitweisen Einstellung des Flugbetriebes während der Baumaßnahmen geführt hätte. Auch hätte diese Lösung mit einem Parallelrollweg als Notstartbahn im Süden zur Folge gehabt, dass die Hauptstartbahn zwischen dem Rollweg und den großen Vorfeldern gelegen hätte, so dass zum Erreichen des Rollweges die Hauptstart- und Landebahn hätte gequert werden müssen, was aus flugbetrieblichen Regelungen nachteilig ist und zu erheblichen Nutzungseinschränkungen führen würde. Auch wäre die Funktionsfähigkeit des Instrumentenlandesystems der Betriebsstufe CAT 3 nicht zu sichern gewesen. Schließlich hätte die Drehung der Nordbahn gegenüber den geplanten Ansätzen der verfahrensgegenständlichen Lösung Mehrkosten von etwa achtundfünfzig Millionen Euro verursacht. Finanzmittel stehen dafür nicht zur Verfügung. Auch wäre der Eingriff in Natur und Landschaft bei erheblich größerer Neuversiegelung von Flächen größer gewesen; es hätten weniger Tabubereiche bei naturschutzrechtlich geschützten Heideflächen, Borstgrasrasen und Feuchtwiesen festgelegt werden können.

Nach alledem standen auch keine zumutbaren Planungsalternativen am Standort Ramstein zur Verfügung, die einen geringeren Eingriff in prioritäre Biotop- oder Arten hervorgerufen würde.

Seitens einiger südwestlich des Flughafens gelegener Gemeinden wurde eingewendet, dass durch den Ausbau der bisherigen Rollbahn India zur Hauptstart- und Landebahn eine Erhöhung der Fluglärmbelastung in diesen Gemeinden bewirkt werde; diese hätte durch eine Drehung der zweiten Start- und Landebahn parallel zur jetzigen Hauptstart- und Landebahn vermieden werden können. Dem ist entgegen zu halten, dass dieser Vorschlag nur zu einer Umverteilung des Fluglärms führen würde und insbesondere eine höhere Belastung der Innenstadt von Kaiserslautern bewirken würde. Darin ist keine vorzugswürdige Alternative zu sehen.

2. Erfordernisse der Raumordnung und der Landesplanung

Gemäß § 6 Abs. 2 Satz 1 i.V.m. § 6 Abs. 4 Satz 2 LuftVG ist vor der Erteilung der Genehmigung besonders zu prüfen, ob die geplante Erweiterung des Flugplatzes

Ramstein den Erfordernissen der Raumordnung und Landesplanung entspricht. Die Erfordernisse ergeben sich aus dem Raumordnungsgesetz und dem Landesplanungsgesetz.

2.1. Raumordnungsverfahren

Raumbedeutsame Planungen und Maßnahmen sind nach § 15 Abs. 1 ROG in einem besonderen Verfahren untereinander und mit den Erfordernissen der Raumordnung abzustimmen (Raumordnungsverfahren). Nach § 3 Nr. 6 ROG sind raumbedeutsame Planungen und Maßnahmen Planungen, Vorhaben und sonstige Maßnahmen, durch die Raum in Anspruch genommen oder die räumliche Entwicklung oder Funktion eines Gebietes beeinflusst werden. Aus § 1 Satz 1 Raumordnungsverordnung (RoV) folgt, dass ein Raumordnungsverfahren für Planungen und Maßnahmen durchgeführt werden soll, wenn sie im Einzelfall raumbedeutsam sind und überörtliche Bedeutung haben. Als Regelbeispiel nennt § 1 Satz 1 Nr. 12 RoV dafür die Anlage und die wesentliche Änderung eines Flugplatzes, die einer Planfeststellung nach § 8 LuftVG bedürfen. Nach § 15 Abs. 2 ROG kann von einem Raumordnungsverfahren abgesehen werden, wenn die Beurteilung der Raumverträglichkeit der Planung oder Maßnahme bereits auf einer anderen raumordnerischen Grundlage hinreichend gewährleistet ist, insbesondere, wenn die Planung oder Maßnahme den Zielen der Raumordnung entspricht.

Nach Auffassung des Ministeriums des Innern und für Sport des Landes Rheinland-Pfalz als oberste Landesplanungsbehörde war ein Raumordnungsverfahren nicht durchzuführen, weil die vorgesehenen Maßnahmen zwar durchaus raumbedeutsam sind, aber ihre überörtliche Bedeutung nicht als so erheblich eingeordnet wurde, da es sich nur um eine relativ geringfügige Erweiterung einer bestehenden Anlage handelt und andere Alternativen nicht in Betracht kommen. Auch greift das Regelbeispiel des § 1 Nr. 12 RoV nicht, weil das Vorhaben keiner Planfeststellung bedarf.

2.2. Landesentwicklungsprogramm

Der Flugplatz Ramstein selbst ist im Landesentwicklungsprogramm III (LEP III) nicht dargestellt. Im Umfeld des Flugplatzes sind bezüglich der siedlungsstrukturellen Gliederung die Stadt Kaiserslautern als Oberzentrum und die Stadt Landstuhl als Mittelzentrum im Grundnetz ausgewiesen. Die Stadt Ramstein-Miesenbach ist als zu entwickelnder landesweit bedeutsamer Gewerbestandort gekennzeichnet. Bezüglich des Straßennetzes ist als großräumige Verbindung die A6

sowie die A62 vermerkt, wobei die Nähe zum Autobahnkreuz A6/A62 und die Nähe zum Autobahnanschluss Landstuhl für den Militärflugplatz Ramstein von besonderer Bedeutung sind.

Das gesamte Umfeld um den Flugplatz Ramstein ist von mehreren Signaturen überlagert, durch welche eine Freiraumsicherung und ein Arten- und Biotopschutz erreicht werden sollen. Die von der Planung erfassten Flächen im Osten des Flugplatzes befinden sich zum überwiegenden Teil in einem Kernraum für Arten- und Biotopschutz gemäß Ziff. 3.1.1.4.2 des LEP III. Die Konkretisierung dieser Zielaussage ergibt sich aus der Auswahl dieser Flächen als zu meldendes FFH-Gebiet (Westlicher Moorniederung) gemäß der Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie (FFH-RL) des Rates der europäischen Gemeinschaft sowie der Naturschutzgebietsausweisung dieses Bereichs in der Rechtsverordnung über das Naturschutzgebiet „Östliche Pfälzer Moorniederung“, Stadt und Landkreis Kaiserslautern vom 16.12.1999 Staatsanzeiger 2000, S. 7 ff.. Als weitere Zielsetzung ist im Planungsbereich ein Wassersicherungsraum vorgesehen.

Zu diesen Zielaussagen des LEP III steht die beabsichtigte Ausbaumaßnahme in einem Zielkonflikt, zu dessen Lösung es der Zulassung der Abweichung von den Zielen der Raumordnung gemäß § 11 Abs. 4 Landesplanungsgesetz Rheinland-Pfalz bedarf.

2.3. Regionaler Raumordnungsplan Westpfalz

Der Flugplatz Ramstein ist im regionalen Raumordnungsplan Westpfalz (1989) durch die Abgrenzung des Flugplatzbereiches (eingezäunter Bereich) gegenüber dem Umfeld erkennbar. Die Flugplatznutzung ist durch ein Piktogramm sowie durch die Bauschutzbereiche und die Fluglärmschutzbereiche gekennzeichnet. Die eigentliche Start-/Landebahn und die zugehörige Flugplatzinfrastruktur sind aus den Planunterlagen nicht zu ersehen.

Die bereits im LEP III formulierte Zielsetzung eines zusammenhängenden Freiraumschutzes wird im regionalen Raumordnungsplan Westpfalz durch die Darstellung eines „regionalen Grünzuges“ konkretisiert. Diese Darstellung erstreckt sich sowohl über das komplette Umfeld als auch über den Flugplatz selbst. Ergänzt wird diese Darstellung durch die Übernahme der zum Zeitpunkt des Erlasses des regionalen Raumordnungsplanes Westpfalz bestehenden Naturschutzgebiete. Auch bezüglich der Ziele des regionalen Raumordnungsplanes ist hinsichtlich der beabsichtigten Ausbaumaßnahme ein Zielkonflikt festzustellen, zu dessen Lösung es der Zulassung der Abweichung gemäß § 13 Abs. 6 Landesplanungsgesetz Rheinland-Pfalz bedarf.

2.4. Zielabweichungsverfahren

Durch Schreiben der obersten Landesplanungsbehörde vom 18.09.2002 an die Struktur- und Genehmigungsdirektion Süd als obere Landespflegebehörde wurde ein Zielabweichungsverfahren eingeleitet. Die Planungsgemeinschaft Westpfalz hat bezüglich der Zielaussage des regionalen Raumordnungsplanes Westpfalz der Abweichung von den Zielen der Raumordnung zugestimmt. Das Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau, das Ministerium der Finanzen, das Ministerium für Umwelt und Forsten und die Kommunalabteilung des Ministeriums des Innern und für Sport haben der Abweichung ebenfalls zugestimmt.

Daraufhin hat das Ministerium des Innern und für Sport als oberste Landesplanungsbehörde nach Abwägung aller Für und Wider die Zulassung einer Abweichung sprechenden Gesichtspunkte im Einvernehmen bzw. im Benehmen mit den beteiligten Stellen am 16.12.2002 die Entscheidung getroffen, für die zur Durchführung der Ausbaumaßnahmen des Militärflugplatzes Ramstein (Ramstein Air Base) im Rahmen des Landbeschaffungsverfahrens dem Flugplatz zuzuordnenden Flächen die Abweichung von dem im regionalen Raumordnungsplan Westpfalz enthaltenen Zielen eines regionalen Grünzuges und dem im LEP III enthaltenen Ziel eines Kernraums für den Arten- und Biotopschutz zuzulassen. Die Zulassung ist mit der Maßgabe verbunden, dass hinsichtlich der von der Landbeschaffungsmaßnahme erfassten Flächen die in dem Erläuterungsbericht zur landschaftsökologischen Verträglichkeitsprüfung des Ingenieurbüros igr AG, Stand April 2002, aufgeführten Minimierungs- und Kompensationsmaßnahmen angesetzt werden. Ferner sind die im Erläuterungsbericht zum landschaftspflegerischen Begleitplan vom April 2002 genannten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen durchzuführen, soweit deren Erforderlichkeit aus der Inanspruchnahme der vorgenannten der Landbeschaffung unterliegenden Flächen zur Flugplatzenerweiterung herrührt. Weiterhin sind die in dem Bericht der Struktur- und Genehmigungsdirektion Süd vom 14.10.2002 getroffenen Feststellungen und geforderten Maßnahmen zu berücksichtigen, die landschaftsökologische Verträglichkeitsprüfung und der landschaftspflegerische Begleitplan sind insoweit zu ergänzen.

Die Gründe für die Zulassung der Abweichung ergeben sich nach der Entscheidung der obersten Landesplanungsbehörde aus der militärischen Bedeutung des Flugplatzes Ramstein und der zwingenden Notwendigkeit, aufgrund der Verlegung der bisherigen militärischen Kapazität des Flughafens Frankfurt/Main nach Ramstein

dort neue zusätzliche Flächen für den Flugbetrieb zur Verfügung zu stellen. Zwar ergab die fachliche Beurteilung, dass durch die beabsichtigten Baumaßnahmen außerhalb des bisher eingefriedeten Geländes zum Teil erhebliche funktionale Beeinträchtigungen des regionalen Grünzuges zu erwarten sind. Bei Umsetzung der umfangreichen Ausgleichsmaßnahmen ist der regionale Grünzug zwar in Teilbereichen erheblich beeinträchtigt, aber – nicht zuletzt aufgrund der Gesamtgröße – nicht in seinen Grundzügen in Frage gestellt.

Die Zulassung der Zielabweichung war auch raumordnerisch geboten, um den räumlichen Erfordernissen der militärischen Verteidigung Rechnung zu tragen und zugleich der Bedeutung der Präsenz der alliierten Streitkräfte für die Bundesrepublik Deutschland, das Land Rheinland-Pfalz und die Region gerecht zu werden.

Schließlich werden durch die Zulassung der Abweichung auch nicht die Grundzüge des regionalen Raumordnungsplanes Westpfalz berührt. Die Funktionsfähigkeit der dort ausgewiesenen regionalen Grünzüge im Ganzen wird nicht beeinträchtigt. Gleiches gilt auch für die Inanspruchnahme des im LEP III ausgewiesenen Kernraumes für den Arten- und Biotopschutz, dessen Zielfestsetzung im Ganzen nicht beeinträchtigt wird.

Mit Schreiben vom 24.3.2003 erklärte das Ministerium des Innern und für Sport für die Landesregierung Rheinland-Pfalz im Hinblick auf die ergänzende Anhörung, dass das Vorhaben mit den Erfordernissen der Raumordnung, den Belangen des Städtebaus, des Naturschutzes und der Landespflege vereinbar ist.

2.5. Flächennutzungs- und Landschaftspläne der Gebietskörperschaften

Der seit 1984 gültige Flächennutzungsplan der Verbandsgemeinde Ramstein-Miesenbach weist das Flugplatzgelände als Sondergebiet und Sonderbaufläche aus. Die unmittelbar im Westen angrenzenden Flächen sind als Flächen für Wald und Flächen für die Landwirtschaft dargestellt. Eine Fortschreibung des Flächennutzungsplanes ist in Auftrag gegeben.

Die Flächennutzungspläne der Stadt Kaiserslautern und der Verbandsgemeinde Landstuhl befinden sich derzeit in der Fortschreibung.

Seitens der Planungsträger wurden im Anhörungsverfahren keine Zielkonflikte mit ihrer Flächennutzungsplanung geltend gemacht.

3. Erfordernisse des Städtebaus

Vor Erteilung der Genehmigung war besonders zu prüfen, ob die Erfordernisse des Städtebaus angemessen berücksichtigt sind, § 6 Abs. 2 Satz 1 LuftVG. Diese Regelung dient insbesondere dem Schutz der Planungshoheit der von der Flugplatzanlage und dem Flugbetrieb betroffenen Gemeinden, die als Teil des Selbstverwaltungsrechts auch verfassungsrechtlich geschützt ist, Art. 28 Abs. 2 GG, 49 Abs. 3 der Verfassung des Landes Rheinland-Pfalz. 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, (BVerwG, Urteil vom 11.04.1986 – 4 C 51.83 – BVerwGE 74, 124, 132). Zwar werden für die Erweiterung der Flugplatzanlage bisher nicht zum Flugplatzgelände gehörende Flächen in Anspruch genommen; auch werden die Umlandgemeinden durch den Flugbetrieb – insbesondere den Fluglärm – belastet. Die zu erwartenden Änderungen sind jedoch gegenüber den bestehenden normativen Vorgaben insbesondere aufgrund des bestehenden Lärmschutzbereichs und des Bauschutzbereichs und der von den Gemeinden hinzunehmenden Vorbelastung durch den seit fast 50 Jahren bestehenden und betriebenen Flugplatz nicht so wesentlich, dass von einer Beeinträchtigung der kommunalen Planungshoheit auszugehen wäre.

Von einzelnen Ortsgemeinden wurde gleichwohl eine Beeinträchtigung konkreter Bebauungsplanungen geltend gemacht, die bei Realisierung des Vorhabens nachhaltig beeinträchtigt würden. Worin die Beeinträchtigungen im Einzelfall bestehen sollen, wurde allerdings nicht dargelegt.

3.1. Inanspruchnahme von Flächen

Für die Erweiterungsmaßnahmen werden lediglich kleinere Flächen vor den Startbahnköpfen, die bisher nicht zum Flugplatzgelände gehören, in Anspruch genommen. Die Beschaffung dieser Flächen ist Gegenstand des Landbeschaffungsverfahrens. Eine Beeinträchtigung der Planungshoheit der betroffenen Gemeinden ist insoweit nicht erkennbar und wurde im Rahmen der Anhörung von diesen auch nicht geltend gemacht.

3.2. Bauschutzbereich

Für den Flugplatz Ramstein besteht bereits seit 1960 ein Bauschutzbereich, in dem Baubeschränkungen nach den §§ 12 ff. LuftVG bestehen. Durch die Neufestsetzung des Bauschutzbereichs (Anlage 1 zu dieser Genehmigung) werden die betroffenen Flächen nur unwesentlich verändert. Im Bereich der Verbandsgemeinde Ramstein-Miesenbach ergeben sich Veränderungen durch zusätzliche Sicherheitsflächen. Die zusätzlich betroffenen Flächen sind in Plan 02.1 der Antragsunterlagen dargestellt. Innerhalb der Bauschutzbereichsflächen bestehen lediglich Zustimmungsvorbehalte der Luftfahrtbehörden bei Baumaßnahmen. Erhebliche Auswirkungen auf die Planungshoheit der betroffenen Gemeinden sind damit nicht verbunden.

3.3. Lärmschutzbereich

Gesetzliche Beschränkungen der Planungshoheit der betroffenen Gemeinden wurden durch die Anordnung eines Lärmschutzbereichs aufgrund des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm (FluglärmG) durch Rechtsverordnung vom 22.12.1976, BGBl. I S. 3818, geändert durch die Verordnung vom 26.07.1983, BGBl. I S. 1045, verbindlich festgelegt. Betroffen sind Teile der Verbandsgemeinden Ramstein-Miesenbach, Landstuhl und Glan-Münchweiler. Die in der Schutzzone 1 geltenden Bauverbote, § 5 FluglärmG und sonstigen Beschränkungen der baulichen Nutzung in der Schutzzone 2, § 6 FluglärmG, sind auch im Rahmen der Bauleitplanung zu berücksichtigen.

An diesen Einschränkungen der Planungshoheit ändert diese Genehmigung jedoch nichts. Vielmehr ist zu erwarten, dass bei einer Novellierung der Lärmschutzbereichsverordnung für den militärischen Flugplatz Ramstein unter Zugrundelegung der Eingangsdaten des DES-MIL, die auch in die Fluglärmprognose eingeflossen sind, die Lärmschutzzonen gegenüber dem jetzigen Zustand verkleinert werden, so dass sich für die umliegenden Gemeinden zusätzliche Entwicklungs- und Planungsmöglichkeiten ergeben werden. Die für den Ausbauzustand prognostizierte Fluglärmkontur $Leq = 62 \text{ dB(A)}$ ist ausweislich der Karte 15/15 zum schalltechnischen Gutachten erheblich kleiner als die Schutzzone 2 des geltenden Lärmschutzbereichs.

4. Naturschutz und Landschaftspflege

Nach § 6 Abs. 4 Satz 2 i.V.m. § 6 Abs. 2 Satz 1 LuftVG ist vor Erteilung der Genehmigung besonders zu prüfen, ob die Erfordernisse des Naturschutzes und der

Landschaftspflege bei dem Ausbau des Flugplatzes Ramstein angemessen berücksichtigt sind.

Das Flugplatzgelände ist im Westen umgeben von dem Naturschutzgebiet „Östliche Pfälzer Moorniederung“, welches die rheinland-pfälzische Landesregierung für das Europäische Netz „Natura 2000“ benannt hat.

Nach § 34 Abs. 5 Satz 1 BNatSchG sind die zur Sicherung des Zusammenhangs des Europäischen ökologischen Netzes „Natura 2000“ notwendigen Maßnahmen vorzusehen, wenn ein Projekt, das zu erheblichen Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele eines Gebiets von gemeinschaftlicher Bedeutung oder eines Vogelschutzgebietes führt, zugelassen werden soll. Zuständig für die Festsetzung der Sicherungsmaßnahmen ist die Behörde, die das Projekt genehmigt. Nach § 6 Abs. 1 Satz 1 LPflG entscheidet die Genehmigungsbehörde über die nach § 5, § 5a LPflG durchzuführenden Maßnahmen zum Ausgleich und zur Kompensation von Eingriffen in Natur und Landschaft. Nach § 45 Abs. 2 Satz 3 BWaldG sind die forstlichen Erfordernisse abschließend in dem Verfahren nach § 1 Landbeschaffungsgesetz, § 1 Schutzbereichsgesetz oder § 30 Abs. 3 Luftverkehrsgesetz zu erörtern. Daraus folgt, dass die Wehrbereichsverwaltung West zuständig ist für die Festsetzung der Sicherungsmaßnahmen nach § 34 Abs. 5 BNatSchG, der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen nach § 5, 5a LPflG. Die forstlichen Ersatzmaßnahmen nach dem Bundes- und Landeswaldgesetz werden in dem Verfahren nach dem Landbeschaffungsgesetz bestimmt.

4.1 Landschaftsökologische Verträglichkeitsprüfung und Landespflegerischer Begleitplan

Nach § 20 Abs. 4 Satz 1 BNatSchG sind bei einem Eingriff, der aufgrund eines nach öffentlichem Recht vorgesehenen Fachplans vorgenommen werden soll, die zur Vermeidung, zum Ausgleich und zur Kompensation in sonstiger Weise nach § 19 BNatSchG erforderlichen Maßnahmen im Fachplan oder in einem landespflegerischen Begleitplan (LBP) in Text und Karte darzustellen. § 34 Abs. 1 BNatSchG verlangt, dass Projekte vor ihrer Zulassung oder Durchführung auf ihre Verträglichkeit mit den Erhaltungszielen eines Gebiets von gemeinschaftlicher Bedeutung oder eines europäischen Vogelschutzgebietes zu überprüfen sind. § 34 BNatSchG setzt Art. 6 der Richtlinie 92/43/EWG des Rates zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen (FFH-RL) in nationales Recht um. Zur Beurteilung der Erfordernisse des Naturschutzes und der Landschaftspflege hat die Antragstellerin mit dem Antrag auf Erteilung der

luftrechtlichen Genehmigung einen landespflegerischen Begleitplan und eine landschaftsökologische Verträglichkeitsprüfung (LVP) der igr AG, Rockenhausen, vom April 2002 vorgelegt. Diese Pläne waren Gegenstand der öffentlichen Auslegung.

Der landespflegerische Begleitplan und die landschaftsökologische Verträglichkeitsprüfung wurden aufgrund der erhobenen Einwendungen und abgegebenen Stellungnahmen durch die 2. und 3. Landespflegerische Stellungnahme überarbeitet. In der endgültigen Fassung der 3. Landespflegerischen Stellungnahme vom 12.03.2003 sind der landespflegerische Begleitplan und die landschaftsökologische Verträglichkeitsprüfung einschließlich aller Anlagen, Maßnahmeblätter und Pläne Bestandteil dieser Genehmigung.

4.2 Stellungnahmen und Einwendungen

Die Stellungnahmen und Einwendungen, die nach der 1., 2. und 3. Offenlage vorgebracht wurden, sind abgearbeitet worden. Folgende Stellungnahmen sind besonders hervorzuheben:

Das Amt für Wehrgeophysik hält die betroffenen Biotope für ökologisch überbewertet und den Eingriff in das FFH-Meldegebiet für weniger erheblich als dies im landschaftspflegerischen Begleitplan und in der landschaftsökologischen Verträglichkeitsprüfung dargestellt wurde.

Der OFD Nürnberg, Bundesvermögensabteilung, Forstinspektion Süd, erscheinen die dargestellten Maßnahmen nach Flächenumfang und Qualität geeignet, die geplanten Eingriffe zu kompensieren, (Schreiben vom 15.04.2003, Az.: VV 3021 B – a211/212 (0712035/0716104) – BV 53).

Die SGD-Süd, Zentralstelle der Forstverwaltung vertritt die Auffassung, dass die vorliegende Rodungsgenehmigung von 1996 über 10,24 ha Wald im Flugplatzbereich belegt werden müsste. Insbesondere seien der Anlass der Genehmigung die genehmigende Behörde und die Erfüllung der Ausgleichsverpflichtung nachzuweisen. Die Maßnahmen sind nach Mitteilung der OFD Nürnberg vom 05.05.2003 – Az. VV 3021 B – a 211/a212 (0712035/07161104) – BV 53 durchgeführt worden.

Das Forstamt Kaiserslautern wendet ein, dass das Flurstück 1531 der Gemarkung Ramstein nicht zu den vorgesehenen naturschutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahmen zur Verfügung stehe, da es mit Rechten der Reichswaldgenossenschaft belegt sei.

Der BUND, Kreisgruppe Kaiserslautern, 67655 Kaiserslautern, bezweifelt die militärische Notwendigkeit des Vorhabens. Außerdem meint er, dass ein Vorhaben allgemein unzulässig ist, wenn keine Sicherungsmaßnahmen durchgeführt werden können. Diese Aussage konkretisiert er aber nicht für das Vorhaben. In der Stellungnahme vom 28.03.2003 trägt der BUND vor, dass die vorgeschlagenen Ausgleichsmaßnahmen keine gleichartige funktionelle Wiederherstellung der durch die Eingriffe verursachten Schäden darstellen würden. Sie seien kein gleichwertiger Ersatz für die Eingriffe.

Die Pollichia, Verein für Naturforschung und Landespflege e.V., 67433 Neustadt, bezweifelt, dass nur eine Verlegung des Flugbetriebs von Frankfurt nach Ramstein möglich gewesen ist. Sie bezweifelt außerdem, dass die Maßnahmen im Flugfeld als FFH-Ausgleich angerechnet werden können.

Die Gesellschaft für Naturschutz und Ornithologie e.V. (GNOR), 55118 Mainz, meint, dass das Vorhaben als Ganzes unterbleiben solle.

Die Untere Landespflegebehörde Kaiserslautern weist darauf hin, dass sowohl hinsichtlich des FFH-Gebiets als auch des Naturschutzgebietes „Östliche Pfälzer Moorniederung“ ein Verfahren zur Gebietsverkleinerung notwendig sei. Sie äußert außerdem Zweifel an der ökologischen Vollwertigkeit der Maßnahme A 11.8a. Aufgrund der fachlichen Stellungnahme der Forstinspektion Süd vom 05.05.2003 werden nur 0,7 ha als Kompensation angerechnet. Der verbleibende Kompensationsbedarf von 2,3 ha wird durch die Maßnahmen A 2.10 und A 2.11 im Lager Miesau erfüllt.

Verschiedene Stellungnahmen halten die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung für erforderlich.

Nach einigen Stellungnahmen soll es an einer FFH-Verträglichkeitsprüfung fehlen. Außerdem hat die SGD-Süd als Anhörungsbehörde im Landbeschaffungsverfahren die Einwendungen und Stellungnahmen, die nach der 1. und 2. Offenlage vorgebracht wurden, mit Schreiben vom 14.10.2002 und 28.02.2003 an das Rheinland-Pfälzische Ministerium des Innern und für Sport zusammengefasst.

4.3 Ausmaß des Vorhabens (Überblick)

Die durch den Ausbau des Flugplatzes Ramstein verursachten naturschutz- und forstrechtlichen Beeinträchtigungen werden in der landschaftsökologischen Verträglichkeitsprüfung und in dem landespflegerischen Begleitplan differenziert danach bewertet, ob es sich um die Beeinträchtigung eines Gebietes von

gemeinschaftlichem Interesse gem. § 10 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG [FFH-Meldegebiet Nr. 6310-301 „Westricher Moorniederung“ (Meldegebiet)], um Eingriffe nach §§ 4, 5 LPflG oder um Rodungen, die nach dem Bundes- und dem Landeswaldgesetz zu beurteilen sind, handelt. Ebenso wie sich der Eingriff gleichzeitig in den drei geschützten Materien auswirkt, sind auch die festgesetzten Auflagen multifunktional. Die Einzelheiten dieser Mehrfachkompensation sind im Anhang 1 zur 3. Landespflegerischen Stellungnahme dargestellt.

Der Ausbau des Flugplatzes Ramstein überformt und zerstört nach den Feststellungen des landespflegerischen Begleitplans bau- und betriebsbedingt 377,5 ha naturschutzrelevante Flächen. Diese Fläche unterliegt verschiedenen Rechtsregimen. Der Ausbau greift in Flächen des Meldegebiets ein. Diese Flächen sind außerdem als Naturschutzgebiet nach § 21 LPflG geschützt. Unabhängig davon unterliegt der Ausbau der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung gem. § 5 LPflG und, soweit Waldflächen betroffen sind, auch den forstrechtlichen Regelungen gem. § 14 Abs. 2 LWaldG. Dieser Eingriff wird nach den Darstellungen des landespflegerischen Begleitplans und der landschaftsökologischen Verträglichkeitsprüfung, jeweils in der Fassung der 3. Landespflegerischen Stellungnahme, durch Sicherungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sowie Ersatzaufforstungen auf einer Gesamtfläche von 677,75 ha kompensiert. Die Antragstellerin hat mit der zuständigen Oberen Landespflege- und Forstbehörde ein umfassendes Renaturierungskonzept erarbeitet, das in die Darstellungen des landespflegerischen Begleitplans und der landschaftsökologischen Verträglichkeitsprüfung eingeflossen ist. Die Umsetzung des Renaturierungskonzepts gewährleistet nach den Darstellungen des landespflegerischen Begleitplans und der landschaftsökologischen Verträglichkeitsstudie, dass die Beeinträchtigung der ökologischen Kohärenz des Meldegebiets durch Sicherungsmaßnahmen so ausgeglichen wird, dass ein günstiger Erhaltungszustand der betroffenen Lebensraumtypen und Arten erzielt wird, dass die Eingriffe in Natur und Landschaft durch Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen kompensiert werden und dass der forstrechtliche Eingriff durch forstliche Ersatzmaßnahmen ausgeglichen wird. Die Durchführung dieses Konzeptes wird durch die landespflegerischen Auflagen sichergestellt. Die für die Maßnahmen benötigten Flurstücke stehen der Antragstellerin zur Verfügung, soweit sie sich im Eigentum der Bundesrepublik Deutschland und des Landes Rheinland-Pfalz befinden. Im Übrigen können sie durch eine Unternehmensflurbereinigung gem. § 86 FlurbG zeitnah beschafft werden.

Die festgesetzten landespflegerischen Auflagen sind anhand von Maßnahme-, Pflege- und Entwicklungsplänen zur Aufwertung von Biotopen durchzuführen. Die

Ausführung der Auflagen unterliegt bis zum Zeitpunkt ihrer ökologischen Wirksamkeit einem ständigen Monitoring durch die Genehmigungsbehörde.

4.4 Vogelschutzrichtlinie

Der Ausbau des Flugplatzes Ramstein berührt kein Europäisches Vogelschutzgebiet i.S.v. § 32 BNatSchG i.V.m. der Richtlinie 79/409/EWG des Rates vom 02.04.1979 über die Erhaltung der wild lebenden Vogelarten, zuletzt geändert durch die Richtlinie 97/49/EG vom 29.07.1997 (Vogelschutzrichtlinie). Es besteht auch kein „faktisches“ Vogelschutzgebiet, insbesondere ist es nicht in der IBA-2002-Liste verzeichnet. Nach der landschaftsökologischen Verträglichkeitsprüfung sollen in dem Untersuchungsgebiet potenziell zwölf Vogelarten des Anhangs I der Vogelschutzrichtlinie vorkommen, davon fünf als Brutvögel (Neuntöter, Mittelspecht, Schwarzspecht, Heidelerche, Ziegenmelker, Blaukehlchen) und sieben als Nahrungsgäste oder als Zugvögel (Weißstorch, Rotmilan, Fischadler, Kornweihe, Rohrweihe, Bruchwasserläufer und Wespenbussard) [S. 97 ff.; Tabelle 4 (S. 56-60 LVP)]. Das Untersuchungsgebiet ist nach der Stellungnahme des Amtes für Wehrgeophysik nicht mit dem Eingriffsgebiet identisch. Nach dem Plan L 4.8 der landschaftsökologischen Verträglichkeitsprüfung kommen am westlichen Ende der bestehenden Start- und Landebahnen zwei Brutpaare der Anhang-I-Art Blaukehlchen und ein Brutpaar der Anhang-I-Art Heidelerche sowie je zwei Brutpaare der Anhang-II/1-Arten Bekassine und Krickente vor. Die Habitatansprüche der betroffenen Arten sollen sich im Untersuchungsraum aber nicht verschlechtern. Nach der Stellungnahme des Amtes für Wehrgeophysik ist eine geringfügige Verschiebung innerhalb des momentan vorkommenden Vogelartenspektrums zu erwarten: So sollen die Offenlandarten zunehmen und die an Altholzbestände gebundenen Arten abnehmen.

Nach der landschaftsökologischen Verträglichkeitsprüfung sollen die wegen des Flugbetriebs erforderlichen Maßnahmen zur Vergrämung von Vögeln im Bereich des Flugplatzes Eingriffe i.S.v. § 18 BNatSchG sein. Die Eingriffe werden aber vollständig durch die Renaturierungsmaßnahmen im Umfeld von Glan und Schwarzbach (A 5.1, A 5.2) kompensiert (3. Landespflegerischen Stellungnahme S. 55).

Bei dem in einzelnen Stellungnahmen angesprochenen Schutzgebiet „Kaiserberg“ handelt es sich nicht um ein Vogelschutzgebiet nach der Vogelschutzrichtlinie. Die angesprochenen Flächen liegen außerhalb des Gebiets der bau- und betriebsbedingten Flugplatzenerweiterung. Sie sind bereits gegenwärtig von dem Flugbetrieb des Flugplatzes Ramstein betroffen. Im Verhältnis zu der bestehenden Betroffenheit fallen die bau- und betriebsbedingten Auswirkungen des Flugplatzausbaus nicht ins Gewicht.

4.5 Beeinträchtigung des FFH-Meldegebiets Westricher Moorniederung

Nach den Feststellungen der landschaftsökologischen Verträglichkeitsprüfung wird das Meldegebiet durch den Ausbau des Flugplatzes Ramstein erheblich beeinträchtigt (4.5.2). Das Amt für Wehrgeophysik kommt zu der Einschätzung, dass die von dem Vorhaben ausgehenden Beeinträchtigungen für das Meldegebiet insgesamt geringer einzustufen sind, weil die flächenmäßige Inanspruchnahme der Lebensräume im Verhältnis zu ihrem Gesamtvorkommen im Meldegebiet nur geringfügig und die Qualität der betroffenen Biotope nicht hoch einzuschätzen sei. Wegen der Bedeutung der betroffenen prioritären Lebensraumtypen geht die Genehmigungsbehörde von einer erheblichen Beeinträchtigung aus. Die Beeinträchtigungen werden aber durch die Sicherungsmaßnahmen (4.5.6) vollständig ausgeglichen. Der Beitrag des Meldegebiets zur Kohärenz des Europäischen ökologischen Netzes „Natura 2000“ ist nach den Feststellungen der landschaftsökologischen Verträglichkeitsprüfung gewährleistet.

4.5.1 Anwendbarkeit von § 34 BNatSchG

§ 34 BNatSchG ist auf das Vorhaben anzuwenden. Gem. §32 Satz 1 BNatSchG dienen die §§ 32 bis 38 BNatSchG dem Aufbau und dem Schutz des Europäischen ökologischen Netzes Natura 2000, insbesondere dem Schutz der Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung und der Europäischen Vogelschutzgebiete. Mit der Wehrbereichsverwaltung West trifft eine Bundesbehörde die Entscheidung über den Ausbau des Flugplatzes Ramstein. Nach § 11 Satz 2 BNatSchG gilt § 34 BNatSchG unmittelbar, wenn die Genehmigung durch eine Bundesbehörde erteilt wird.

Der Ausbau des Flugplatzes Ramstein ist ein genehmigungspflichtiges Vorhaben innerhalb eines Gebiets von gemeinschaftlicher Bedeutung und damit ein Projekt im Sinne des § 10 Abs. 1 Nr. 11 a) BNatSchG. Das Meldegebiet steht nach den vom Bundesverwaltungsgericht aufgestellten Kriterien einem Gebiet von gemeinschaftlicher Bedeutung gleich. Nach Art. 4 Abs. 2 FFH-RL erstellt die EG-Kommission aus den ihr von den Mitgliedsstaaten gemeldeten Gebieten den Entwurf einer Liste der Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung, in der die Gebiete mit einem oder mehreren prioritären natürlichen Lebensraumtypen (Anhang I) oder einem oder mehreren prioritären Arten (Anhang II) ausgewiesen sind. Der Schutz gem. § 34 Abs. 1 Satz 1 BNatSchG setzt erst mit der Aufnahme des gemeldeten Gebiets in diese Liste ein. Bei dem durch den Ausbau des Flugplatzes Ramstein betroffenen Meldegebiet handelt es sich bislang um Biotope von gemeinschaftlichem Interesse, da das Gebiet zwar vom Land Rheinland-Pfalz an die Kommission

gemeldet, aber noch nicht in die von der Kommission gem. Art. 4 Abs. 2 FFH-RL zu erstellende Liste aufgenommen worden ist. Das Meldegebiet ist aber durch prioritäre natürliche Lebensraumtypen nach Anhang I der FFH-RL gekennzeichnet. Deshalb muss die Kommission gem. Anhang III Phase 2 Ziff. 1 der FFH-RL die „Westricher Moorniederung“ als Gebiet von gemeinschaftlicher Bedeutung in die Liste nach Art. 4 Abs. 2 FFH-RL aufnehmen. Entsprechend ist der Ausbau des Flugplatzes Ramstein nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts bereits jetzt an den Kriterien von § 34 BNatSchG zu messen.

Die Antragstellerin hat dem Rechnung getragen und eine umfassende Verträglichkeitsprüfung im Sinne von § 34 Abs. 1 Satz 1 BNatSchG durchführen lassen (landschaftsökologische Verträglichkeitsprüfung der igr AG). Gegenstand der Verträglichkeitsprüfung sind der Erhaltungszustand von Lebensräumen und Arten von gemeinschaftlichem Interesse innerhalb des Meldegebietes, Maßnahmen zu seiner Verbesserung und außerhalb des Meldegebietes, insbesondere auf dem Gelände des bestehenden Flugplatzes (Plan L 3.2). Die landschaftsökologische Verträglichkeitsprüfung hat die Lebensräume von gemeinschaftlichem Interesse innerhalb des Flugplatzgeländes als Randzonen des Meldegebietes bei der Ermittlung des notwendigen Ausgleichs einbezogen, soweit ihre Erhaltung nicht durch Vermeidemaßnahmen sichergestellt werden kann. Durch die Einbeziehung der Lebensraumtypen außerhalb des Meldegebietes sollen Vernetzungs- und Pufferwirkungen, die zwischen diesen Flächen und dem Meldegebiet bestehen, erhalten oder wiederhergestellt werden (vgl. Stellungnahme der OFD Nürnberg, S. 3).

4.5.2 Bestandsaufnahme

Der Flugplatz Ramstein grenzt im Westen, Süden, und Osten unmittelbar an das Meldegebiet, das in diesem Bereich gebietsgleich mit dem Naturschutzgebiet „Östliche Pfälzer Moorniederung“ ist. Das Meldegebiet hat eine Fläche von 1.895 ha. Es gehört zu dem Naturraum „Westpfälzische Moorniederung“, der im Zentrum der naturräumlichen Einheit „Kaiserslauterer Senke“ liegt, die zwischen dem Nordpfälzer Bergland, dem Zweibrücker Westrich und dem Pfälzer Wald eine 2 – 4 km breite und über 40 km lange Mulde bildet (LVP, S. 36). Die Kaiserslauterer Senke wiederum gehört zu der von dem Bundesamt für Naturschutz festgelegten Naturräumlichen Haupteinheit D 51 „Pfälzer Wald“. Es handelt sich um einen ehemals zusammenhängenden Hochmoorkomplex, der ab Mitte des 18. Jahrhunderts kontinuierlich trockengelegt und abgetorft wurde. Die Westricher Moorniederung wird heute zu 50 % waldbaulich genutzt oder als Grünland bewirtschaftet. Die heute

vorhandene Vegetation und der Naturraum sind erst durch die forst- und landwirtschaftlich extensive Nutzung mit der vorhandenen Biotopstruktur mit seinem vielfältigen Artenspektrum entstanden. Die ursprüngliche Moorausbildung ist im Untersuchungsraum nur noch in Relikten vorhanden, da die Moorböden bis zur Mitte des letzten Jahrhunderts abgetorft wurden. Die vorhandenen Biotope erfüllen ihre Funktion für den Naturhaushalt wegen der starken Grundbelastung nur eingeschränkt (LBP, S. 45). Die igr AG hat in den Jahren 1999/2000 gemäß der Biotopkartierungsanleitung des Rheinland-Pfälzischen Landesamtes für Umweltschutz und Gewerbeaufsicht auf der Grundlage von Orthofotos eine Biotoptypenkartierung des Geländes der Airbase Ramstein und des angrenzenden FFH-Bereichs sowie der Kompensationsflächen vorgenommen. Diese Biotoptypenkartierung ist zusammen mit den Vorgaben des Pflege- und Entwicklungskonzeptes „Pfälzer Moorniederung“ Grundlage der landschaftsökologischen Verträglichkeitsprüfung und des landespflegerischen Begleitplans.

Die Erhaltungsziele des Meldegebiets werden durch den Erhaltungszustand der festgestellten Lebensraumtypen nach Anhang I der FFH-RL und der vorkommenden Arten nach den Anhängen II, IV und V der FFH-RL bestimmt. Der Erhaltungszustand eines natürlichen Lebensraums ist günstig, wenn sein natürliches Verbreitungsgebiet sowie die Flächen, die er in diesem Gebiet einnimmt, beständig sind oder sich ausdehnen und die für seinen Fortbestand notwendige Struktur und spezifischen Funktionen bestehen und in absehbarer Zukunft wahrscheinlich weiterbestehen werden und der Erhaltungszustand der für ihn charakteristischen Arten günstig ist (vgl. Art.1 lit. e) FFH-RL). Der Erhaltungszustand einer Art ist günstig, wenn aufgrund der Daten der Populationsdynamik der Art anzunehmen ist, dass diese Art ein lebensfähiges Element des natürlichen Lebensraums, dem sie angehört, bildet und langfristig weiter bilden wird und das natürliche Verbreitungsgebiet dieser Art weder abnimmt noch in absehbarer Zeit vermutlich abnehmen wird und ein genügend großer Lebensraum vorhanden ist und wahrscheinlich weiterhin vorhanden sein wird, um langfristig ein Überleben der Population dieser Art zu sichern (vgl. 1 lit. i) FFH-RL).

Da es sich um ein Meldegebiet handelt, ist noch keine Bestimmung des Schutzzwecks gem. § 33 Abs. 1 Satz 1 BNatSchG erfolgt. Auch die Gebietsmeldung nennt keine Erhaltungsziele. Sie begründet die Schutzwürdigkeit des Gebietes mit der Erhaltung landesweit bedeutsamer Biotopkomplexe auf moorigen Standorten als Lebensraum moortypischer Pflanzen- und Tierartengemeinschaften, die überregionale Vorkommensschwerpunkte besitzen. Nach der Begründung des

Rheinland-Pfälzischen Ministeriums für Umwelt und Forsten liegt die Bedeutung des Gebietes in der hohen Anzahl von Beständen der FFH-Lebensraumtypen und in den großflächigen Standortpotenzialen zur Entwicklung von Zwischenmooren und Moorheiden sowie von Bruch- und Sumpfgesellschaften, einschließlich des prioritären Lebensraumtyps Moorwälder. In dem Meldegebiet bestehe großflächig die Voraussetzung zur Entwicklung vielfältiger Biotopkomplexe feuchter bis nasser Standorte als Lebensraum einer hochspezialisierten Artengemeinschaft. Der Schutz von Zwischenmooren, Moortümpeln, Feuchtwiesen, Moor- und Bruchwäldern wird auch in § 3 Abs. 2 der Rechtsverordnung über das hier „gebietsgleiche“ Naturschutzgebiet „Östliche Pfälzer Moorniederung“ genannt. Maßgeblich für die Beurteilung der Beeinträchtigung der globalen ökologischen Kohärenz ist der Erhaltungszustand der natürlichen Lebensraumtypen Moorwälder (Natura-2000-Code: 91D0), Birkenmoorwald (91D1), Birkenbruchwald (91D1), Erlen- und Eschenwälder (91E0) und Borstgrasrasen (6230), Hainsimsen-Buchenwald (9110), Europäische trockene Heiden (4030), Sternmieren-Eichen-Hainbuchenwald (9160), Übergangs- und Schwingrasenmoore (7140), feuchte Hochstaudenflure (6430) und Magere Flachland Mähweiden (6510) sowie der in der Gebietsmeldung als Leitarten genannten Anhang-II-Arten Kammolch, Grüne Keiljungfer und Schwarzblauer Bläuling.

In Abstimmung mit dem Landesamt für Umweltschutz und Gewerbeaufsicht Rheinland-Pfalz wurden zur Bestimmung der Erhaltungsziele des Meldegebietes in der landschaftsökologischen Verträglichkeitsprüfung außerdem die im Entwicklungskonzept „Pfälzer Moorniederung“ genannten Ziele herangezogen (vgl. dazu ausführlich LVP, S. 141 – 144). Das Entwicklungskonzept empfiehlt, möglichst alle naturnahen Biotope und Feuchtbiotope zu erhalten bzw. in ihrem Wert anzuheben und langfristig in einen Biotopverbund zu sichern. Grundlegende Bedeutung hat die Sicherung eines hohen Wasserstandes. Zur Erhaltung der „Pfälzer Moorniederung“ als großem zusammenhängendem Feuchtgebiet werden entsprechende Leitbilder formuliert, die die landschaftsökologische Verträglichkeitsprüfung zur Grundlage der Bestimmung der Erhaltungsziele macht. Nach der landschaftsökologischen Verträglichkeitsprüfung (S. 72 ff.) hat das Meldegebiet eine hohe bundesweite Bedeutung. Die Vorkommen bestimmter Arten sollen von europäischer Bedeutung sein. Seltener und gefährdete Arten konzentrieren sich in besonderer Weise im Bereich der nur sehr kleinflächig vorkommenden Zwischenmoore und Kleinseggenriede. Die landschaftsökologische Verträglichkeitsprüfung beurteilt das Meldegebiet als besonders schutzwürdig. Die stark wasserbeeinflussten Standorte bedingen einen außergewöhnlichen Waldaufbau, eine besonders seltene Flora und Fauna, die es großflächig in Rheinland-Pfalz sonst nicht mehr geben soll.

4.5.3 Erhebliche Beeinträchtigung der Erhaltungsziele durch den Ausbau

Das im Westteil des Flugplatzes vorhandene Zwischenmoor (7140) wird als Tabufläche geschützt und bleibt insgesamt unverändert. Das Amt für Wehrgeophysik vertritt deshalb die Auffassung, dass keine mittelbaren Folgen für dieses Biotop durch die Bautätigkeit auf den unmittelbar angrenzenden Flächen zu erwarten seien. In Anbetracht der Gesamtfläche von 52,3 ha Birken- und Erlenbruchwald (Lebensraumtyp 91D1) im Meldegebiet falle der Verlust von 0,43 ha nicht ins Gewicht. Dies gelte auch für den Moorwald (Lebensraumtyp 91D0). Der von dem Vorhaben betroffene Hainsimsen-Buchenwald sei im europäischen Zusammenhang nur als Nebenvorkommen mit schlechter Ausprägung anzusehen. Es würden lediglich 0,85 ha Sternmieren-Eichen-Hainbuchenwald (Lebensraumtyp 9160) von 32,3 ha im Meldegebiet überformt. Auch die Rodung von 2 ha dieses Lebensraumtyps außerhalb des Meldegebietes falle nicht ins Gewicht. Eine Gegenüberstellung der Eingriffs- und Kompensationsflächen mache deutlich, dass in der Summe erheblich mehr ausgeglichen werde als gesetzlich gefordert wäre (Verhältnis 1:1,79). Auch die OFD Nürnberg, Forstinspektion Süd vertritt in ihrer Stellungnahme die Auffassung, dass ein Großteil der betroffenen Lebensraumtypen nur schlecht ausgeprägt oder nur noch als Restbestand vorhanden sei, so dass von einer herabgeminderten ökologischen Funktionalität ausgegangen werden müsse.

Die landschaftsökologische Verträglichkeitsprüfung kommt dagegen zu dem Ergebnis, dass die Erweiterung des Flugplatzes Ramstein die Kohärenz des Meldegebiets erheblich beeinträchtigt (LVP, S. 153; 3. Landespflegerische Stellungnahme, S. 20). Durch den Ausbau des Flugplatzes wird das Meldegebiet in seinen für die Erhaltungsziele maßgeblichen Bestandteilen erheblich betroffen, § 34 Abs. 2 BNatSchG. Insgesamt werden 155,3 ha, die FFH-relevant sind, inner- und außerhalb des Meldegebietes beeinträchtigt. 84,71 ha Lebensraumtypen von gemeinschaftlichem Interesse werden überformt (Lebensraumtypen: 91D0, 91D1, 91E0, 9110, 7140, 6230 und 4030). Innerhalb des Meldegebietes sind 0,8 ha prioritäre und 35,28 ha natürliche Lebensraumtypen, außerhalb 17,45 ha prioritäre und 31,18 ha natürliche Lebensraumtypen baubedingt betroffen. Flugbetriebsbedingt sind 17,9 ha Lebensraumtypen von gemeinschaftlichem Interesse innerhalb und 8,92 ha außerhalb des Meldegebiets betroffen. Entsprechend der Definition des günstigen Erhaltungszustandes in Art. 1 lit. e) FFH-RL kann der Erhaltungszustand nicht als günstig beurteilt werden, wenn das Verbreitungsgebiet und die Flächen, die ein Lebensraumtyp einnimmt, nicht beständig sind. Durch den Ausbau des Flugplatzes Ramstein werden unzweifelhaft als FFH-Lebensraumtypen qualifizierte Flächen zerstört. Dies gilt insbesondere auch für Flächen mit prioritären Lebensraumtypen.

Daraus folgt, dass der Ausbau einen erheblichen Eingriff in das Meldegebiet bedeutet. Inwieweit sich nach § 34 Abs. 5 Satz 1 BNatSchG festzusetzende Sicherungsmaßnahmen positiv auf den Erhaltungszustand auswirken, ist an dieser Stelle nicht zu prüfen.

4.5.3.1 (Prioritäre) Lebensräume von gemeinschaftlichem Interesse

Folgende prioritäre Lebensraumtypen werden durch den Ausbau des Flugplatzes überformt (Pläne L 4.3 und L 4.4):

6,44 ha des Lebensraumtyps Moor- und Birkenmoorwald (91D0, 91D1), davon 0,41 ha innerhalb und 6,03 ha außerhalb des Meldegebiets, werden gerodet. Nach der 3. Landespflegerischen Stellungnahme hat dieser Lebensraumtyp in dem Meldegebiet eine Gesamtfläche von 19,2 ha (S. 16). Moorwälder kommen nach der landschaftsökologischen Verträglichkeitsprüfung (S. 102/103) im Untersuchungsraum (Kaiserslauterer Senke, vgl. Plan L 1.1) als Nebenvorkommen in schlechter Ausprägung vor.

0,43 ha des Lebensraumtyps Birken- und Erlenbruchwald nährstoffarmer Standorte (91D1) innerhalb des Meldegebiets und 0,41 ha des Lebensraumtyps Erlen- und Eschenwälder an Fließgewässern (91E0) außerhalb des Meldegebiets werden gerodet. Die 3. Landespflegerische Stellungnahme geht für die Lebensraumtypen 91D1 und 91E0 in dem Meldegebiet von einer Gesamtfläche von 52,3 ha aus (S. 16). Das „Entwicklungskonzept Pfälzer Moorniederung“ unterscheidet nicht zwischen diesen beiden Lebensraumtypen. Die landschaftsökologische Verträglichkeitsprüfung hat diese Einordnung in Anbetracht der geringen betroffenen Flächen übernommen (3. Landespflegerische Stellungnahme, S. 16 Fn. 3, 4).

10,95 ha Borstgrasrasen (6230), vermischt mit dem nicht prioritären Lebensraumtyp „Übergänge von Europäischen trockenen Heiden“ (4030), die außerhalb des Meldegebiets liegen, werden überformt. Nach der 3. Landespflegerischen Stellungnahme hat dieser Lebensraumtyp innerhalb des Meldegebiets eine Gesamtfläche von 5,6 ha (S. 17). Beide Lebensraumtypen sind im Untersuchungsraum als Nebenvorkommen in schlechter Ausprägung anzusehen (LVP, S. 109/110). Aufgrund seiner Insellage zwischen den Startbahnen und der intensiven Nutzung der Bahnen im Rahmen des Flugplatzbetriebs sind die Vernetzungsfunktion und das Entwicklungspotenzial dieses Lebensraums stark eingeschränkt. Nach der Stellungnahme des Amtes für Wehrgeophysik konnten Borstgrasrasenbestände bei einer Begehung im April 2003 nur vereinzelt festgestellt werden. Die vorhandenen Zwergstrauchheiden sollen sich nach der gleichen

Stellungnahme nur aufgrund der intensiven Flugplatzpflege entwickelt haben und kurzfristig wiederherstellbar sein. Der Ausbau ist trotzdem als Eingriff in diese Lebensräume zu werten, weil durch den Ausbau zunächst die vorhandenen Biotope beseitigt werden.

Folgende nicht prioritäre Lebensraumtypen werden durch den Ausbau des Flugplatzes oder den Flugbetrieb überformt (Plan L 4.4):

- 48,64 ha Hainsimsen-Buchenwald (9110), davon 19,35 ha innerhalb und 21,82 ha außerhalb des Meldegebietes, werden gerodet. 7,47 ha sind flugbetriebsbedingt durch plenterartige Waldbewirtschaftung (Einzelstammentnahme) betroffen. Die 3. Landespflegerische Stellungnahme geht für diesen Lebensraumtyp in dem Meldegebiet von einer Gesamtfläche von 31,8 ha aus (S. 17). Dieser Lebensraum befindet sich an einer Grenze zwischen der Qualifikation „Hauptvorkommen mit guter Ausprägung“ und „Nebenvorkommen mit schlechter Ausprägung“ (LVP, S. 103).
- 2,85 ha Sternmieren-Eichen-Hainbuchenwald (9160), davon 0,85 ha innerhalb und 2 ha außerhalb des Meldegebietes, werden gerodet. Nach der 3. Landespflegerische Stellungnahme hat dieser Lebensraumtyp in dem Meldegebiet eine Gesamtfläche von 32,2 ha (S. 18). Die landschaftsökologischen Verträglichkeitsprüfung bewertet diesen Lebensraumtyp an seinem Standort als „Nebenvorkommen mit guter Ausprägung“. Wegen der stetigen Absenkung des Grundwassers im gesamten Naturraum wird das Biotop als besonders schutzbedürftig bewertet (S. 105).
- 7,36 ha Feuchte Hochstaudenflure (6430) außerhalb des Meldegebietes werden beseitigt. Die 3. Landespflegerische Stellungnahme geht für diesen Lebensraumtyp in dem Meldegebiet von einer Gesamtfläche von 616,9 ha aus (S. 18).
- 15,08 ha Magere Flachland Mähwiesen (6510) innerhalb des Meldegebietes werden beseitigt. Die Förderung des Lebensraums ist im Umfeld des Flugplatzes wegen der Vogelschlagproblematik untunlich. (LVP, S. 113). Nach der 3. Landespflegerischen Stellungnahme hat dieser Lebensraumtyp in dem Meldegebiet unter Berufung auf das Entwicklungskonzept Pfälzer Moorniederung eine kleinflächige Verbreitung (S. 19 Fn. 6).
- 0,61 ha Übergangs- und Schwingrasenmoore (7140) innerhalb des Meldegebietes können durch Vermeidemaßnahmen geschützt werden. Der

Lebensraumtyp befindet sich an der Grenze zu einem Nebenvorkommen schlechter Ausprägung (LVP S. 110). Es ist eine Tabuzone zu definieren, die einen unmittelbaren Eingriff durch Baumaßnahmen in das Biotop (Pläne L 4.1, L 9.1) verhindert. Die 3. Landespflegerische Stellungnahme geht für diesen Lebensraumtyp in dem Meldegebiet von einer Gesamtfläche von 10,8 ha aus (S. 18). Durch die Bauarbeiten auf den umgebenden Flurstücken sind jedoch mittelbare Beeinträchtigungen, insbesondere der Vernetzungsfunktion mit den umgebenden Waldhabitaten, nicht ausgeschlossen. Deshalb sind die in diesem Lebensraum anzutreffenden Amphibien vor Beginn der Baumaßnahmen auf den betroffenen Flächen in neue Habitate umzusiedeln (B. 2.1 und B 2.2).

4.5.3.2 Arten von gemeinschaftlichem Interesse

In dem von der geplanten Flugplatzzerweiterung betroffenen Gebiet haben Arten von gemeinschaftlichem Interesse ihre Lebensräume. Die landschaftsökologische Verträglichkeitsprüfung gibt einen umfassenden Überblick über die potenziell in den Lebensraumtypen vorkommenden Arten (S. 99 – 101). Die Gebietsmeldung nennt den Kammmolch (*Triturus cristatus*) (vgl. Plan L 4.5) , den Schwarzblauen Bläuling (*Maculinea nausithous*) (vgl. Plan L 4.6) und die Grüne Keiljungfer (*Ophiogomphus serpentinus*) (vgl. Plan L 4.7) als Anhang-II-Arten.

Nach der FFH-Gebietsmeldung ist die Grüne Keiljungfer sehr selten in einer sehr kleinen Population und der Schwarzblaue Bläuling selten in einer mittleren bis kleinen Population anzutreffen. Der Kammmolch wird als vorhanden qualifiziert. Im Flugplatzbereich sind keine Habitate des Schwarzblauen Bläulings und der Grünen Keiljungfer durch den Ausbau betroffen (Pläne L4.6 und L4.7). Das als Tabuzone festgelegte Schwinggrasrasenbiotop unmittelbar westlich der bestehenden Zaunanlage ist zugleich ein Habitat des Kammmolchs (vgl. Plan L 4.5). Diese Art wird durch die Baumaßnahmen gestört, weil trotz der Ausweisung dieser Fläche als Tabuzone Wanderungsbewegungen des Kammmolchs zu den bislang benachbarten Waldhabitaten, die baubedingt überformt werden, nicht mehr möglich sein werden. Außerdem befinden sich in dem von der Flugplatzzerweiterung betroffenen Gebiet Habitate des Moorfrosches (*Rana Arvalis*) (LVP 61, 73; 3. Landespflegerische Stellungnahme, S. 27). Der Moorfrosch ist eine gem. § 42 Abs. 1, § 10 Abs. 2 Nr. 11 BNatSchG i.V.m. Art. 12, 13 FFH-RL, Anhang IV der FFH-Richtlinie streng geschützte Art. Schließlich haben in dem baubedingten Eingriffsraum noch die nachfolgend aufgezählten, in Anhang V zur FFH-RL genannten Arten ihre Lebensräume: Wasserfrosch (*Rana esculenta*); Seefrosch (*Rana ridibunda*), Grasfrosch (*Rana temporaria*), Torf- und Weißmoos (*Sphagnum*) und Arnika (*Arnica montana*) (Plan L 4.8 und 3. Landespflegerische Stellungnahme, S. 27).

Nach der 3. Landespflegerischen Stellungnahme, S. 30, sind im Bereich des Flugplatzgeländes Biotope vorhanden, die gute Standortbedingungen für Amphibien und Libellen bieten. Allerdings konnte bei ergänzenden Kartierungen kein Nachweis erbracht werden, dass diese Arten in den Biotopen tatsächlich vorhanden sind. Das Gleiche gilt für die Fledermäuse und die im Bereich des Flugplatzes potenziell möglichen Fischarten Groppe und Bachneunauge.

4.5.4 Keine Alternativen

Es gibt keine zumutbaren Alternativen zu dem Ausbau des Flugplatzes Ramstein in der beantragten Form. § 34 Abs. 3 Nr. 2 BNatSchG beinhaltet nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts ein strikt zu beachtendes Vermeidungsgebot, das zu Lasten des Integritätsinteresses des Natura 2000 Netzes nicht bereits durchbrochen werden darf, wenn die herkömmliche fachplanerische Abwägung dies erlauben würde, sondern nur dann nicht beachtet werden muss, wenn dies mit der Konzeption größtmöglicher Schonung der durch die FFH-RL geschützten Rechtsgüter vereinbar ist. Bevor eine Abwägung zwischen den zwingenden Gründen des öffentlichen Interesses und dem Eingriff in das FFH-Gebiet stattfindet, muss feststehen, dass es keine zumutbare Alternative für das Vorhaben gibt.

4.5.4.1 Keine Standortalternativen

Es gibt keine Standortalternativen i.S.v. § 34 Abs. 3 Nr. 2 BNatSchG zum Ausbau des Flugplatzes Ramstein.

Der Flugplatz Ramstein wird seit 1952 von den US-Streitkräften als Militärflugplatz genutzt. Er gehört zu dem US-Standort Kaiserslautern, der mit mehr als 7.600 Soldaten und 1.300 Zivilbediensteten des US-Verteidigungsministeriums der größte amerikanische Standort außerhalb der Vereinigten Staaten ist. 1994 wurden nach einer Teilrückgabe der seit 1959 genutzten Flächen des Flugplatzes Rhein-Main Transportkapazität von Frankfurt nach Ramstein verlegt, weil sich der Flugplatz Ramstein in räumlicher Nähe zum Flugplatz Frankfurt befindet und über eine Start-/Landebahn von 2.820 m verfügt. Bereits zu diesem Zeitpunkt fiel eine grundsätzliche Entscheidung für den Standort Ramstein. Andere Standorte kamen wegen ihrer unzureichenden betrieblichen Ausstattung, Infrastruktur oder Verkehrslage nicht in Frage. Aufgrund der militärischen Neuausrichtung nach dem Ende des Ost-/Westkonflikts und der vom US-Kongress verfügbaren Begrenzung der US-Truppenstärke in Europa auf 100.000 Mann hat die amerikanische Militärführung das „Sechs-minus-Eins-Konzept“ entwickelt. Nach diesem Konzept sollen zur Aufrechterhaltung der Lufttransportbewegungen in den Nahen und

Mittleren Osten sechs Flughäfen jeweils paarweise zugeordnet in Deutschland, Großbritannien und Spanien betrieben werden. Diese Flugplätze sollen sich sowohl von den Vereinigten Staaten als auch vom Mittleren Osten in einer maximalen Entfernung von 3.500 NM befinden. Der Ausfall eines Flugplatzes soll durch die anderen fünf aufgefangen werden können. Die Flugplätze müssen für den Betrieb von Transportmaschinen vom Typ C130 (Herkules) und C5 (Galaxy) ausgelegt sein. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt können diese Flugzeuge ausschließlich in Frankfurt vollbetankt und vollbeladen starten. Da am Flugplatz Rhein-Main wegen der zunehmenden Nutzungskonflikte mit der zivilen Luftfahrt die notwendige militärische Nutzung erschwert ist (vgl. LVP, S. 161), sind die Transportkapazitäten auf die Flugplätze Ramstein und Spangdahlem zu verlegen. Ziel ist es, den Flugplatz Ramstein zum zentralen europäischen Drehkreuz der US-Luftstreitkräfte für logistische Einsatzaufgaben auszubauen. Der Ausbau dient entgegen der Stellungnahme des BUND militärischen Zwecken. Bei dem gegebenen Flugverkehrsaufkommen und den gestellten militärischen Aufgaben sind schwerwiegende Konflikte zwischen militärischer und ziviler Nutzung des Flugplatzes Rhein-Main ohne die Verlegung nicht zu vermeiden. Schließlich sind am Verkehrsflughafen Frankfurt Rhein-Main im Gegensatz zur US-Airbase Ramstein keine – militärisch notwendigen - Abfertigungseinrichtungen für Gefahrgut (sog. Hot Cargo Pads) vorhanden.

Die Verlegung ist durch einen Vertrag zwischen der Bundesregierung, der Fraport AG, den Ländern Hessen und Rheinland-Pfalz sowie USAFE 1999 mit dem Zeithorizont 31.12.2005 fixiert worden. Aufgrund dieses Vertrages sind die verbliebenen Flächen der Rhein-Main Air Base von USAFE bis zum 31.12.2005 der Bundesrepublik Deutschland vollständig zurückzugeben. Für das Verlegungsprogramm werden von der Bundesrepublik Deutschland €161 Mio., den Vereinigten Staaten €255 Mio. und der NATO €80 Mio. zur Verfügung gestellt. Sowohl das militärische Konzept als auch die Limitierung der sachlichen und personellen Mittel erlaubt USAFE nur den Betrieb von zwei Militärflugplätzen in Deutschland.

Der Ausbau des Flugplatzes Ramstein, der nach Frankfurt bereits der Hauptstandort für Transportaufgaben der NATO in Deutschland ist und umfangreiche logistische Aufgaben für die US-Streitkräfte wahrnimmt, verfolgt das Ziel, diesen bereits vorhandenen wichtigen militärischen Flugplatz der NATO und der USAFE zum zentralen Flughafen des „Sechs-minus-Eins-Konzepts“ in Deutschland auszubauen.

Eine andere Aufteilung der militärischen Aufgaben zu Lasten des Standortes Ramstein und zugunsten des Standortes Spangdahlem scheidet aus operativen und militärischen Gründen aus. Der Flugplatz Spangdahlem steht für die Übernahme der

Transportaufgaben als Hauptstandort nicht zur Verfügung. Der Flugplatz Spangdahlem kann aufgrund seiner topografischen Lage nicht mit zwei Start- und Landebahnen ausgestattet werden. Der Abstand zu einer Parallelrollbahn wäre so gering, dass im Fall von Präzisionsflugbetrieb mit betrieblichen Einschränkungen zu rechnen wäre. Am Flugplatz Spangdahlem ist außerdem geländebedingt die höchste Stufe des Präzisionsflugverfahrens (CAT III) nicht möglich.

4.5.4.2 Ausbualternativen

Der Vorhabenträger hat fünf Ausbauvarianten (I - V, Anlage 8 zur 3. Landespflegerischen Stellungnahme, S. 7 ff.) geprüft. Die geprüften Varianten sind im Anhang 8 zur 3. Landespflegerischen Stellungnahme dargestellt. Alle Alternativen beeinträchtigen nach Feststellungen der 3. Landespflegerischen Stellungnahme den Erhaltungszustand des Meldegebiets erheblich. Von den geprüften Varianten hätten die Varianten I (18,865 ha), II (23,529 ha) und III (18,136 ha) zu einem geringeren Flächenverlust des Meldegebietes geführt als die Variante V (33,13 ha), während die Variante IV (33,747 ha) den größten Verlust an Flächen des Meldegebietes verursacht hätte. Dieser Flächenverlust umfasst allerdings auch Flächen, auf denen sich keine in Anhang I der FFH-RL genannten Lebensraumtypen befinden. Stellt man auf den durch den Eingriff verursachten Verlust von Lebensraumtypen ab, stellen sich die Varianten II (9,846 ha) und IV (13,777 ha) schlechter als die Variante V (9,275 ha). Die Varianten I und III würden zu einem Verlust von 7,527 ha und 6,745 ha führen. Aus Anhang III 2. Phase Nr. 1 der FFH-Richtlinie, nach dem die Kommission Meldegebiete, die prioritäre Lebensraumtypen beinhalten, in die Liste der FFH-Gebiete aufnehmen muss, während sie bei anderen Lebensraumtypen Ermessen hat, folgt, dass nach dem Schutzzweck der FFH-RL der Schutz der prioritären Lebensraumtypen vorrangig zu gewährleisten ist. Diese Auffassung hat das Bundesverwaltungsgericht in seiner Rechtsprechung zum Schutz potenzieller FFH-Gebiete bestätigt. Stellt man auf den Verlust prioritärer Lebensraumtypen ab, stellt sich nur die Variante I (0,144 ha) besser als die Variante V (0,501 ha). Dagegen ist der Verlust an prioritären Lebensraumtypen bei den Varianten II (0,663 ha), III (1,091 ha) und IV (1,091 ha) größer als bei der Variante V. (Anlage 8 zur 3. Landespflegerischen Stellungnahme, S. 12). Auch die Eingriffsregelung in § 35 Abs. 4 BNatSchG belegt, dass prioritäre Lebensraumtypen besonders geschützt sind. Die Antragstellerin hat sich bei der Bewertung der Alternativen unter dem Gesichtspunkt der FFH-Verträglichkeit an dem ermittelten Verlust von besonders bedeutsamen prioritären Lebensraumtypen orientiert. Deshalb hat sie unter dem Gesichtspunkt der FFH-Verträglichkeit die Variante V auf Platz 2 hinter die Variante I gesetzt. Diese Einschätzung ist mit den dargelegten Erwägungen vertretbar.

Keine Ausbaualternative stellt der im Gutachten Michler (S. 42 ff.) vorgeschlagene Ausbau der bestehenden Start- und Landebahn ohne Verdrehung dar. Aus der Konzeption, die die USAFE vorgestellt hat, ergibt sich, dass zwei Start- und Landebahnen notwendig sind. Auch bei einer Benutzung der Nordbahn als Hauptstart- und –landebahn müsste die Südbahn vollständig ausgebaut werden, so dass der baubedingte Eingriff in das Meldegebiet nicht geringer zu veranschlagen wäre. Hinzu kommt, dass die Hangars der Flugzeuge nördlich der beiden Bahnen liegen, so dass eine Nutzung der Südbahn als Rollbahn zur Folge hätte, dass die Flugzeuge auf dem Weg zur Rollbahn zunächst die Startbahn queren müssten. Dies führt aber zu den entsprechenden unter 4.5.4.3.2 beschriebenen inakzeptablen Folgen für den Flugbetrieb. Deshalb muss diese Alternative - entgegen der Auffassung von Michler - nicht berücksichtigt werden.

4.5.4.3 Keine zumutbare Ausbaualternative

Die Variante I, die sich als weniger belastend für das Meldegebiet darstellt, ist aber keine zumutbare Alternative für den Ausbau des Flugplatzes Ramstein, § 34 Abs. 3 Nr. 2 BNatSchG. Ihre Realisierung würde unverhältnismäßige betriebliche Nachteile und Mehrkosten nach sich ziehen.

Anders als im nationalen Fachplanungsrecht darf die Antragstellerin von technisch möglichen und rechtlich zulässigen Alternativen erst Abstand nehmen, wenn diese im Hinblick auf den gemeinschaftsrechtlichen Grundsatz der Verhältnismäßigkeit, Art. 5 EG, nicht mehr angemessen sind. Auch wenn der Wortlaut von Art. 6 Abs. 4 FFH-RL – anders als der von § 34 Abs. 3 Nr. 2 BNatSchG - nicht zum Ausdruck bringt, dass unangemessene Alternativen ausgeschieden werden dürfen, folgt aus Art. 5 Abs. 3 EG, dass niemandem unverhältnismäßige Opfer abverlangt werden dürfen (BVerwGE 110, 302). Eine Alternative ist nicht mehr angemessen, wenn sie die Grenzen dessen überschreitet, was zur Erfüllung der mit der gemeinschaftlichen Regelung verfolgten Ziele angemessen oder erforderlich ist. Das zumutbare Maß an Vermeidungsanstrengungen darf nicht außerhalb jedes vernünftigen Verhältnisses zu dem erzielbaren Gewinn für die Natur- und Landschaftspflege stehen. Ob Belastungen und Nachteile außer Verhältnis zu dem Schutzregime nach § 34 BNatSchG stehen, ist anhand der dargestellten Beeinträchtigungen des Meldegebiets, der betroffenen Lebensraumtypen und Arten sowie ihres Erhaltungszustandes zu beurteilen.

4.5.4.3.1 Betriebliche Notwendigkeit

Nach der Darstellung der 3. Landespflegerischen Stellungnahme würde die Realisierung der Variante I zu unzumutbaren betrieblichen Einschränkungen führen.

Der Ausbau der bestehenden Start- und Landebahnen ist notwendig, weil eine Benutzung mit vollbetankten und vollbeladenen Großraumflugzeugen derzeit nicht möglich ist. Die Maschinen dürften entweder nicht voll beladen oder nicht voll betankt sein. Topografie und Windverteilung auf dem Flugplatz Ramstein erfordern eine Ausrichtung der Start-/Landebahn in west-östlicher Richtung (vgl. DWD-Gutachten, S. 20). Damit sind Länge der Bahnen und geografische Ausrichtung vorgegeben. Eine Drehung der bestehenden Nordbahn, die in verschiedenen Stellungnahmen befürwortet wird und in den Varianten I, II und III geprüft wurde, würde einen vollständigen Abriss und Neubau der Nordbahn bedeuten. Dies hätte nach der 3. Landespflegerischen Stellungnahme im Vergleich zu der Variante V erhebliche betriebliche Einschränkungen bis hin zur zeitweisen Einstellung des Flugbetriebs für einen längeren Zeitraum zur Folge (Anlage 8 zur 3. Landespflegerischen Stellungnahme, S. 13 f). Eine mehrmonatige Einstellung des Flugbetriebs ist mit der militärischen Aufgabenstellung des Flugplatzes nicht zu vereinbaren. Die gewählte Variante V ermöglicht den ununterbrochenen Flugbetrieb in Ramstein während der Bauzeit.

4.5.4.3.2 Flugsicherheit

Eine Realisierung der Variante I würde nach der Darstellung der 3. Landespflegerischen Stellungnahme zu unverhältnismäßigen Nachteilen für die Flugsicherheit führen.

Die Drehung der Nordbahn mit der Funktion als Hauptstart- und Landebahn und einer Parallelrollbahn als Notstartbahn im Süden würde dazu führen, dass die Hauptstartbahn zwischen den Abstellbereichen und der Parallelrollbahn liegen würde. Aus Gründen des betrieblichen Ablaufs und der Betriebssicherheit rollen die Flugzeuge vom Vorfeld auf einer Parallelrollbahn mit Vorbereitungs- und Wartefunktion und erst nach Freigabe durch den Fluglotsen auf die Startbahn. Das Queren der Startbahn vom Vorfeld auf eine dahinter liegende Rollbahn ist aus Sicherheitsgründen zu vermeiden. Deshalb soll zukünftig auch die Südbahn mit 90 % der Flugbewegungen die Hauptstart- und Landebahn werden, während die ausgebaute Nordbahn im wesentlichen die Funktionen einer Parallelrollbahn und einer Reservestartbahn übernehmen soll. Auch die Funktionsfähigkeit des Instrumentenlandesystems der Betriebsstufe III wäre so für die Nordbahn nicht

gesichert, da die kritische Schutzzone des Instrumentenlandesystems durch die Flugzeuge gequert werden müsste. Die Verletzung der Schutzzone des Instrumentenlandesystems bewirkt seine Abschaltung. Häufige Störungen des Instrumentenlandesystems würden die Rückstufung des Betriebssystems mit der Folge, dass bei schlechten Wetterbedingungen der Flugbetrieb eingeschränkt werden müsste, nach sich ziehen. Die Belange der Flugsicherheit überwiegen auch eine mögliche stärkere Betroffenheit des Meldegebiets durch die Starts und Landungen auf der Südbahn. Entgegen manchen Stellungnahmen lässt die 3. Landespflegerische Stellungnahme nicht erwarten, dass es nicht zu einer Zerschneidung des Meldegebiets kommt. Die betroffenen Flächen sind danach bereits jetzt durch die Flugplatznutzung stark überformt. Eine zunehmende Verinselung der bestehenden Biotope um die Start- und Landebahnen ist wegen der bereits bestehenden Überformung nicht zu erwarten.

4.5.4.3.3 Geringere Neuversiegelung und geringerer naturschutzrechtlicher Eingriff

Die gewählte Variante V vermeidet nach 3. Landespflegerischen Stellungnahme aber nicht nur längere Betriebsunterbrechungen, gewährleistet eine hohe Betriebssicherheit, sondern sie soll den Varianten II und I auch aus der Sicht der Landschaftspflege vorzuziehen sein (Anlage 8 zur 3. Landespflegerischen Stellungnahme, S. 27). Eine Norddrehung der Nordbahn würde zu erheblich größeren Neuversiegelungen führen, weil der Körper der alten Nordbahn nicht weiter verwendet werden könnte. Dem stände zwar die Entsiegelung durch den Rückbau der alten Start- und Landebahn gegenüber. Aber Neuversiegelung und Entsiegelung würden einen wesentlich größeren Bereich des Geländes in die Umgestaltung einbeziehen und weitreichendere baubedingte Eingriffe bewirken. Bei der gewählten Variante V werden die bestehenden versiegelten Flächen vollständig in den Neubau einbezogen. Die Variante V lässt es zu, dass – anders als bei einer Nordbahndrehung – umfassende Tabuzonen eingerichtet werden, die den Schutz des nach § 24 LPflG geschützten Zwischenmooses, in dem sich auch Lebensraumtypen von gemeinschaftlichem Interesse befinden, während der Bauzeit gewährleisten. Dadurch, dass die Achse der Südbahn gegenüber der der Nordbahn um 4,1° verdreht gebaut wird, laufen beide Bahnen im Osten zusammen. So wird die Überformung des Geländes im Osten reduziert, weil südlich der Südbahn eine größere zusammenhängende Fläche verbleibt. Das ermöglicht eine bessere Vernetzung der Biotope.

Hinsichtlich der Lärmbelästigung wurden alle Varianten gleich beurteilt (Anlage 8 zur 3. Landespflegerischen Stellungnahme, S. 22 ff.).

4.5.4.3.4 Kosten

Schließlich liegen die geschätzten Gesamtkosten der Variante V mit DM 169,5 Mio. um 66,9 % unter den geschätzten Kosten der Variante I von DM 282,9 Mio. (Anlage 8 zur 3. Landespflegerischen Stellungnahme, S. 28). Die Kostenvorteile der Variante V beruhen auf den für diese Variante erheblich günstigeren Kosten für die Verkehrsanlagen (Anlage 8 zur 3. Landespflegerischen Stellungnahme, S. 29 f), die daraus resultieren, dass die bestehenden Teile der Start-, Lande- und Rollbahn vollständig integriert werden können. Für einen Mehraufwand in Höhe von DM 113,4 Mio. würde in 0,357 ha prioritäre Lebensraumtypen (= 317,65 Mio. DM/ha) weniger eingegriffen. Legt man alle durch Anhang I der FFH-RL geschützten Lebensraumtypen zugrunde würden für diesen Betrag 1,748 ha vor einem Eingriff bewahrt (= 64,92 Mio. DM/ha). Diese Kosten stehen angesichts der im Verhältnis zu den Gesamtflächen im Meldegebiet vorhandenen Lebensraumtypen geringen betroffenen Fläche außer Verhältnis zu dem erreichbaren Schutz. Hinzu kommen noch die gravierenden Nachteile für den Flugbetrieb während der Bauzeit und die Flugsicherheit.

4.5.4.3.5 Ergebnis: Keine zumutbare Alternative

In Anbetracht der in der 3. Landespflegerischen Stellungnahme dargestellten Vorteile der Variante V gegenüber den anderen Ausbauvarianten (größere Betriebssicherheit, keine Unterbrechung des Betriebs während des Ausbaus, gute landespflegerische Beurteilung sowie erheblich geringere Kosten) waren die Alternativen für die Vorhabenträgerin nicht zumutbar.

4.5.5 Zwingender Grund des überwiegenden öffentlichen Interesses

Der Ausbau des Flugplatzes Ramstein ist trotz der damit verbundenen Beeinträchtigung prioritärer natürlicher Biotop nach § 34 Abs. 4 BNatSchG zulässig. Für seinen Ausbau sprechen zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses. Es handelt sich um ein militärisch notwendiges Projekt der Landesverteidigung. „Landesverteidigung“ in § 34 Abs. 4 Satz 1 BNatSchG beschränkt sich nicht auf die Verteidigung der Bundesrepublik Deutschland und Anlagen der Bundeswehr, sondern umfasst auch jede im Rahmen der Bündnisverpflichtungen der Bundesrepublik Deutschland wahrzunehmende Aufgabe. Der Ausbau des Flugplatzes ist notwendig zur Umsetzung des „Sechsminus-Eins-Konzeptes“ der USAFE. Er dient der Herstellung des für die Logistik der NATO erforderlichen Transportflugplatzes. Der Flugplatz Ramstein übernimmt nach

seinem Ausbau die wesentlichen logistischen Funktionen für Europa, den Nahen und Mittleren Osten. Zeitlich ist der Ausbau dringend erforderlich, weil die Verlegung der Einheiten der USAFE vom Flugplatz Frankfurt Rhein-Main auf die Flugplätze Ramstein und Spangdahlem bis zum 31.12.2005 abgeschlossen sein muss. Die Landesverteidigung als zwingender Grund des überwiegenden öffentlichen Interesses geht den Belangen des Naturschutzes vor. Der Nichtausbau des Flugplatzes würde die Verwirklichung des „Sechs-minus-Eins-Konzeptes“ insgesamt gefährden, da es ab dem Jahr 2006 keinen vergleichbaren militärisch nutzbaren Flugplatz in der Bundesrepublik gäbe, auf dem die Transportflugzeuge vom Typ C-5 und C-17 voll beladen und voll betankt unter den Bedingungen eines Instrumentenladesystems der Kategorie C III starten und landen könnten.

4.5.6 Sicherungsmaßnahmen nach § 34 BNatSchG

Nach der 3. Landespflegerischen Stellungnahme werden durch die als Auflagen festgesetzten Sicherungsmaßnahmen der Erhaltungszustand des Meldegebietes und sein Beitrag zur Kohärenz des Europäischen ökologischen Netzes Natura 2000 gesichert. Anders als Ausgleichsmaßnahmen für einen naturschutzrechtlichen Eingriff sollen Sicherungsmaßnahmen nach § 34 Abs. 5 Satz 1 BNatSchG nicht vorrangig den Ausgleich der Beeinträchtigung der Integrität des Schutzgebietes gewährleisten, sondern einen Ausgleich für den erheblich beeinträchtigten Beitrag des Schutzgebietes zur Kohärenz des Netzes Natura 2000 leisten. Die Sicherungsmaßnahmen erhalten nach der landschaftsökologischen Verträglichkeitsprüfung den Beitrag des Meldegebietes für das europäische Schutzgebietsnetz. Sie gewährleisten, dass der Erhaltungszustand der für das Gebiet kennzeichnenden Lebensraumtypen und Arten von gemeinschaftlichem Interesse weiter günstig ist (LVP, S. 173-177).

Die landschaftsökologische Verträglichkeitsprüfung erfasst und bilanziert die durch das Vorhaben verursachten Eingriffe und die auf einer Fläche von 202,1 ha (davon 172,1 ha anrechenbar) durchzuführenden Sicherungsmaßnahmen. Sie kommt zu dem Ergebnis, dass die Beeinträchtigungen des Meldegebietes ausgeglichen werden (vgl. Plan L 11, Anhang 3 zur 3. Landespflegerischen Stellungnahme). Durch die festgesetzten Sicherungsmaßnahmen soll nach der landschaftsökologischen Verträglichkeitsprüfung der Fortbestand der betroffenen natürlichen Lebensraumtypen und der Habitate der betroffenen Arten in ihrem natürlichen Verbreitungsgebiet und die Vernetzungsfunktion zwischen den Biotopen innerhalb des Meldegebiets gewährleistet sein (Art. 3 Abs. 1 Unterabs. 1 Satz 2 FFH-RL) und sein Beitrag zu der Kohärenz des europäischen ökologischen Netzes „Natura 2000“ erhalten bleiben. In diesen Ausgleich sind die Flächen nicht eingerechnet, die

unabhängig von den Anforderungen nach § 34 BNatSchG für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen nach § 5 LPflG und Ersatzaufforstungen nach § 14 Abs. 2 LWaldG festzusetzen waren. Auch diese Maßnahmen wirken sich positiv auf den Erhaltungszustand der Lebensraumtypen und Arten von gemeinschaftlichem Interesse im Meldegebiet und damit auf seinen Beitrag zu der Kohärenz des Natura 2000 Netzes aus (vgl. Anhang 1 zur 3. Landespflegerischen Stellungnahme). Trotz der Eingriffe bleibt die großräumige Ost-West-Vernetzung des Meldegebiets erhalten (3. Landespflegerische Stellungnahme, S. 54). Die Sicherungsmaßnahmen bewirken nach der landschaftsökologischen Verträglichkeitsprüfung und den Stellungnahmen des Amtes für Wehrgeophysik und der OFD Nürnberg, Forstinspektion Süd sogar eine ökologische Aufwertung im großräumigen Umfeld des Flugplatzes. Die geplanten Kompensationsmaßnahmen würden Waldbestände mit einer höheren ökologischen Wertigkeit und später auch Funktionalität als die jetzt Beeinträchtigten entwickeln. Besonders hervorzuheben sind die Renaturierungen an Glan und Schwarzbach, die zusätzliche Vernetzungselemente für Arten und Lebensgemeinschaften in einem durch Grünlandnutzung geprägten Raum schaffen (3. Landespflegerische Stellungnahme, S. 54). Die Sicherungsmaßnahmen sind auf Maßnahmeblättern beschrieben und in der Regel in Detailplänen im Maßstab 1:2.000 grundstücksbezogen abgebildet. Die Umsetzung der Maßnahmen erhält die Kohärenz des Europäischen ökologischen Netzes Natura 2000, §32 BNatSchG. Nach der landschaftsökologischen Verträglichkeitsprüfung ist der Erhaltungszustand der betroffenen Lebensraumtypen und Arten von gemeinschaftlichem Interesse bei Durchführung der Sicherungsmaßnahmen günstig (3. Landespflegerische Stellungnahme, S. 31).

Aufgrund der landespflegerischen Maßnahmen werden 8,4 ha Moor- und Bruchwald, 45,9 ha Mischwald mittlere Standorte, 9,8 ha Forsten und 19,4 ha Vorwald und Gehölze als Ausgleich für 74,0 ha baubedingte Verluste von FFH-relevanten Waldbiotopen hergestellt, angelegt und/oder verbessert. Für die baubedingten Eingriffe in 39,85 ha FFH-relevante Offenlandbiotope werden 6,7 ha Nass- und Feuchtwiesen, 15 ha Wiesen und 11 ha Heiden mit Übergängen zu Borstgrasrasen hergestellt. Für 54,7 ha flugbetriebsbedingte Rodungen und Waldumbau werden 49,4 ha entsprechende FFH-Lebensraumtypen hergestellt, umgebaut, verbessert oder angelegt.

4.5.6.1 Maßnahmen auf dem Flugplatzgelände

Im Bereich zwischen und um die neuen Start-/Landebahnen werden 11 ha Heideflächen (4030) und Borstgrasrasen (6230), 15,0 ha Flachland-Mähwiesen (6510) wiederhergestellt (A 1.1). Da es sich um den zentralen Bereich des

Flugplatzes handelt, werden an die ökologischen Funktionen und Wertigkeit der Ausgleichsbiotope keine höheren Anforderungen als an die ursprünglichen in ihrem ökologischen Wert durch den Flugbetrieb beschränkten Biotope gestellt.

Es werden 4 ha Kiefernforst in Moorwald/Birkenmoorwald bzw. Birken- und Erlenbruchwald nährstoffarme Standorte (91D0, 91D1) umgewandelt (A 1.4). Die Maßnahme A 1.7 findet auf der gleichen Fläche statt, auf der der Eingriff erfolgt. Nach den Feststellungen der Landschaftsökologischen Verträglichkeitsprüfung erfolgt die Maßnahme überwiegend auf stark forstwirtschaftlich geprägten Nadelwaldflächen, so dass durch einen Umbau in 10 m hohe Strauchvegetation mit möglichst weitgehender niederwaldartiger Bewirtschaftung ein Zielzustand erreicht wird, der von ihr als mindestens ökologisch gleichwertig beurteilt wird.

Im Rahmen der Baumaßnahmen werden 97,4 ha Waldumbau von Nadelforst in niederwüchsigen Wald als Ausgleich für die im Baubereich geschaffenen Neuversiegelungen durchgeführt (A 1.5 und A 1.6).

Zur Minimierung des flugbetriebsbedingten Eingriffs werden 45,7 ha Wald in Strauchvegetation mit einer maximalen Höhe von 10 m umgebaut (A 1.7). Der Umbau ist erforderlich, um den vorgeschriebenen Höhenabstand zu den startenden und landenden Flugzeugen zu erhalten.

4.5.6.2 Maßnahmen im Bezirk des Forstamts Kaiserslautern

Es werden 24,9 ha gemischter Naturwälder der Lebensraumtypen Hainsimsen-Buchenwald (9110) und subatlantischer oder mitteleuropäischer Stieleichenwald oder Eichen-Hainbuchenwald (9160) neu begründet (A 1.3), 15,2 ha Nadelforst in gemischter Naturwälder der Lebensraumtypen 9110 und 9160 umgebaut (A 11.2), und auf 44,6 ha, von denen 14,5 ha anrechenbar sind, Waldnaturschutzmaßnahmen i.V.m Rückvernässung durchgeführt, um die Lebensraumtypen 9110, 9160, 91D0 und 91D1 zu entwickeln bzw. auszubauen (A 11.6).

Außerdem werden auf 2,3 ha, von denen 0,7 ha angerechnet werden, Nasswiesen und Feuchtgebiete des Lebensraumtyps Feuchte Hochstaudenflure (6430) geschaffen (A 11.8). Entgegen der Stellungnahme der Unteren Landespflegebehörde stellt die Sicherungsmaßnahme A. 11.8a eine geeignete Kompensationsmaßnahme dar. Sie dient zum Ausgleich von Beeinträchtigungen von Feuchtbiotopen mit FFH-Relevanz. Das Aufwertungspotenzial ist in Abhängigkeit von der ökologischen Bewertung der beeinträchtigten Fläche zu bestimmen. Die beeinträchtigte Fläche liegt im Flugplatzbereich und ist aufgrund der betriebsbedingten Einwirkungen von

der landschaftsökologischen Verträglichkeitsprüfung nicht als ökologisch hochwertig bewertet worden. Dennoch wird unter Berücksichtigung der Bedenken der Unteren Landespflegebehörde die Kompensationswirkung der Sicherungsmaßnahme A. 11.8a neu bewertet und nunmehr nur noch für 0,7 ha in Ansatz gebracht.

4.5.6.3 Maßnahmen im Lager Miesau

Es werden 35 ha Kiefer-/Fichtenforst und Pappelbestände in den Lebensraumtyp 9110 umgewandelt (A 2.1). Zum Ausgleich von Neuversiegelungen erfolgt auf 6,2 ha ein Zaunrückbau und die Anlage und Aufforstung mit Eiche und Buche (Lebensraumtyp 9110) (A 2.2).

Es wird ein Feucht- und Niedermoorstandort durch Rodung eines Kiefernaufwuchses und ein Niedermoor auf einer Fläche von 1,0 ha entwickelt (A 2.7).

Auf einer Gesamtfläche von 0,95 ha (davon 0,6 ha anrechenbar) sind kontaminierte Aufschüttungen abzutragen und ordnungsgemäß zu entsorgen. Auf dem frei werdenden Gelände ist eine Offenlandfläche mit feuchten/nassen Teilflächen in Verbindung mit der Entfernung gebietsfremder Bodenmaterialien und einer Vernetzung zum südlich angrenzenden Glan durchzuführen (A 2.11). Außerdem sind auf einer Gesamtfläche von 2,3 ha (davon 1,7 ha anrechenbar) die im Maßnahmeblatt A 2.10 beschriebenen Vernässungsmaßnahmen nördlich des Neuwoogbaches durchzuführen.

Die Maßnahmen im Lager Miesau sind in der Ausführungsplanung in Abstimmung mit der Genehmigungsbehörde noch zu konkretisieren. Bislang sind die Maßnahmen in dem Plan L 13, Maßstab 1:5.000, dargestellt. Dieser Plan enthält noch keine flurstücksgenaue Darstellung. Wegen des Charakters der Maßnahmen im Lager Miesau und der vollständigen Verfügbarkeit der gesamten Lagerfläche ist das zum gegenwärtigen Zeitpunkt entbehrlich. Bei der Ausführungsplanung sind die einbezogenen Flächen exakt zu bestimmen und die Belange des Denkmalschutzes sowie vorhandene Altstandorte zu berücksichtigen.

Die Belange der Archäologischen Denkmalpflege stehen der Durchführung der Sicherungsmaßnahmen im Lager Miesau nicht entgegen. In dem Gebiet des Lagers Miesau befinden sich mindestens 45 Hügelgräber aus der Zeit von 700 bis 300 v. Chr., eine römische Straße sowie römerzeitliche Gräberfelder. Obwohl diese Funde bereits seit sechzig Jahren bekannt sind, konnten sie wegen der militärischen Nutzung des Geländes nicht in dem denkmalpflegerisch erforderlichen Umfang

untersucht werden. Durch die vorgesehenen Maßnahmen der Wiederaufforstung besteht die Gefahr, dass der Bestand der Hügelgräber beeinträchtigt und durch die Wurzelbildung Fundgut zerstört wird. Die Maßnahmen im Lager Miesau werden jedoch großenteils nicht auf Flächen umgesetzt, die für den Denkmalschutz von Bedeutung sind. Im Übrigen ist es möglich, die Belange des Denkmalschutzes in die Ausführung der landespflegerischen Maßnahmen zu integrieren, ohne dass die Wirksamkeit der Ausgleichsmaßnahmen dadurch beeinträchtigt würde. Die denkmalverdächtigen Flächen wurden in den Plan L 13 übernommen. Für die wenigen möglicherweise betroffenen Flächen können die denkmalpflegerischen Arbeiten bis zu dem vorgesehenen frühesten Beginn der Ausführung der Maßnahme im Oktober 2003 durchgeführt werden. Die Umsetzung der Maßnahmen ermöglicht es, die Anforderungen des Denkmalschutzes zu berücksichtigen. Dies ist – soweit notwendig – in den Ausführungsplänen zu regeln.

Sollte sich herausstellen, dass aufgrund der archäologischen Bedeutung einer Fläche diese längerfristig oder gar nicht für die landespflegerischen Maßnahmen zur Verfügung steht, hat die Genehmigungsbehörde über eine entsprechende Ersatzmaßnahme zu entscheiden.

4.5.6.4 Maßnahmen im Naturschutzgebiet „Scheidberger Woog“

Auf einer Fläche von 2,2 ha wird der Glan renaturiert und Fichtenbestände in die Lebensraumtypen 91D1 und 91E0 umgebaut (A 5.4).

Auf 0,9 ha werden feuchte Hochstaudenflure des Lebensraumtyps 6430 und periodisch vernässte Bereiche längs des renaturierten Glan angelegt (A 5.1). Die benötigten Grundstücke werden derzeit landwirtschaftlich genutzt. In Absprache mit der Landwirtschaftskammer Rheinland-Pfalz hat die Antragstellerin die Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Grundstücke auf ein Minimum reduziert und für qualitativ gleichwertiges Ausgleichsland gesorgt.

Die NATO-Pipeline, die in diesem Gebiet verläuft, ist bei der Ausführung der Renaturierungsmaßnahmen zu berücksichtigen.

Auf 5,1 ha werden feuchte Hochstaudenflure des Lebensraumtyps 6430 und periodisch vernässte Bereiche längs des renaturierten Schwarzbachs angelegt (A 5.2).

Entgegen der Stellungnahme der Unteren Landespflegebehörde und des BUND wird der Offenlandcharakter der Landschaftsausschnitte am Schwarzbach und Glan durch die extensive Unterhaltungspflege durch den Bundesforst (Rückschnitt von Gehölzsukzessionen) gewahrt. Es wird nicht das gesamte Gelände für die Sicherungsmaßnahme in Anspruch genommen, sondern aufgrund einer für die

Renaturierung durchgeführten Vermessung werden die Nutzungstypen der konkreten Geländesituation und den funktionalen Zusammenhängen in Verbindung mit der Aufwertung der Gewässerstrukturgüte exakt festgesetzt (Detailpläne L 12.17, L 12.18). Sollte trotzdem eine Befreiung von einem Verbot der Landschaftsschutzgebietsverordnung „Landstuhler Bruch-Oberes Glantal“ notwendig sein, muss die Antragstellerin eine entsprechende Erlaubnis einholen.

Im Bereich der Renaturierungsmaßnahmen am Schwarzbach liegt der Trigonometrische Punkt TP 83/6511 des Landesvermessungsamts Rheinland-Pfalz. Sollten die Renaturierungsmaßnahmen eine Verlegung des TP 83/6511 notwendig machen, ist diese Verlegung rechtzeitig beim Landesvermessungsamt zu beantragen.

Gegen die Maßnahme A 5.2 hat die Reichswaldgenossenschaft Einwendungen erhoben, soweit das Flurstück Nr. 1531 betroffen ist. Eigentümer dieses Grundstücks ist das Land Rheinland-Pfalz. Die Reichswaldgenossenschaft hat ein beschränktes, grundstücksgleiches Recht, das auf dem Reichswaldvergleich vom 03. September 1839 beruht. Aufgrund dieses Rechts darf eine Veräußerung des Grundstücks nicht ohne Zustimmung der Reichswaldgenossenschaft erfolgen (Forstamt Kaiserslautern, Schreiben vom 10.01.03). Die Interessen an der Inanspruchnahme des Grundstücks für die Ausgleichsmaßnahmen überwiegen die Nutzungsinteressen der Reichswaldgenossenschaft. Das Grundstück wird gegenwärtig nicht forstwirtschaftlich, sondern landwirtschaftlich genutzt. Die Herausnahme des Flurstücks Nr. 1531 aus der Maßnahme würde die Renaturierung des Schwarzbachs in Frage stellen, weil damit ein Grundstück in der Mitte des Renaturierungsabschnitts ausfallen würde. Die Antragstellerin hat diesen Abschnitt aus dem ursprünglich wesentlich längeren Abschnitt der Renaturierung ausgewählt, um die Beeinträchtigungen der Interessen der Landwirtschaft zu minimieren. Nach der ersten Offenlage der Unterlagen waren zu diesem Abschnitt keine Einwendungen erhoben worden. Die nach der zweiten Offenlage vorgebrachten Einwendungen haben aus den vorgenannten Gründen gegenüber dem Renaturierungsinteresse zurückzutreten, zumal die betroffenen Rechte nicht ersatzlos entzogen werden.

Aufgrund der Stellungnahme des Landesamts für Denkmalpflege besteht eine hohe Wahrscheinlichkeit, dass in dem Gebiet dieser Maßnahme archäologische Funde vorkommen. Im Rahmen der Ausführung der Maßnahme ist daher darauf zu achten, dass dem Landesamt der Beginn der Bauarbeiten rechtzeitig vorher angezeigt wird. Eventuelle Funde sind dem Landesamt unverzüglich zu melden. Sollte sich herausstellen, dass aus archäologischen Gründen vertiefte Grabungen notwendig sind, sollen die Interessen des Denkmalschutzes im Rahmen der gesetzlichen

Vorschriften und des Erforderlichen bei der Ausführung der Maßnahmen berücksichtigt werden.

Die für die Renaturierung von Glan und Schwarzbach vorgesehenen Flurstücke befinden sich überwiegend in Privateigentum. Sie werden durch ein Bodenordnungsverfahren nach § 86 Flurbereinigungsgesetz, das im November 2002 beim Kulturamt Kaiserslautern eingeleitet worden ist, beschafft, soweit ein freihändiger Erwerb nicht möglich ist. Die Antragstellerin hat mitgeteilt, dass sie über die benötigten Grundstücke verfügt.

Alle Renaturierungen sind so auszuführen, dass es auf angrenzenden Grundstücken nicht zu Staunässe kommt. Die Unterhaltung der renaturierten Gewässer wird die Antragstellerin gem. § 65 Abs. 3 LWG übernehmen.

4.5.6.5 Maßnahmen im Naturschutzgebiet „Sprießwald und Streitwiese“

Es werden auf einer Fläche von 2,2 ha Geländeaufschüttungen beseitigt und Wald der prioritären Lebensraumtypen 91D0 und 91D1 neubegründet (A 5.5). Das bei der Rücknahme der ungenehmigten Erdmiete anfallende Erdmaterial ist soweit wie möglich unter Beachtung bodenschutzrechtlicher Vorgaben durch unmittelbare Wiederverwertung vor Ort zu minimieren. Eine Wiederverwertung durch Auffüllungen im Überschwemmungsgebiet des Glans ist nicht zulässig. Erdmassen, die vor Ort nicht verwertet werden können, sind einer externen Wiederverwertung zuzuführen.

4.5.6.6 Maßnahmen im Bezirk des Forstamts Waldmohr/VG Bruchmühl-Miesau

Es werden 9,5 ha Fichtenforst zu Mischwald des Lebensraumtyps 9110 umgebaut (A 15 1.-3).

4.5.6.7 Maßnahmen des Artenschutzes

Durch den Eingriff werden nicht nur Lebensraumtypen, die für die Westricher Moorniederung kennzeichnend sind, beeinträchtigt, sondern auch die Habitate von Arten, die in Anhang II, IV und V der FFH-Richtlinie genannt sind. Das Maß der Beeinträchtigung ist von der Mobilität der betroffenen Art abhängig. Während Insekten, Schmetterlinge und Vögel aufgrund ihrer hohen Mobilität in der Lage sind, sich selbständig neue Habitate zu suchen, bedürfen immobile Arten wie Amphibien, Frösche und Fische besonderer Schutzmaßnahmen.

Im Bereich des baubedingten Eingriffs auf dem Schwinggrasrasenbiotop westlich des alten Zaunes hat die in der Gebietsmeldung der Westricher Moorniederung genannte Anhang-II-Art Kammmolch ein Habitat (vgl. Plan L 4.5). Zwar wird dieses Habitat als Tabuzone vor Eingriffen geschützt. Durch die Eingriffe in die umgebenden Lebensräume wird aber der Lebensraum des Kammmolchs nach der landschaftsökologischen Verträglichkeitsprüfung erheblich beeinträchtigt. Deswegen hat die Antragstellerin vor Beginn der entsprechenden Baumaßnahme die vorhandene Population in ein bestehendes Kammmolchhabitat in das Umfeld des Glan (Maßnahme A 5.2) umzusiedeln (B 2.1). Die hierfür erforderlichen Flächen stehen nach Mitteilung des Kulturamts Kaiserslautern vom 03.04.2003 ab dem 19.05.2003 zur Verfügung. Die Maßnahme ist zeitlich so auszuführen, dass auf den Lebensrhythmus des Kammmolches Rücksicht genommen wird. Sie hat entweder vor dem Laichen oder vor dem Abwandern des Kammmolchs in sein Winterquartier zu erfolgen. Durch die Maßnahmen A 5.2 wird das neue Habitat weiter aufgewertet, so dass der Erhaltungszustand dieser Art von der landschaftsökologischen Verträglichkeitsprüfung günstig beurteilt wird.

Die Populationen von Moor-, Wasser-, Gras- und Seefrosch, deren Habitate im Baufeld zerstört werden (vgl. Plan L 4.8), sind von der Vorhabenträgerin vor Beginn des Eingriffs in durch feuchte Hochstaudenflure gekennzeichnete Habitate umzusiedeln (B 2.2). Durch die Neuanlage dieses Lebensraumtyps werden auch Habitate für diese Arten geschaffen und damit deren Erhaltungszustand verbessert.

Die Vorhabenträgerin darf zur Sicherung des günstigen Erhaltungszustandes der möglicherweise im Baufeld vorkommenden Libellenart Grüne Keiljungfer (Plan L 4.7), und anderer in diesem Bereich nicht nachgewiesener, aber potenziell denkbarer Libellenarten erst in die Gewässerflächen im Baufeld eingreifen, wenn die Larven im Frühjahr geschlüpft sind. Um die im Substrat der bestehenden Gräben möglicherweise verbleibenden Larven zu retten, sind die neuherzustellenden Gräben mit dem alten Substrat zu „impfen“ (B 1.1).

In den Gewässern auf dem Flugplatzgelände, die durch die Baumaßnahmen betroffen sind, konnten keine Fischarten nachgewiesen werden, die in den Anhängen II, IV oder V der FFH-Richtlinie genannt werden. Ein Vorkommen ist aufgrund der künstlichen Gewässerbedingungen in diesem Bereich extrem unwahrscheinlich (3. Landespflegerische Stellungnahme, S. 29). Um sicherzugehen, dass relevante Fischarten, insbesondere die potenziell in diesem Lebensraum vorkommende Groppe und das Bachneunauge in ihrem Erhaltungszustand nicht beeinträchtigt werden, sind

die Gräben vor ihrer Trockenlegung abzufischen und die angetroffenen Fische in andere artgerechte Gewässer im Meldegebiet umzusiedeln (B 1.2).

Die als Leitart in der Gebietsmeldung genannte Schmetterlingsart Schwarzblauer Bläuling konnte im Flugplatzbereich nicht als tatsächlich vorkommende Art nachgewiesen werden (3. Landespflegerische Stellungnahme, S. 27). Die im Baufeld verlorengehenden potenziellen Habitate (vgl. Plan L 4.7) hat die Antragstellerin durch geeignete Pflege- und Entwicklungsmaßnahmen an anderer Stelle im Meldegebiet zu ersetzen (B 3).

Die im Baufeld vorkommenden Pflanzenarten Torf- und Weißmoos (Anhang II) bzw. Arnika (Anhang V) verlieren durch die Zerstörung der Moor- und Bruchwaldbiotope bzw. die weitgehende Überformung der Wiesenbiotope im Baufeld ihre Habitate. Bei entsprechender Neuanlage der Habitate hat die Vorhabenträgerin darauf zu achten, dass diese Arten umgesiedelt und wieder ausgesät werden (B 5). Für die Sphagnumarten sind durch die Neuanlage und den Ausbau von Moor- und Bruchwaldbiotopen entsprechende Habitate geschaffen. Mit der Herstellung von nährstoffarmen, feuchten Mähwiesen sowie extensiver Mähwiesen werden nach der landschaftsökologischen Verträglichkeitsprüfung nicht nur die Lebensräume der FFH-Arten Arnika und Schwarzblauem Bläuling verbessert, sondern auch die der für diesen Lebensraum typischen Art Keulenbärlapp.

Die Vorhabenträgerin hat den hochmobilen Vogel- und Fledermausarten, die aus dem Flugplatzbereich vertrieben werden, durch Nisthilfen Anreize zum Habitatwechsel und zur Umsiedlung zu geben.

Die Ausweisung von Zwischenmooren als Tabufläche schützt die Habitate der Arten Kammolch, Weiß- und Torfmoos, bietet aber auch Entwicklungsmöglichkeiten für die potenziell vorkommenden Arten Moorfrosch, Moorbärlapp und Kleefarn.

4.5.6.8 Keine zeitliche Funktionslücke

Der zeitliche Rahmen für die technische Ausführung der Maßnahmen zur Sicherung der Kohärenz, wie auch für die anderen Maßnahmen zum Ausgleich oder Ersatz für Eingriffe nach § 5 LPflG und Rodungen nach § 14 Abs. 2 LWaldG wird durch Anhang 5 zur 3. Landespflegerischen Stellungnahme vorgegeben. Die Antragstellerin hat zu Beginn der jeweiligen Baumaßnahmen sicherzustellen, dass der Erhaltungszustand der durch die Baumaßnahmen betroffenen Lebensraumtypen und Arten gewährleistet ist oder wiederhergestellt wird. Für die betroffenen

immobilen Amphibienarten, insbesondere für den Kammmolch müssen Ausweichhabitate geschaffen und die Umsiedlung durchgeführt sein, bevor in die bestehenden Habitate eingegriffen wird, um die zeitliche Lückenlosigkeit des Erhaltungszustandes dieser Arten zu gewährleisten. Auch die bei Kartierungen nicht angetroffenen Arten sind so zu behandeln, als wären sie vorhanden. Die Möglichkeit ihrer Umsiedlung vor Beginn der sie beeinträchtigenden Baumaßnahme ist zu gewährleisten.

Die Eingriffe und die Kompensationsmaßnahmen sind zeitlich gestaffelt entsprechend dieser Vorgabe durchzuführen. Soweit die Kompensationsmaßnahmen die Umsiedlung von Arten betreffen, ist sicherzustellen, dass ein ausreichender zeitlicher Vorlauf für die Durchführung der Kompensationsmaßnahme gegeben ist, bevor der Eingriff erfolgt. Die zeitliche Staffelung von Eingriffen und Maßnahmen und die ökologische Rechtzeitigkeit der Maßnahmen ist durch die Bestellung einer ökologischen Bauleitung sicherzustellen. Die ökologische Bauleitung muss fachlich qualifiziert sein und darf nur im Einvernehmen mit der Genehmigungsbehörde bestellt werden. Die technische Bauleitung hat die Eingriffe und die erforderlichen Kompensationsmaßnahmen mit der ökologischen Bauleitung abzustimmen. Die ökologische Bauleitung überwacht den zeitlichen Ablauf von Eingriffen und Kompensationsmaßnahmen. Sie stellt einen entsprechenden Ablaufplan auf und führt ihn in Abstimmung mit der Genehmigungsbehörde fort. Sie informiert die Genehmigungsbehörde regelmäßig über die vorgesehenen, geänderten, verschobenen und durchgeführten Kompensationsmaßnahmen. Die ökologische Bauleitung hat hinsichtlich jedes Eingriffs festzulegen, zu welchem Zeitpunkt die erforderlichen Kompensationsmaßnahmen spätestens durchgeführt werden müssen.

Die Genehmigungsbehörde ist vor jedem Eingriff über den Umfang des Eingriffs und den Zeitplan der Kompensation zu informieren. Dieser Information ist eine gutachterliche Bewertung durch die ökologische Bauleitung beizufügen.

4.5.6.9 Summationseffekte aus anderen Baumaßnahmen

Der Plan L7 stellt die bereits genehmigten Vorhaben Errichtung von CRG Headquarter, Passagierterminal, Wartungshangars, Versorgungsservice und die Verlegung der Kisling Road dar. Außerdem enthält er weitere geplante Vorhaben auf dem Flugplatz Ramstein, die unmittelbar mit der Aufwertung des NATO-Standortes Ramstein in Verbindung stehen: den Neubau der Firestation 3, des IMF-Gebäudes (Munitionsverpackung), der Rampe 1, eines C5-Hangars, des Lox Plant (Verwaltungsgebäude), eines Einkaufszentrums (KMCC) sowie des CCS-Compound (Verwaltungs- und Lagergebäude). Diese Vorhaben werden außerhalb des Meldegebietes auf Flächen aufgeführt, die bereits jetzt stark durch den

Flughafenbetrieb überformt sind. Ihre Verwirklichung führt nach der landschaftsökologischen Verträglichkeitsprüfung ausschließlich außerhalb des Meldegebietes zu Biotopverlusten und Flächenversiegelungen. Die Vorhaben sind in eigenständigen Genehmigungsverfahren mit eigenen landespflegerischen Begleitplänen zu genehmigen. Eine zusätzliche, von der landschaftsökologischen Verträglichkeitsprüfung noch nicht erfasste Betroffenheit bzw. negative Auswirkung auf den Erhaltungszustand der Westricher Moorniederung ist nach dem derzeitigen Kenntnisstand der Genehmigungsbehörde nicht zu erwarten .

Der Plan L 4.9 stellt die Flächennutzungsplanung der den Flugplatz umgebenden Verbandsgemeinden und Städte dar. Aus den Darstellungen der Flächennutzungspläne ergeben sich nach der landschaftsökologischen Verträglichkeitsprüfung keine aktuellen Konflikte mit dem Meldegebiet. Sollte die Umsetzung von Projekten aufgrund der Flächennutzungspläne in Zukunft solche Konflikte verursachen, sind diese im Rahmen der entsprechenden Genehmigungsverfahren zu bewältigen.

Das Gleiche gilt für die Baustelleneinrichtung, die im Nordosten des Flugplatzes südlich angrenzend an die geplante Rampe 1 errichtet werden soll. Die Baustelleneinrichtung erfolgt auf einem zur Zeit bewaldeten Gelände in einem Gebiet, das später zur flugbetriebsbedingten Waldumbauzone gehören wird. Für den Großteil der Flächen liegt bereits eine Rodungsgenehmigung der Bezirksregierung Rheinhessen-Pfalz (Az. 42-4223/45-Rams4.doc) vom 09.12.1996 nach § 45 Abs. 2 BWaldG vor. Die in dieser Rodungsgenehmigung geforderten Ersatzmaßnahmen sind nach einem Aktenvermerk des Bundesforstamts Rheinland-Pfalz vom 15.01.2003 (Az.: VV 3021 B-I) durchgeführt worden. Die Fläche für die Baustelleneinrichtung befindet sich zwar in unmittelbarer Randlage zum Meldegebiet. Allerdings sind Auswirkungen auf den Erhaltungszustand des Meldegebietes nach der landschaftsökologischen Verträglichkeitsprüfung nicht zu erwarten. Soweit weitergehende Rodungen erforderlich werden, hat die Antragstellerin den für diese Rodungsgenehmigung erforderlichen landespflegerischer Begleitplan zu erstellen.

4.5.6.10 Meldung an die EG-Kommission

Entgegen der Einwendung des BUND war eine vorherige Meldung des Vorhabens an die EG-Kommission nicht notwendig. Da es sich um ein Vorhaben der Landesverteidigung handelt, ist § 34 Abs. 4 Satz 2 BNatSchG nicht einschlägig. Vielmehr bedarf es gem. § 34 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG nur einer nachträglichen Information der EU-Kommission durch die zuständige Behörde über die getroffenen Maßnahmen.

4.6 Beeinträchtigung des Naturschutzgebietes „Östliche Pfälzer Moorniederung“

Der Eingriff in das Naturschutzgebiet „Östliche Pfälzer Moorniederung“ steht dem Ausbau des Flugplatzes nicht entgegen.

Der Ausbau des Flugplatzes Ramstein greift auf einer Fläche von 66,2 ha in das Naturschutzgebiet „Östliche Pfälzer Moorniederung“ ein. Das Naturschutzgebiet ist durch Rechtsverordnung der Bezirksregierung Rheinhessen-Pfalz vom 16.12.1999 (Staatsanzeiger für Rheinland-Pfalz vom 17.01.2000, Nr. 1, S. 7) nach § 12 BNatSchG a. F. (§ 23 BNatSchG n. F.) und § 21 LPfIG festgesetzt und von der SGD-Süd am 14.02.2000 (Staatsanzeiger für Rheinland-Pfalz vom 20.03.2000, Nr. 8) ergänzt worden (NSGV). § 4 NSGV verbietet alle Maßnahmen und Handlungen, die zu einer Zerstörung, Beschädigung oder Veränderung des Gebietes oder seiner Bestandteile oder zu einer nachhaltigen Störung führen können und dem Schutzzweck zuwiderlaufen. Der Ausbau des Flugplatzes Ramstein widerspricht den Verboten in § 4 Satz 2 NSGV, bauliche Anlagen und Einteilungen zu errichten oder zu erweitern, Gewässer einschließlich ihrer Ufer zu verändern oder zu beseitigen, Wald zu roden oder Flächen aufzuforsten, bestimmte Biotoptypen oder Landschaftsbestandteile zu beseitigen oder zu beschädigen sowie wildwachsende Pflanzen aller Art abzutrennen oder zu schädigen.

§ 5 Nr. 15 NSGV befreit die geplante Erweiterung des Flugplatzes Ramstein unmittelbar von den Verboten des § 4 NSGV unter der Voraussetzung, dass die Erweiterung des Flugplatzes in den erforderlichen Genehmigungsverfahren zugelassen wird. Entgegen der Einwendung des BUND bestehen auch keine Mitwirkungsrechte von nach Landesrecht anerkannten rechtsfähigen Vereinen zur Förderung des Naturschutzes und der Landschaftspflege gem. § 60 Abs. 2 Nr. 5 BNatSchG n.F. bzw. § 37 LPfIG i.V.m. § 29 Abs. 1 Satz 1 BNatSchG a.F., § 70 Abs. 1 BNatSchG n. F. Durch die Genehmigung wird die Naturschutzgebietsverordnung nicht geändert.

Die Freistellung in § 5 Nr. 15 NSGV erfasst nicht nur die baubedingten Eingriffe, sondern auch die Eingriffe, die durch Ausgleichsmaßnahmen verursacht werden, wie etwa die Aufforstung von Flächen im Geltungsbereich der Verordnung (§ 4 Satz 2 Nr. 12 NSGV). § 5 Nr. 15 NSGV befreit alle Handlungen oder Maßnahmen von den Verboten des § 4 NSGV, die für die geplante Erweiterung der Flugplatzes Ramstein erforderlich sind. Hierzu gehören auch die Maßnahmen, die nach Bundesnaturschutz- und Landespflegegesetz als Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen notwendig sind, um

den durch den Ausbau bewirkten Eingriff landespflegerisch zu kompensieren, da der Ausbau ohne diese landespflegerischen Kompensationen unzulässig wäre.

4.7 Gesetzlich geschützte Biotope

Die Beeinträchtigung gesetzlich geschützter Biotop nach § 30 Abs. 1 BNatSchG i.V.m. § 24 LPflG steht dem Ausbau des Flugplatzes Ramstein nicht entgegen. Durch den Ausbau des Flugplatzes Ramstein und den erweiterten Betrieb werden 7,3 ha Waldbiotope und 19,57 ha Offenlandbiotope, die durch § 30 Abs. 1 BNatSchG i.V.m. § 24 Abs. 2 LPflG unmittelbar gesetzlich geschützt sind, in Anspruch genommen (LVP. S. 126, Plan 3.3). Der Eingriff erfolgt in die in den Plänen nachgewiesenen Biotope, soweit nicht durch die Einrichtung von Tabuzonen ein Eingriff vermieden werden kann. Der Ausgleich erfolgt aufgrund der Maßnahmen A 1.1, A 1.4, A 1.5, A 2.3, A 2.4, A 2.5, A 2.6, A 2.7, A 3, A 5.4, A 5.5, A 11.7 durch 15,5 ha Waldumbau und 44,9 ha Wiederherstellung, Schaffung und Entwicklung von Offenlandbiotopen. Für Eingriffe in gesetzlich geschützte Biotope bedarf es grundsätzlich einer Genehmigung der zuständigen Landespflegebehörde gem. § 38 Abs. 1 LPflG.

4.8 Besonders geschützte Tier- und Pflanzenarten

Eine Befreiung von den Verboten nach § 24 LPflG erfasst auch die Erlaubnis zur Beeinträchtigung der durch § 42 BNatSchG geschützten Arten. Folgende besonders geschützte Arten (vgl. 4.5.6.7) haben im Eingriffsraum ihre Habitate: Moorfrosch, Kammmolch, Grüne Keiljungfer, Schwarzblauer Bläuling (streng geschützte Arten). Durch den Ausbau des Flughafens werden die Habitate dieser Arten im Flugplatzbereich zerstört. Der notwendige Schutz der Arten wird in Übereinstimmung mit dem landespflegerischen Begleitplan und der landschaftsökologischen Verträglichkeitsprüfung durch die Auflagen B 1 – 5 sichergestellt.

4.9 Naturschutzrechtlicher Eingriff

Der Ausbau des Flughafens Ramstein ist ein unvermeidbarer, aber größtenteils ausgleichbarer und im Übrigen kompensierbarer Eingriff in Natur und Landschaft im Sinne von § 4 Abs. 1 LPflG.

§ 18 BNatSchG findet als bundesrechtliche Rahmenvorschrift, § 11 Satz 1 BNatSchG, keine unmittelbare Anwendung. Nach § 71 BNatSchG haben die Länder eine dreijährige Frist zur Anpassung ihrer Landesvorschriften an das Rahmenrecht.

Diese Frist endet am 04.04.2005. Da das Land Rheinland-Pfalz eine entsprechende Umsetzung noch nicht vorgenommen hat, sind für die Beurteilung und Behandlung des durch den Flugplatzausbau ausgelösten Eingriffs die unter der Geltung des § 8 BNatSchG a.F. erlassenen §§ 4-6 LPfIG maßgeblich.

4.9.1 Eingriff

Eingriffe in Natur und Landschaft sind nach der Legaldefinition von § 4 Abs. 1 Satz 1 LPfIG Veränderungen der Gestalt oder der Nutzung von Grundflächen, die die Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild erheblich oder nachhaltig beeinträchtigen können. Nach § 4 Abs. 1 Satz 2 Nr. 4 LPfIG gilt die Errichtung, die Erweiterung oder wesentliche Umgestaltung von Flugplätzen im Außenbereich als Eingriff. Der Ausbau des Flugplatzes Ramstein greift in den Naturhaushalt und in das Landschaftsbild ein. Der Eingriff erfolgt auf insgesamt 377,4 ha (3. Landespflegerische Stellungnahme, S. 35, Anhang 1 und die Konfliktpläne L 4.1 und L 4.2). Zur Bewertung der Eingriffe in Natur und Landschaft und deren Ausgleich hat die Antragstellerin einen landespflegerischen Begleitplan erstellen lassen, der die durch das Vorhaben beabsichtigten Eingriffe in Natur und Landschaft erfasst, bilanziert und geeignete Maßnahmen zum Ausgleich und zur Kompensation der Eingriffe vorschlägt (vgl. LBP, S. 44 ff.; Plan L 3).

Durch die Errichtung von Funkmasten und Beleuchtungsanlagen im Flugfeld wird auch in das Landschaftsbild eingegriffen. Dagegen ist ein Eingriff in die Erholungsfunktion der Landschaft im Bereich der bau- und flugbedingten Eingriffe entgegen der Stellungnahme der Unteren Landespflegebehörde zu verneinen. Die betroffenen Flächen sind nach dem landespflegerischen Begleitplan bereits jetzt durch den Flugbetrieb erheblich vorbelastet und weisen keine nennenswerte Erholungsfunktion auf. Die Waldnaturschutz- und -umbaumaßnahmen im weiteren Flugplatzumfeld bewirken, dass Waldbereiche mit hoher Landschaftsqualität entwickelt werden. Dies führt auch zu einer Verbesserung der Erholungsfunktion und trägt zur Erhaltung der Wohn- und Lebensqualität bei.

4.9.2 Keine Vermeidbarkeit des Eingriffs

Als Vermeidemaßnahmen sind zum Schutz des Zwischenmoores im Baufeld Tabuflächen von 39,2 ha festgesetzt. Sie sind entgegen der Stellungnahme der Unteren Landespflegebehörde Kaiserslautern in den Lageplänen L 9.1, L 3.3, L 4.1 und L 4.3 dargestellt und auf S. 49 f. der 3. Landespflegerischen Stellungnahme beschrieben. Der Eingriff ist bis auf diese angeordneten Vermeidemaßnahmen (A.

II.) im Bereich des Baufeldes unvermeidbar. Nach § 5 Abs. 1 Satz 1 LPfIG sind vermeidbare Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes zu unterlassen. Eine Vermeidung des gesamten Eingriffs in Natur und Landschaft, der durch den Flugplatzausbau verursacht wird, ist nicht möglich. Die Erweiterung des Militärflugplatzes Ramstein hat höchste Bedeutung für die Landesverteidigung und ist unumgänglich. Trotz der überragenden militärischen Bedeutung des Flugplatzes Ramstein als Logistikzentrum der NATO hat die Antragstellerin bei der Durchführung der Baumaßnahmen besonderes Gewicht auf die Vermeidung von Eingriffen in Natur und Landschaft zu legen, insbesondere die Versiegelung von Flächen auf das notwendige Maß zu beschränken.

4.9.3 Ausgleich des Eingriffs

Unvermeidbare Beeinträchtigungen sind in angemessener Frist zu beseitigen oder auszugleichen, § 5 Abs. 1 Satz 1 LPfIG. Nach § 5 Abs. 1 Satz 2 LPfIG ist ein Eingriff ausgeglichen, wenn nach seiner Beendigung keine erhebliche oder nachhaltige Beeinträchtigung des Naturhaushalts zurück bleibt und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neu gestaltet ist. Das ist der Fall, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts wieder hergestellt sind, vgl. § 19 Abs. 2 Satz 2 BNatSchG.

Die unvermeidbaren Beeinträchtigungen werden durch die angeordneten landespflegerischen Maßnahmen A 1.1, A 1.2, A 1.3, A 1.5, A 1.6, A 1.7, A 3, A 4, A 5.2, A 11.2, A 11.6, A 11.7, A 11.8 und A 16 überwiegend ausgeglichen. Dieser Ausgleich erfolgt eingriffsnah und stellt die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts im Umfang der Ausgleichsmaßnahmen gleichartig innerhalb eines Zeitraums von 25 Jahren wieder her. Auf einer Fläche von insgesamt 505,95 ha erfolgen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, davon entfallen 424,3 ha auf Ausgleichsmaßnahmen (3. Landespflegerische Stellungnahme, S. 38). Die Ausgleichsmaßnahmen verfolgen nach dem landespflegerischen Begleitplan einen multifunktionalen Ansatz. Sie kompensieren mehrere beeinträchtigte Potenziale. Die Gutachter haben in Anhang 5 zu der 3. Landespflegerischen Stellungnahme die Eingriffe den Ausgleichsmaßnahmen zugeordnet.

Die Ausgleichsmaßnahmen gleichen die Beeinträchtigungen des Naturhaushalts so aus, dass seine Funktionen vor und nach dem Eingriff identisch sind. Die beeinträchtigten Funktionen werden in dem Naturraum wiederhergestellt. Naturraum ist der Raum, der in der Gesamtheit seiner belebten und unbelebten Bestandteile einschließlich ihrer Wechselwirkungen eine landschaftsökologische Einheit mit

typischen Standortverhältnissen bildet. Die 3. Landespflegerische Stellungnahme hat naturschutzfachlich nachvollziehbar die nähere Umgebung des Eingriffs mit der VG Ramstein-Miesenbach sowie einzelnen Flächen in den VG Kaiserslautern und Weilerbach definiert, da in diesen Bereichen über die ausgedehnten, an den Flugplatz angrenzenden Waldgebiete sowie durch die vernetzenden Fließgewässer Mohr- und Schwarzbach von einer positiven Rückwirkung auf den Ort des Eingriffs auszugehen ist. Die übrigen Ausgleichsmaßnahmen erfolgen im Naturraum Kaiserslauterer Senke (3. Landespflegerische Stellungnahme, S. 37).

4.9.3.1 Ausgleichsmaßnahmen im Flugplatzbereich

Zusätzlich zu den bereits beschriebenen Maßnahmen A 1.5, A 1.6 und A 1.7 (4.5.6.1) werden im Bereich des Flugplatzes 207,8 ha Wiesen, Rasen und Heideflächen im Umfeld der Start- und Landebahn innerhalb des Zaunes angelegt oder wiederhergestellt (A 1.1). Durch die Maßnahme wird ein der Vornutzung entsprechender Zustand erreicht.

Außerdem werden 9 ha Waldflächen in landwirtschaftlich extensiv genutzten Landschaftsrasen umgewandelt (A 1.2).

4.9.3.2 Maßnahmen im Bereich des Forstamtsbezirks Kaiserslautern

Neben den oben unter Punkt 4.5.6.2 beschriebenen Maßnahmen werden 23,5 ha Wald in gemischte Naturwälder mit Übergängen zu Moorbruchwald umgebaut (A 11.7).

4.9.3.3 Maßnahmen am Geisweiher

Auf einer Fläche von 2,4 ha (davon 1 ha anrechenbar) werden durch mehrfachen Rückschnitt Kulturweiden beseitigt, flache Mulden angelegt und einfache Aufstaumaßnahmen am Moorbach durchgeführt, um eine Feuchtwiese anzulegen.

4.9.3.4 Maßnahmen im Naturschutzgebiet Scheidelberger Woog

Hier werden die oben als Maßnahme A 5.2 gekennzeichnete Renaturierung des Schwarzbachs verbunden mit der Herstellung von 12,4 ha feuchten Hochstaudensäumen und periodisch vernässten Bereichen auch als Ausgleichsmaßnahme für den Eingriff nach § 5 LPflG anerkannt. Im Unterschied zu der Renaturierung des Glans hat die Renaturierung des Schwarzbaches ökologische

Rückwirkung auf das Eingriffsgebiet. Es besteht über das Abflussregime ein ökologischer Zusammenhang mit dem Eingriffsgebiet, während der Glan durch die ökologische Barriere der A 6 vom Eingriffsgebiet getrennt ist und sein Abfluss nordwärts, weg vom Eingriffsgebiet gerichtet ist.

4.9.3.5 Maßnahmen in der VG Ramstein-Miesenbach

Auf einer Fläche von 10,1 ha wird standortgerechter Laubwald auf ehemaligen Acker- und Wiesenstandorten neu angelegt (A 16). Entgegen der Stellungnahme der Unteren Landespflegebehörde werden die Maßnahmen auf den Detailplänen L23.2, L 23.3, L23.4 und L 23.5 parzellenscharf dargestellt.

4.9.3.6 Maßnahmen auf dem ehemaligen Sprengplatz Schrollbach

Auf dem ehemaligen Sprengplatz Schollbach werden 7,5 ha magere Standorte und frisch/feuchte Bereiche als Biotope zum Ausgleich des Verlustes von Offenlandbiotopen entwickelt (A 4).

4.9.4 Ersatzmaßnahmen

Nach den Feststellungen der 3. Landespflegerischen Stellungnahme gleichen die Ausgleichsmaßnahmen knapp 85 % des Eingriffs aus. Der durch den Ausbau des Flugplatzes Ramstein verursachte Eingriff in die Natur und das Landschaftsbild bleibt im Übrigen unausgeglichen. Durch das Vorhaben kommt es zu nicht ausgeglichenen Bodenversiegelungen, Überformungen von Wald- und Offenlandbiotopen, Trockenlegung von Gewässern und Beeinträchtigungen von Lebensräumen für wildlebende Tiere und Pflanzen. Diesen erheblichen Beeinträchtigungen steht die Bedeutung des Flugplatzes Ramstein für die Landesverteidigung gegenüber.

Das Vorhaben ist zulässig, da der Ausbau des Flugplatzes den Belangen der Landschaftspflege bei der Abwägung aller Anforderungen an Natur und Landschaft im Range vorgeht, § 5 Abs. 2 LPflG. Die Anforderungen an Natur und Landschaft ergeben sich aus § 1 Abs. 2, Abs. 1 LPflG. Danach sind die Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts, die Nutzungsfähigkeit der Naturgüter, die Pflanzen- und Tierwelt sowie die Vielfalt, Eigenart und Schönheit von Natur und Landschaft als Lebensgrundlagen des Menschen und als Voraussetzung für seine Erholung in Natur und Landschaft nachhaltig zu sichern. Die Auswirkungen des Ausbaus auf diese Belange werden im landespflegerischen Begleitplan und seinen Fortschreibungen ausführlich dargestellt.

Der Ausbau des Flugplatzes Ramstein ist zentraler Bestandteil des „Sechs-minus-Eins-Konzeptes“ zur Sicherung der militärisch notwendigen Einsatzmöglichkeiten in Europa, dem Nahen und dem Mittleren Osten. Der Flugplatz Ramstein soll der zentrale logistische Stützpunkt der NATO-Truppen in der Bundesrepublik werden. Aufgrund der Topografie, der jahrzehntelangen Nutzung als Militärflugplatz und der vorhandenen Bebauung auf dem Gelände des Militärflugplatzes Ramstein ist die Wahl eines alternativen, weniger eingreifenden Standortes für das Vorhaben nicht möglich. Der Ausbau des Flugplatzes Ramstein dient, wie bereits im Zusammenhang mit dem Eingriff in das FFH-Gebiet dargelegt, der Landesverteidigung, die auch naturschutzrechtlich ein zwingender Grund des überwiegenden öffentlichen Interesses ist. Die nicht ausgeglichenen Versiegelungen, Waldumbauten, Rodungen und Zerstörung von Feuchtbiotopen haben gegenüber der militärischen Notwendigkeit des Ausbaus des Flugplatzes Ramstein ein geringeres Gewicht.

Die nicht ausgeglichenen Beeinträchtigungen werden durch die Ersatzmaßnahmen A 1.4, A 2, A 5.1, A 5.4, A 5.5, A 6.1, A 6.2, A 6.3, A 15.5. gem. § 5 Abs. 3 LPfIG gleichwertig kompensiert. Sie sind nach dem landespflegerischen Begleitplan geeignet, die durch den Eingriff gestörten Funktionen gleichwertig an einer anderen Stelle zu gewährleisten. Die festgesetzten Ersatzmaßnahmen erfolgen so eingriffsnah wie möglich, wie sich aus dem Plan L 10 ergibt. Der Suchraum wurde nur geringfügig über die Kaiserslauterer Senke hinaus vergrößert. Der funktionale Zusammenhang zwischen der Ersatzmaßnahme und dem auszugleichenden Eingriff ist nicht gebockert (vgl. Anhang 1 und 3 zur 3. Landespflegerische Stellungnahme). Die festgesetzten Ersatzmaßnahmen kompensieren die nicht ausgeglichenen, durch den Eingriff beeinträchtigten Funktionen vollständig.

4.9.4.1 Maßnahmen im Flugplatzbereich

Im Flugplatzbereich wird die Maßnahme A 1.4 (vgl. 4.5.6.1) durchgeführt.

4.9.4.2 Maßnahmen im Lager Miesau

Neben den oben unter 4.5.6.3 beschriebenen Maßnahmen A 2.1, A 2.2., A 2.7, A 2.10 und A 2.11 werden im Bereich des Lagers Miesau folgende Maßnahmen ergriffen, die unvermeidbare und nicht ausgeglichene Eingriffe in die Natur in sonstiger Weise kompensieren.

Der Neuwoogbach wird renaturiert. Das Gewässerbett erhält einen neuen Verlauf. Der alte Verlauf wird als Stillgewässer aufgestaut (A 2.3). In der XArea werden

Gewässerränder entwickelt (A 2.4). Ebenfalls zum Ausgleich von Verlusten von Vorwald und Gehölzen wird auf einer Fläche von 0,1 ha der Gewässerrand am Entengraben entwickelt, insbesondere die Uferzone abgeflacht. Zum Ausgleich des Verlustes von Röhrichten und Kleinseggenrieden werden die Gewässerränder an Teichen bei der Testrange entwickelt. Es wird Gehölzbewuchs am Süd- und Westrand entfernt und die Uferzone abgeflacht. Die Maßnahme erfasst einen Bereich von 0,5 ha.

Im Bereich des Lagers Miesau werden Hütten des Sonderlagers zurückgebaut, die bestehenden Versiegelungen beseitigt und das Gelände mit Eichen und Buchen aufgeforstet. Insgesamt betrifft diese Ersatzmaßnahme eine Fläche von 3,1 ha. Zum Ausgleich von Verlusten an Vorwald und Gehölzen wird ein Niedermoor entwickelt. Dazu werden Fichten gerodet und Rückstaugraben auf 350 m Länge angelegt. Dadurch kommt es zu einer Vernässung des Umfeldes. Die Maßnahme findet auf einer Fläche von 1,8 ha statt.

4.9.4.3 Maßnahmen im Naturschutzgebiet Scheidelberger Woog

Als Ersatzmaßnahmen werden außerdem die bereits oben beschriebenen (4.5.6.4) Maßnahmen A 5.1 und 5.4 durchgeführt.

4.9.4.4 Maßnahmen im Naturschutzgebiet Sprießwald und Streitwiese

In diesem Bereich wird die unter 4.5.6.5 beschriebene Maßnahme A 5.5 zum Ausgleich des Verlustes von Moor- und Bruch- sowie Bachuferwald durchgeführt.

4.9.4.5 Maßnahmen in Kriegsfeld

Zur Kompensation für die noch nicht ausgeglichenen Versiegelungen im Flugplatzbereich werden im Sonderlager North Point die Zaunanlage und Wege zurückgebaut und eine Fläche von 15 ha als Mischwald wieder aufgeforstet. Weitere 4,6 ha werden durch den Rückbau der durch 200 abzureißende baufällige Eternithütten verursachten Bodenversiegelung und die Entsiegelung des Motorpools durch Aufforstung als Mischwald zum Ausgleich für neu versiegelte Flächen herangezogen (A 6.2, A 6.1). Nach der Stellungnahme des Landesamts für Denkmalpflege besteht eine hohe Wahrscheinlichkeit, dass in dem Gebiet der Maßnahme A 6.1 archäologische Funde vorkommen. Im Rahmen der Ausführung der Maßnahme ist daher darauf zu achten, dass dem Landesamt für Denkmalpflege der Beginn der Bauarbeiten rechtzeitig angezeigt wird. Eventuelle Funde sind dem Landesamt unverzüglich zu melden. Sollte sich herausstellen, dass aus archäologischen Gründen vertiefte Grabungen notwendig sind, sollen die Interessen

des Denkmalschutzes im Rahmen der gesetzlichen Vorschriften und des Erforderlichen bei der Ausführung der Maßnahmen berücksichtigt werden.

4.9.4.6 Maßnahmen in Mörsfeld/Gemarkung Wohnsheim

Es werden 3.000 m Zaunanlagen und Gebäude zurückgebaut. Auf den frei werdenden Flächen von 3,3 ha wird Wald neu angelegt (A 6.3).

4.9.4.7 Maßnahmen im Forstamtsbezirk Waldmoor

Zum Ausgleich für die Beeinträchtigung von Gewässerfunktionen im Flugplatzbereich wird ein Querbauwerk im Glan zurückgebaut und die naturnahe Gestaltung des Uferbereichs mit einer insgesamt anrechenbaren Fläche von 0,6 ha durchgeführt (A 15.5). Die bei dem Rückbau des Querbauwerkes anfallenden Materialien (Bauschutt, Beton, Armierungsstahl etc.) sind einer ordnungsgemäßen Entsorgung in einer dafür zugelassenen Anlage zuzuführen.

4.9.5 Eingriffe in das Landschaftsbild

Nach § 5a Abs. 1 LPflG i.V.m. § 2 Nr. 2c der Verordnung über Ausgleichszahlungen wird ein Betrag von €40.903,20 als Ausgleichszahlung für die Errichtung von drei Masten mit einer Höhe von jeweils mehr als 20m im Außenbereich festgesetzt.

Die Errichtung von zwei 40 m hohen Flugmastantennen an der Gefahrgutplattform und einer 60 m hohen Flugmastantenne an der Rampe 5 ist ein unvermeidlicher, nichtausgleichbarer Eingriff in das Landschaftsbild. Dieser erhebliche Eingriff kann nicht durch Ersatzmaßnahmen kompensiert werden. Selbst unter Zugrundelegung des multifunktionalen Kompensationsansatzes ist keine der festgesetzten Ersatzmaßnahmen geeignet, die Landschaftsbildfunktion an einem anderen Ort zu verbessern. Können die durch einen nicht ausgleichbaren Eingriff gestörten Funktionen der Landschaft auch durch Ersatzmaßnahmen nach § 5 Abs. 3 LPflG nicht ausgeglichen werden, so hat der Verursacher für die an Natur und Landschaft verbleibenden erheblichen Beeinträchtigungen eine Ausgleichszahlung an das Land Rheinland-Pfalz zu leisten, deren Höhe sich nach Dauer und Schwere des Eingriffs sowie nach Wert oder Vorteil für den Verursacher bemisst, § 5a Abs. 1 LPflG. Die Ausgleichsverordnung verlangt für Hochbauten je Einzelanlage einen Einheitssatz von €511,29 je laufende Meter über 20 m Höhe. Die Antragstellerin errichtet zwei Masten von 40 m Höhe an der Gefahrgutplattform und einen Mast mit 60 m Höhe an der Rampe 5. Damit sind insgesamt 80 m à €511,29 auszugleichen. Nicht ausgleichspflichtig nach § 2 Nr. 2 lit. c) AusglV ist dagegen die Anbringung von 80 Beleuchtungsmasten mit einer Höhe über 0,5m und unter 20m sowie von 40

Bodenfeuern mit einer Höhe von unter 0,5 m (vgl. Anhang 7 zur 3. Landespflegerischen Stellungnahme).

4.9.6 Forstwirtschaftliche Eingriffe

Wald ist in der Gesamtheit und Gleichwertigkeit seiner Wirkungen dauerhaft zu erhalten, zu schützen, erforderlichenfalls zu mehren und durch Leistungen der Forstwirtschaft zu pflegen und weiterzuentwickeln, § 1 Nr. 1 BWaldG, § 1 Nr. 1 LWaldG. Die durch das Vorhaben verursachten forstwirtschaftlichen Eingriffe führen zu einem Verlust von 139,7 ha Waldfläche. Diesem Eingriff stehen Ersatzaufforstungen nach § 14 Abs. 2 LWaldG auf einer Fläche von 139,9 ha gegenüber (vgl. Anhang 4 zur 3. Landespflegerischen Stellungnahme). 130,9 ha der Ersatzaufforstungen (= 94,06%) erfolgen nach dem landespflegerischen Begleitplan eingriffsnah im forstwirtschaftlich maßgeblichen Naturraum „Saarländisch-Pfälzische Moorniederung“ sowie in unmittelbar angrenzenden Naturräumen. Der Ausgleich für die verbleibenden 9 ha Eingriff erfolgt eingriffsfremd (3. Landespflegerische Stellungnahme, S. 7). Der Naturraum „Saarländisch-Pfälzische Moorniederung“ hat einen überdurchschnittlichen Waldanteil von mehr als 42 % seiner Fläche. Bei dieser Ausgangssituation ist es auch im Hinblick auf die Konflikte mit landwirtschaftlichen Interessen an der Nutzung möglich und gegebenenfalls notwendig, bei der Ersatzaufforstung auf benachbarte Naturräume auszuweichen.

Als Ersatzaufforstungen nach § 14 Abs. 2 LWaldG werden die bereits als Kompensationsmaßnahmen im FFH-Bereich bzw. für den naturschutzrechtlichen Eingriff beschriebenen Maßnahmen A 1.3, A 2.2, A 5.5, A 6.1, A 6.2 und A 16 durchgeführt. Daneben werden im Baufeld auf dem Flugplatzgelände 9,0 ha aufgeforstet (A 7). Im Forstamtsbezirk Otterberg werden 54,4 ha Acker- und Grünland in standortgerechten Laub-Mischwald aufgeforstet (A 9). Entgegen der Stellungnahme der Unteren Landespflegebehörde sind die betroffenen Flurstücke der Maßnahme A 9 in den Detailplänen L 14.2, L 14.3, L 14.4, L 14.5 und L 14.6 parzellenscharf dargestellt. Im Forstamtsbezirk Winnweiler werden 13,5 ha standortgerechter Laub-Mischwald neu angelegt (A 20). Die Flurstücke 1638 und 1639 sind von der Maßnahme A 20 entsprechend der Stellungnahme der SGD Süd vom 13.01.2003 ausgenommen, da es sich um wertvolle Streuobstbestände handelt. Dagegen können die Flurstücke 1647 und 1648 in die Maßnahme A 20 einbezogen werden. Entgegen der vorgenannten Stellungnahme der SGD Süd sind diese Grundstücke noch nicht für Ersatzmaßnahmen für die Erweiterung des Steinbruchs Wolfsmühle der Basalt AG (?) reserviert. Es wurde lediglich beim zuständigen Forstamt angefragt, ob auf diesen Flächen Ersatzmaßnahmen durchgeführt werden könnten. Die Basalt AG (?) hat das Genehmigungsverfahren aber bislang nicht weiter voran getrieben.

4.10 Gewässereingriffe

Der Bestand des FFH-Meldegebiets „Westricher Moorniederung“ ist unmittelbar von einem geringen Grundwasserflurabstand abhängig. Zur Vermeidung erheblicher Beeinträchtigungen sind daher alle Baumaßnahmen so auszulegen, dass der Wasserhaushalt des Gebietes nicht dauerhaft negativ verändert wird. Für eventuell während der Baumaßnahmen durchzuführende Grundwasserabsenkungen sind geeignete Maßnahmen (z.B. Re-Injektionen des Förderwassers) vorzusehen, welche diese Eingriffsfolgen minimieren. Durch eine ökologische Bauleitung sind hydraulische Verhältnisse (Absenkradien, Grundwasserzustrom und -abstrom) zu überwachen, um Schädigungen der Biotope durch Trockenfallen zu verhindern.

Da im Bereich der Air Base Ramstein zahlreiche Boden- und Grundwasserkontaminationen bekannt sind, die der behördlichen Überwachung unterliegen, kann nicht ausgeschlossen werden, dass bei Sumpfungmaßnahmen während der Bauphase kontaminiertes Grundwasser gefördert wird, so dass für diesen Fall entsprechende technische Vorkehrungen zu treffen sind.

Es erfolgen Eingriffe in die auf dem Flugplatzgelände vorhandenen Gewässer durch Gewässerbeseitigung (8.450,00 m, davon 1.770,00 m verrohrt) und -neuanlage (9.750,00 m davon 1.750,00 m verrohrt) von Mohr-, Floß- und Hundsbach. Durch die Bodenversiegelung kommt es im gesamten Baubereich zu einer Veränderung der Standortbedingungen, insbesondere einer Erhöhung des oberirdischen Wasserabflusses und einer verringerten Grundwasserneubildung. Die Gewässergütestruktur verschlechtert sich um 6.700 Wertpunkte (vgl. Anhang 2). Wegen der Errichtung des Regenrückhaltebeckens II muss eine Fläche von 4,4 ha Wald gerodet werden. Von dieser Fläche werden abschließend 9.730 m² versiegelt. Die Errichtung des Regenrückhaltebeckens VI führt zu einem Verlust von 3,96 ha Offenland, Wirtschaftswald und geringen Anteilen von Erlenbruch- und sumpfwald sowie einer abschließenden Neuversiegelung von 1.500 m². Zu einer Neuversiegelung von 1.032 m² führen die neu herzustellenden Gewässereinleitungen und schließlich werden 9.750 m² durch die Anlage von Gewässergräben überformt. Die genannten Maßnahmen sind Gegenstand eines selbständigen wasserrechtlichen Genehmigungsverfahrens. Aus der Sicht der Genehmigungsbehörde besteht im Hinblick auf die Erfordernisse des Naturschutzes und der Landschaftspflege kein Anlass, über diese nachfolgend beschriebenen Maßnahmen hinauszugehen.

Der Eingriff in die Gewässergütestruktur (Plan L 7.1) wird neben den Maßnahmen A 5.1 und A 5.2 durch die Renaturierung des Mohrbaches (vgl. Plan L 10) ausgeglichen (vgl. Anhang 2), die Gegenstand eines gesonderten wasserrechtlichen Genehmigungsverfahrens ist. Durch die Renaturierung des Mohrbaches wird die Fließgeschwindigkeit des Wassers nicht verändert. Die Gewässerrenaturierungen werden so ausgeführt, dass es nicht zu einer vergrößerten Belästigung von Anwohnern durch Insekten kommt. Der Eingriff durch die Errichtung des Regenrückhaltebeckens II wird durch Rasenansaat in der Umgebung des Regenrückhaltebeckens II, im Übrigen durch Abbuchung vom Ökokonto ausgeglichen. Das Regenrückhaltebecken VI wird naturnah gestaltet. Damit erfolgt ein unmittelbarer landespflegerischer Ausgleich für entfallende Vegetationsbestände. Ersatzaufforstungen werden in der VG Ramstein-Miesenbach vorgenommen. Die verbleibenden Eingriffe werden durch eine Abbuchung vom Ökokonto vorgenommen. Die durch die Einleitungen verursachten Versiegelungen werden durch Abbuchung vom Ökokonto ausgeglichen. Die Maßnahmen des Ökokontos beruhen auf Entsiegelungen durch Rückbau von Gebäuden und Verkehrsflächen im Bereich des Flugplatzes.

Die Renaturierungsmaßnahmen sind so auszuführen, dass angrenzende Grundstücke nicht beeinträchtigt werden, es insbesondere nicht zu Staunässe kommt. Die Unterhaltung der renaturierten Gewässer kann gem. § 65 Abs. 3 LWG der Vorhabenträgerin übertragen werden. Über die Übertragung der Unterhaltungslast entscheidet die zuständige Behörde.

4.11 UVP-Pflichtigkeit

Über die fachrechtliche Bewertung hinaus war für den Ausbau des Militärflugplatzes Ramstein keine Umweltverträglichkeit nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) erforderlich. Nach Ziff. 14.12 der Anlage 1 zu § 3 UVP ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung nur für den Bau eines Flugplatzes im Sinn der Begriffsbestimmung des Abkommens von Chicago von 1944 zur Errichtung der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (Anhang 14) mit einer Start- und Landebahnlänge von mehr als 500 m notwendig. Nach § 3e Abs. 1 Nr. 1 UVP besteht eine UVP-Pflicht auch für die Änderung oder Erweiterung eines Vorhabens, für das als solches bereits eine UVP-Pflicht besteht, wenn die in der Anlage 1 für das Vorhaben der Spalte 1 angegebenen Größen- oder Leistungswerte durch die Änderung oder Erweiterung selbst erreicht oder überschritten werden.

§ 3e Abs. 1 Nr. 2 UVPG schreibt in Verbindung mit § 3c Abs. 1 Satz 1 UVPG die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung aufgrund einer Einzelfallprüfung vor, wenn in der Anlage 1 zum UVPG für ein Vorhaben eine allgemeine Vorprüfung vorgesehen ist und das Vorhaben nach Einschätzung der zuständigen Behörde aufgrund überschlägiger Prüfung unter Berücksichtigung der in Anlage 2 zum UVPG genannten Kriterien erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen haben kann.

Der Militärflugplatz Ramstein ist kein Zivilflughafen im Sinne des Chicagoer-Abkommens und damit durch die Definition in Ziff. 14.12 der Anlage 1 zu § 3 UVPG nicht erfasst. Da Umweltverträglichkeitsprüfungen nur für die in Anlage 1 aufgeführten Vorhaben durchzuführen sind, ist die Errichtung oder Änderung eines Militärflugplatzes nicht UVP-pflichtig. Entsprechend ist auch die Erweiterung oder Änderung eines Militärflugplatzes nicht nach § 3e Abs. 1 Nr. 1 UVPG UVP-pflichtig, da für einen Militärflugplatz an sich bereits keine UVP-Pflicht besteht.

Die Vorschriften über die Einzelfallprüfung nach § 3e Abs. 1 Nr. 2 UVPG finden ebenfalls keine Anwendung auf den Ausbau des Flugplatzes Ramstein. Dabei kann offen bleiben, ob die in Anlage 2 zum UVPG genannten Kriterien vorliegen. Auch § 3e Abs. 1 Nr. 2 UVPG setzt voraus, dass das ursprüngliche Vorhaben als solches bereits einer UVP-Pflicht unterlag. Da es sich bei dem Flugplatz Ramstein aber um einen Militärflugplatz handelt, ist das nicht der Fall.

4.12 Ergebnis

Die von dem Ausbau des Flugplatzes ausgehenden Auswirkungen auf das Meldegebiet, die verursachten Eingriffe in Landschaft und Natur gem. § 5 LPflG und die Eingriffe nach § 14 Abs. 2 LWaldG werden durch die landespflegerischen Auflagen bewältigt. Die landespflegerischen Auflagen ordnen z. T. multifunktional Sicherungs-, Ausgleichs-, Ersatz- und/oder Forstersatzmaßnahmen an. Dieser multifunktionale Ausgleich entspricht auch den Ausbaumaßnahmen, die zu forstrechtlich, naturschutzrechtlich und FFH-relevanten Eingriffen auf den gleichen Flächen führen. Insgesamt ergeben sich aus der landschaftsökologischen Verträglichkeitsprüfung und dem landespflegerischen Begleitplan, dass die durch den Eingriff verursachten Beeinträchtigungen des Beitrags des Meldegebiets zur Kohärenz des Europäischen-ökologischen Netzes „Natura 2000“, die Eingriffe in Natur und Landschaft und die forstrechtlichen Eingriffe ausgeglichen werden. Die Kompensationsmaßnahmen werden entsprechend dem in Anhang 5 zur 3. Landespflegerischen Stellungnahme abgegebenen Zeitplan unter der Aufsicht einer ökologischen Bauleitplanung zeitnah zu dem Eingriff ausgeführt. Die Vorhabenträgerin hat diesen Zeitplan zu beachten und Abweichungen von diesem

Zeitplan der Genehmigungsbehörde mit Begründung anzuzeigen. Die Kompensationsmaßnahmen enden nicht mit dem Ende der technischen Ausführung der jeweiligen Maßnahme, sondern erst, wenn die Kompensationsmaßnahme ihre volle ökologische Wirksamkeit entfaltet. Aus diesem Grund ist es erforderlich, dass in Absprache mit der Genehmigungsbehörde für alle Maßnahmen ein ausreichendes und langfristiges Monitoring durchgeführt wird. Die Einzelheiten dieses Monitorings werden in den Ausführungs- und Pflegeplänen geregelt.

5. Schutz vor Fluglärm

Gemäß § 6 Abs. 2 Satz 1 LuftVG ist vor Erteilung der Genehmigung besonders zu prüfen, ob bei dem Vorhaben der Schutz vor Fluglärm angemessen berücksichtigt ist.

Zur Beurteilung des Fluglärms hat die Antragstellerin mit dem Antrag ein schalltechnisches Gutachten über die zu erwartende Fluglärmbelastung, eine schalltechnische Prognose über den in der Flugplatzumgebung zu erwartenden Bodenlärm sowie ein medizinisches Gutachten über die Auswirkungen des Flug- und Bodenlärms auf die Bevölkerung vorgelegt.

5.1 Schalltechnisches Gutachten Fluglärm

An- und Abflüge von Luftfahrzeugen auf den bzw. von dem Militärflugplatz Ramstein sind mit Lärmimmissionen verbunden, die dem Flugplatzbetrieb zugerechnet werden. Zum Zwecke der Ermittlung und Bewertung der nach Durchführung der beantragten Maßnahmen künftig zu erwartenden Fluglärmimmissionen ist im Auftrage der Antragstellerin das schalltechnische Gutachten über die am Militärflugplatz Ramstein zu erwartende Fluglärmbelastung der AVIA Consult Rüdiger Barthel und Klaus Schmelter GbR vom 15.04.2002 erstellt worden. Zur Beurteilung der zu erwartenden Fluglärmbelastung sind Berechnungen sowohl über den Ausgangszustand der derzeitigen Flugplatzkonfiguration als auch über den Ausbauzustand nach Durchführung der beantragten Erweiterungsmaßnahmen durchgeführt worden. Ergänzend wurden die Daten des militärischen Flugbetriebes vor 1993 herangezogen, wie er im Lärmschutzbereich aus dem Jahre 1983 zum Ausdruck kommt.

Grundlage für die Berechnung der Lärmbelastung war das Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm vom 30.03.1971 (BGBl. I S. 282) und das in der dazu erlassenen Anleitung zur Berechnung (AzB) beschriebene akustische Modell sowie die ebenfalls in der AzB enthaltenen Daten zur Beschreibung der verschiedenen Flugzeugklasse in der aktuellen Fassung (AzB 99). Entsprechend der Berechnungsformel in der Anlage zu

§ 3 FluglärmG geht das Fluglärmgutachten bei der Berechnung des äquivalenten Dauerschallpegels von einem Halbierungsparameter $Q = 4$ aus. Um die Bewertung der Fluglärmbelastung aus medizinischer Sicht zu erleichtern, wurde ergänzend eine Fluglärmrechnung mit einem Halbierungsparameter von $Q = 3$ durchgeführt. In Abstimmung mit den medizinischen Gutachtern wurden auch maximale Schallpegel und mittlere Maximalpegel bestimmt. Nach diesen Parametern wurden u.a. die folgenden Berechnungen und Darstellungen durchgeführt:

- Berechnung der Isophonen für die Pegelwerte $L_{eq\ 4} = 75$ dB(A), 67 dB(A) und 62 dB(A);
- Berechnung der Isophonen für die Pegelwerte $L_{eq\ 3} = 65$ dB(A) und 62 dB(A);
- Berechnung des Lärmgefährdungsgebietes mit den mittleren Pegelhäufigkeiten 19 x 99 dB(A) tags von 6.00 bis 22.00 Uhr;
- Ermittlung der Schallbelastung an 74 ausgewählten Immissionsorten in der Flugplatzumgebung (äquivalente Dauerschallpegel) $L_{eq\ 4}$ und $L_{eq\ 3}$, maximale A-Schallpegel, energetisch gemittelte Maximalpegel sowie mittlere Maximalpegel $L_{Am\ 5\ %}$, logarithmisch gemittelter maximaler A-Schallpegel der lautesten Fluglärmereignisse mit einem Anteil von 5 % an allen Ereignissen sowie die Statistik der Häufigkeit der maximalen A-Schallpegel in einem Pegelintervall von 3 dB(A).

Die Ermittlung eines Nachtschutzgebiets mit den Pegelhäufigkeiten 6 x 75 dB(A) nachts von 22.00 Uhr bis 6.00 Uhr war nicht möglich, da die Anzahl der durchschnittlichen täglichen Nachtflugbewegungen bei etwa fünf liegt und mehr als sechs Flugbewegungen in einer Nacht nur selten zu erwarten sind. In Abstimmung mit den medizinischen Gutachtern wurden als Hilfsgröße für die Bewertung des Nachtflugbetriebes Zonen eines durchschnittlichen äquivalenten Dauerschallpegels (Halbierungsparameter $Q = 3$) für die Pegelwerte von 55 und 50 dB(A) ermittelt.

Zur Ermittlung der Eingangsdaten für den Ausgangszustand mit der derzeitigen Flugplatzkonfiguration wurde der durchschnittliche Flugbetrieb der Jahre 1997 bis 2000 ermittelt; weiterhin wurde die Flugstreckenführung bis zum 31.10.2001 zugrundegelegt.

Zur Berechnung der Prognose für den Ausbauzustand stellten die Gutachter die von der Vorhabenträgerin erwarteten Flugbewegungszahlen für das Jahr 2011 ein. Die gegenüber dem Ausgangszustand prognostizierte Zunahme der Flugbewegungen um rund 50 % ist dabei vorrangig auf die Übernahme der Mission der Rhein-Main Air

Base zurückzuführen. Teilweise wurden auch Reserven für die Auswirkung von Krisensituationen und Manövern eingerechnet, so dass eine höhere Zahl der Flugbewegungen angenommen wurde, als sich allein aus der Verlagerung der Aufgaben von Rhein-Main Air Base nach Ramstein ergeben würde. Darüber hinaus wurden die veränderten Flugstrecken berücksichtigt, die sich aus der geänderten Richtung der Hauptstart- und Landebahn um ca. 4 Grad ergeben sowie aus den neuen Festlegungen, die sich aus der Organisation der Nutzung des Luftraumes in Deutschland ergeben, die im November 2001 in Kraft gesetzt wurden. Ein wesentlicher Teil der Vergrößerung der Fluglärmszonen nördlich des Flugplatzes war dabei auf die Absenkung der Abflughöhen für den VFR-Abflug von Kampfflugzeugen auf eine Endhöhe von 375 m zurückzuführen, die nicht vorhabenbedingt war.

Grundlage für die Berechnung der Fluglärmswirkungen ist die „Anleitung zur Berechnung von Lärmschutzbereichen an zivilen und militärischen Flugplätzen nach dem Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm – Anleitung zur Berechnung (AzB) –“ vom 27.02.1975, GMBI 1975, S. 162. Die nicht in der AzB enthaltenen Angaben für die militärischen Flugzeugklassen wurden vom Umweltbundesamt zur Verfügung gestellt. Die verschiedenen Flugzeugtypen wurden im DES-MIL in Flugzeuggruppen zusammengefaßt.

Definition von Flugzeuggruppen gemäß AzB:

Flugzeuggruppe	Flugzeugklasse	Erläuterung
PROP-MIL 1	M 1/2	Propellerflugzeuge mit Kolben- oder Turbinenmotor mit einer Höchststartmasse (MTOM) bis zu 5,7 t
PROP-MIL 2	M 3/4	Propellerflugzeuge mit Kolben- und Turbinenmotor mit einer Höchststartmasse (MTOM) von mehr als 5,7 t
S-MIL 1	M 5/6	F-4 Phantom
S-MIL 2	M 7/8	Tornado
S-MIL 3	M 9/10	F-15 Eagle, F-16 Falcon
S-MIL 5	M 13/14	A-10 Thunderbolt II
S 1 M	M 23/24	Transportflugzeuge mit Strahltriebwerken mit einer Höchststartmasse (MTOM) bis zu 100 t, die nicht den Anforderungen des Anhangs 16, Band I, Kapitel 2 zu dem Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt (ICAO) entsprechen
S 2 M	M 25/26	Sonstige Transportflugzeuge mit Strahltriebwerken mit einer Höchststartmasse (MTOM) bis zu 100 t, die nicht den Anforderungen des Anhangs 16, Band I zu dem Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt (ICAO) entsprechen
S 3 M	M 37/38	Transportflugzeuge mit Strahltriebwerken mit einer Höchststartmasse (MTOM) von mehr als 100 t, die den Anforderungen des Anhangs 16, Band I, Kapitel 2 zu dem Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt (ICAO) entsprechen

S 4 M	M 39/40	Sonstige Transportflugzeuge mit Strahltriebwerken mit einer Höchststartmasse (MTOM) von mehr als 100 t, die nicht den Anforderungen des Anhangs 16, Band I zu dem Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt (ICAO) entsprechen
S 5 M	M 31/32	Transportflugzeuge mit Strahltriebwerken mit einer Höchststartmasse (MTOM) bis zu 150 t, die den Anforderungen des Anhangs 16, Band I, Kapitel 3 zu dem Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt (ICAO) entsprechen
S 6 M	M 33/34	Transportflugzeuge mit Strahltriebwerken mit einer Höchststartmasse (MTOM) von mehr als 150 t und einer Höchststartmasse (MTOM) bis zu 340 t, die den Anforderungen des Anhangs 16, Band I, Kapitel 3 zu dem Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt (ICAO) entsprechen
S 7 M	M 36/35	Transportflugzeuge mit Strahltriebwerken mit einer Höchststartmasse (MTOM) von mehr als 340 t, die den Anforderungen des Anhangs 16, Band I, Kapitel 3 zu dem Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt (ICAO) entsprechen
H 2	H 2	Hubschrauber mit einer Höchststartmasse (MTOM) von mehr als 2,5 t

Zuordnung von Flugzeugtypen zu den Flugzeuggruppen der AzB:

Flugzeuggruppe	Flugzeugmuster
PROP-MIL 1	C-12, C-26, L 410, Jetstream 31
PROP-MIL 2	A-748, C-130, C-160, F-50, P-3
S-MIL 1	F-4, Mirage, AMX
S-MIL 2	Tornado
S-MIL 3	F-15, F-16
S-MIL 5	A-10
S 1 M	C-20
S 2 M	C-9
S 3 M	C-135
S 4 M	C-5, C-141, DC-8
S 5 M	C-21, C-560
S 6 M	C-17, DC-10, KC-10
S 7 M	B-747

Die Flugbewegungszahlen für die einzelnen Flugzeugklassen wurden jeweils für die 6 verkehrsreichsten Monate wie folgt eingestellt:

Flugzeuggruppe	Anzahl der Flugbewegungen					
	Ausgangszustand (DES-MIL 2000)		Ausbauzustand (DES-MIL 2011)		Lärmschutzbereich (DES-MIL 08/81)	
	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht
PROP-MIL 1	2.164	56	3.300	-	5.446	22
PROP-MIL 2	11.000	140	16.184	450	5.490	-
S-MIL 1	950	22	1.032	30	24.723	35
S-MIL 2	357	8	730	22	-	-
S-MIL 3	832	18	1.022	30	-	-
S-MIL 5	237	6	440	14	-	-
S-MIL 7	-	-	-	-	18.915	156
S 1 M	692	8	2.020	54	-	-
S 2 M	688	12	2.021	54	-	-
S 3 M	1.024	26	438	16	-	-
S 4 M	1.708	42	3.068	94	-	-
S 5 M	1.034	16	2.473	66	-	-
S 6 M	1.364	36	1.746	56	-	-
S 7 M	342	8	436	14	-	-
Summe S-Mil	9.228	202	15.416	450	43.638	191
Summe Flugz.	22.392	398	35.800	900	54.574	213
H2	56	4	2.900	-	9.940	30
Summe	22.448	402	38.700	900	64.514	243

Die Verteilung der Flugbewegungen auf die Startrichtungen wurde gemäß den Angaben und statistischen Auswertungen des Flugplatzbetreibers in einem Verhältnis von 10 % in Startrichtung Ost und 90 % in Startrichtung West eingestellt.

Die Auswertung der sich danach abzeichnenden Lärmzonen ergibt, dass für die Prognose 2011 gegenüber dem Ausgangszustand eine gewisse Verringerung der Lärmbelastung im Bereich der Ortslage Ramstein durch die aufgrund der Lage der neuen Start- und Landebahn verursachte Südverlagerung der Flugverfahren und damit auch der ermittelten Lärmzonen eintritt, andererseits zusätzliche weitere Orte und Ortsteile, wie etwa Katzenbach, Schrollbach, Weltersbach und Niedermohr in Folge der Zunahme der Flugbewegungszahlen und der geänderten Abflugrichtung zusätzlich belastet werden. Gegenüber dem derzeit noch gültigen Lärmschutzbereich ist jedoch auch für das Prognoseszenario eine deutliche Verkleinerung der entsprechenden Schutzzonen zu verzeichnen.

Flächenvergleich der Fluglärmzonen gemäß Fluglärmgesetz:

Bezeichnung des Szenarios	Flächen in km ²		
	Schutzzone 1	Schutzzone 2 (ohne Zone 1)	Zone 62 – 67 dB(A) (ohne Lärmschutzbereich)
Ausgangszustand	2,52	8,18	14,82
Ausbauzustand	4,09	13,46	23,66
Lärmschutzbereich lt. Verordnung vom 26.07.83	29,7	73,17	184,81

Bei der Bewertung der aus lärmmedizinischen Gründen betrachteten äquivalenten Dauerschallpegel mit dem Halbierungsparameter $Q = 3$ ist zu berücksichtigen, dass wegen der Besonderheit der Fluglärmereignisse (relativ hohe maximale A-Schallpegel mit relativ geringer Einwirkzeit und vergleichsweise geringe Anzahl der Gesamtflugbewegungen) ein deutlich höherer Pegelwert gegenüber einer Berechnung mit $q = 4$ zu verzeichnen ist. Die danach umfassten Flächen stellen sich wie folgt dar:

Bezeichnung des Szenarios	Fläche in km ²	
	Zone ≥ 65 dB(A)	Zone 62 – 65 dB(A) (ohne 65 dB(A)-Zone)
Ausgangszustand	28,97	17,00
Ausbauzustand	55,35	38,63

Das Lärmgefährdungsgebiet, das von einer Isophone, bestimmt von 19 Lärmereignissen mit einem maximalen Pegel von 99 dB(A) und mehr, umschlossen wird, erreicht weder im Ausgangs- noch im Ausbauzustand Wohnbebauung.

Bei der Bewertung des Nachtfluglärms kommt den Spitzenpegeln besondere Bedeutung zu. Dabei werden die lautesten Schallereignisse durch Kampfflugzeuge ausgelöst, während die Transportflugzeuge, insbesondere die in Ramstein stationierten C 130, deutlich geringere maximale A-Schallpegel aufweisen. Die als Hilfsgröße herangezogene Isophone $L_{eq\ 3} = 55$ dB(A) umfasst den Südteil von Ramstein und Einsiedlerhof, den Ort Katzenbach und den Ostrand von Spesbach; im Bereich der Autobahnanschlußstelle Kaiserslautern-West wird weitere Wohnbebauung betroffen. Die 50-dB(A)-Zone erfasst den größten Teil von Ramstein, die Orte Weltersbach und Steinwenden sowie den Ostteil von Katzenbach. Weitere Teile von Einsiedlerhof sind betroffen. Im Ausbauzustand werden zusätzlich

die Ortslagen von Spesbach, Schrollbach, Niedermohr, Hennstall und der Südteil von Herschweiler-Pettersheim erfasst.

An den einzelnen Immissionsorten stellen sich die äquivalenten Dauerschallpegel im Ausgangs- und Ausbauzustand sowie in der Differenz wie folgt dar (berechnet mit $q=3$):

Nr.	Bezeichnung des Immissionsortes	L_{eq3} in dB(A)		
		Ausgangszustand	Ausbauzustand	Differenz Ausb.-Ausg
Verbandsgemeinde Ramstein-Miesenbach				
1	Gasthaus Lindenbaum	69,7	65,1	-4,6
2	Wohnhaus Bauhof	74,5	70,7	-3,8
3	Kindergarten „Struwelpeter“	68,8	65,5	-3,3
4	Medizin. Dienstleistungszentrum	67,3	62,8	-4,5
5	Gymnasium	62,7	59,5	-3,2
6	Kindertagesstätte „Pinoccio“	63,8	59,8	-4,0
7	Erweiterung Baugebiet Großacker	65,6	60,1	-5,5
8	Maxeville -Ring	64,1	59,7	-4,4
9	Kindergarten „Albert Schweitzer“	62,3	61,7	-0,6
10	Neubaugebiet Wohnpark „Seewoog“	58,9	56,9	-2,0
11	Wohnhäuser Autobahnmeisterei	68,3	74,7	+6,4
12	Hotel „Rosenbaum“ Am Koehlwäldchen	61,4	66,1	+4,7
13	Zweite Langgewanne	62,4	70,3	+7,9
14	Erste Langgewanne	60,5	68,5	+8,0
15	Spesbach, Kindergarten „Villa Kunterbunt“	56,6	64,1	+7,5
16	Hütschenhausen, Kath. Kindergarten	52,2	58,8	+6,0
17	Hütschenhausen Grundschule	49,4	55,6	+6,2
18	Katzenbach, Gemeinschaftshaus	61,1	66,5	+5,4
19	Steinwenden, Kindergarten	65,0	66,2	+1,2
20	Steinwenden, Nordende Höfchen	65,8	63,4	-2,4
21	Obermohr, Dorfgemeinschaftshaus	62,0	65,4	+3,4
22	Schrollbach, Neubaugebiet Krämersberg	62,3	66,3	+4,0
23	Niedermohr, Kindergarten	59,9	64,2	+4,3
24	Reuschbach, Ortsrand Nordost	50,7	54,7	+4,0
25	Kottweiler-Schwanden, Ostende Turmstr.	60,4	64,2	+3,8
26	Kottweiler-Schwanden, Kindergarten	56,6	57,8	+1,2
Verbandsgemeinde Landstuhl				
27	Wohnhaus Moorweg	56,3	59,6	+3,3
28	Gewerbegebiet Nord WH Daimlerstraße	58,7	62,4	+3,7

29	WH Natter Am Harzofen	56,2	59,0	+2,8
30	Protest. Kindergarten Am Rathaus	54,2	57,4	+3,2
31	WH Am Herrengärtchen Nordrand	51,6	54,5	+2,9
32	Reha-Zentrum Rothenborn	47,3	49,3	+2,0
33	Kindergarten „Atzelnist“	45,9	48,5	+2,6
34	Krankenhaus Mitte Nordseite	46,0	48,5	+2,5
35	Kindsbach, Forsthaus Kindsbach	60,0	62,0	+2,0
36	Kindsbach, WH Dämmchenweg	54,8	57,2	+2,4
37	Kindsbach, Kindergarten Kaiserstraße	55,7	57,3	+1,6
38	Kindsbach, Steigstraße/Kreuz Südende	55,0	56,3	+1,3
39	Hauptstuhl, Kindergarten an der Schule	40,5	45,8	+5,3
40	Hauptstuhl, Neubaugebiet Am Wäldchen	42,2	47,8	+5,6
41	Mittelbrunn, Kindergarten	33,9	35,8	+1,9
42	Oberarmbach, Gartenstr. Nordende	39,5	41,4	+1,9
43	Bann, Ortseingang Nord	45,6	47,2	+1,6
44	Bann, Kindergarten an der Kirche	41,7	43,0	+1,3
Stadt Kaiserslautern				
45	Einsiedlerhof, Kindergarten	60,8	62,6	+1,8
46	Siegelbach, Sportheim-Straße Westende	52,3	53,9	+1,6
47	Diabetikerzentrum Erzhütten	54,7	57,6	+2,9
48	Morlautern, Kindergarten Turmstraße	47,0	48,2	+1,2
49	Erlenbach, Schule	45,0	44,7	-0,3
50	Fischerrück-Schule Stettiner Straße 1	60,1	63,3	+3,2
51	Kindergarten „Sonnenberg“ Hussangstr.	56,5	57,4	+0,9
52	Stadt-Klinikum KL Albert-Schweitzer-Str.	57,7	58,1	+0,4
53	Kindergarten Am Nußbäumchen	55,8	56,7	+0,9
54	Burggymnasium Burgstraße	58,5	60,9	+2,4
Verbandsgemeinde Weilerbach				
55	Mackenbach, Südwestlicher Ortsrand	57,4	59,3	+1,9
56	Mackenbach, Ortsmitte	58,0	62,6	+4,6
57	Mackenbach, Nordrand	59,3	66,0	+6,7
58	Rodenbach, Waldbad	52,6	53,8	+1,2
59	Rodenbach, Südrand	51,3	52,5	+1,2
60	Rodenbach, Ostrand	49,9	51,1	+1,2
61	Weilerbach, Südrand	52,1	57,4	+5,3
62	Weilerbach, Zentrum	51,7	59,8	+8,1
63	Weilerbach, Ost	52,2	58,0	+5,8
64	Weilerbach, Nordwestrand	54,3	65,3	+11,0
65	Weilerbach, Nordostrand	52,5	63,0	+10,5

66	Erzenhausen, Südrand	58,1	63,2	+5,1
Verbandsgemeinde Glan-Münchweiler				
67	Nanzdiezweiler, Nordrand	57,6	61,6	+4,0
68	Glan-Münchweiler, Kirche	55,3	58,5	+3,2
69	Quirnbach, Südrand	57,1	59,7	+2,6
70	Henschtal, Südrand	58,9	62,6	+3,7
71	Steinbach, Ortseingang Nord	56,4	60,3	+3,9
72	Wahnwegen, Ortseingang Süd	56,0	58,3	+2,3
73	Herschweiler-Pettersheim Kirche	57,5	60,9	+3,4
Saarland				
74	Osterbrücken, Südrand	40,6	57,1	16,5

Im Rahmen des Anhörungsverfahrens wurde von vielen Einwendern gefordert, die mit Wirkung vom 01.11.2001 reduzierten Abflughöhen, die auch in die Fluglärmprognose für das Ausbaustadium eingeflossen sind, zur Reduzierung des Fluglärms wieder auf die alten Höhen festzusetzen. Der Flugplatzbetreiber hat daraufhin zugesagt, die Flugverfahren entsprechend zu ändern. Danach wurde durch die Antragstellerin eine Ergänzung zum schalltechnischen Gutachten über die am Militärflugplatz Ramstein zu erwartende Flugbelastung der AVIA Consult vom 30.09.2002 vorgelegt, in dem u.a. die bis zum 31.10.2001 geltende Endhöhe von 980 m im VFR-Abflug von Kampfflugzeugen eingestellt wurde. Die sich danach ergebenden veränderten Isophonen sind in den der Ergänzung zum schalltechnischen Gutachten beigelegten Plänen niedergelegt. Die verschiedenen Lärmzonen werden entsprechend kleiner.

Ein Flächenvergleich der Fluglärmzonen bei unterschiedlicher Abflughöhe der Kampfflugzeuge ergibt folgendes Bild:

Bezeichnung des Szenarios	Flächen in km ²		
	Zone >= 55 dB(A) mit q=4	Zone >= 65 dB(A) mit q=3	Zone 62 – 65 dB(A) mit q=3, (ohne 65 dB(A)-Zone)
Ausbauzustand VFR-Abflug 375 m	138,04	55,35	38,63
Ausbauzustand VFR-Abflug 980 m	116,03 (-16 %)	39,30 (-29 %)	23,60 (-39 %)

Für die verschiedenen betroffenen Immissionsorte wirkt sich die Veränderung der Flughöhe der VFR-Abflüge der Kampfflugzeuge auf die Schallimmissionen für den Ausbauzustand wie folgt aus:

Nr.	Bezeichnung des Immissionsortes	L _{eq4} in dB(A)		L _{eq3} in dB(A)	
		H = 375 m	H= 980 m	H = 375 m	H= 980 m
55	Mackenbach, Südwestlicher Ortsrand	54,8	53,9	59,3	57,5
56	Mackenbach, Ortsmitte	56,5	54,4	62,6	58,8
57	Mackenbach, Nordrand	58,8	55,2	66,0	60,3
58	Rodenbach, Waldbad	51,9	52,4	53,8	54,4
59	Rodenbach, Südrand	50,6	50,8	52,5	52,8
60	Rodenbach, Ostrand	48,8	49,6	51,1	52,3
61	Weilerbach, Südrand	53,0	52,4	57,4	55,9
62	Weilerbach, Zentrum	54,0	52,5	59,8	57,1
63	Weilerbach, Ost	52,7	51,7	58,0	56,1
64	Weilerbach, Nordwestrand	58,1	54,0	65,3	59,5
65	Weilerbach, Nordostrand	56,1	53,3	63,0	58,6
66	Erzenhausen, Südrand	56,2	53,3	63,2	58,7

Mit Schreiben vom 23.4.2003 legte die Antragstellerin die zweite Ergänzung zum Schalltechnischen Gutachten Fluglärm der AVIA Consult vom 17.3.2003 vor, in dem Veränderungen der VFR-Anflugverfahren (Direktanflug) in Landerichtung 26 bzw. 27 berücksichtigt sind. Zur Reduzierung der Fluglärmbelastung in den nördlichen Stadtteilen der Stadt Kaiserslautern wurde durch den Flugplatzbetreiber festgelegt, dass die Anflüge in Zukunft beginnend vom Ostrand von Kaiserslautern bis zum Erreichen der jeweiligen Anfluggrundlinie entlang der Bundesautobahn A 6 erfolgen sollen. Die Anzahl der jährlich betroffenen VFR-Anflüge beträgt 500, so dass die Veränderungen nur geringfügig sind; an den ausgewählten Immissionsorten im Zentrum von Kaiserslautern ergibt sich eine geringfügige Verminderung des äquivalenten Dauerschallpegels (unter 0,05 dB(A)), während für die im Nordteil von Kaiserslautern gelegenen Immissionsorte eine geringfügige Zunahme (0,05 bis 0,1 dB(A) zu verzeichnen ist. Die Fluglärmkontur 62 dB(A) verändert sich in einem Bereich von unter 2 m; die Gutachter sehen deshalb eine Überarbeitung des Fluglärmgutachtens als nicht erforderlich an.

5.2. Bodenschall

Dem Fluglärm im Sinne von § 6 Abs. 2 Satz 1 LuftVG zuzurechnen ist der von am Boden befindlichen Flugzeugen und ihren Hilfseinrichtungen ausgehende Lärm. Die Antragstellerin hat hierzu die schalltechnische Prognose der in der Nachbarschaft des

Militärflugplatzes Ramstein zu erwartenden Lärmimmissionen, die von am Boden befindlichen Geräuschquellen verursacht werden – Bodenschallgutachten – der KSZ Köckritz, Schenk, Zick Ingenieurbüro, Berlin, vom 15.04.2002 vorgelegt, das die zu erwartenden Veränderungen der Bodenschallbelastung nach Durchführung des Vorhabens untersucht. Dabei wurde der Ausgangszustand (vorhandene Flugplatzkonfiguration, Flugstreckenführung bis zum 31.10.2001 und durchschnittlicher Flugbetrieb der Jahre 1997 bis 2000, beschrieben im DES-MIL 2000) mit dem geplanten Ausbauzustand (zukünftige Konfiguration mit zusätzlichen und geänderten Rollwegen sowie neuer Start- und Landebahnen, mit geändertem und erweitertem Vorfeld 5, neuem Vorfeld für Gefahrgüter) mit dem für das Jahr 2001 prognostizierten Flugverkehr (DES-MIL 2011) verglichen. Zu separieren waren hiervon der dem öffentlichen Straßenverkehr zuzurechnende Lärm sowie unspezifische Fremdgeräuschquellen, die immerhin auch in sehr ruhigen Wohngebieten einen Mittelungspegel von 40 bis 45 dB(A) am Tage und 30 bis 35 dB(A) in der Nacht verursachen können.

Der dem Flugplatzbetrieb zuzurechnende Bodenschall wird verursacht durch den Kraftfahrzeugverkehr auf dem Flugplatzgelände, das An- und Warmlaufen der Triebwerke (Warm-Up), durch Hilfstriebwerke für den Bodenbetrieb der Flugzeuge (auxiliary power unit, APU, sowie ground power unit, GPU) durch Triebwerktests und –probeläufe (sog. Power Runs), sowie durch das Rollen der Flugzeuge von und zur Start- und Landebahn. Die Gutachter haben nach Ermittlung der erforderlichen Immissionsdaten Mittelungspegel mit dem Halbierungsparameter $q=3$ errechnet, diese mit Hilfe von Isophonen mit einer Pegelabstufung von 5 dB dargestellt sowie Einzelpunktberechnungen für ca. 30 Immissionsorte durchgeführt. Das Untersuchungsgebiet umfasste mit einer Ausdehnung von 13,8 x 8,2 km im wesentlichen die nächstgelegenen Orte Ramstein, Miesenbach, Mackenbach, Rodenbach, Landstuhl, Kiensbach, Siegelbach und Einsiedlerhof. Zusätzliche Immissionsorte wurden in Spesbach, Steinwenden, Kottweiler-Schwanden und Bann berücksichtigt. Bei den Einzelpunktberechnungen wurden größtenteils die auch im Fluglärngutachten berücksichtigten Nachweisorte herangezogen und zum Zwecke der Übersichtlichkeit mit der gleichen Numerierung wie im Fluglärngutachten versehen. Zu berücksichtigen war, dass für die routinemäßige Überprüfung der Triebwerke der propellergetriebenen Transportflugzeuge vom Typ C-130 ein fest installierter Prüfstand südlich des Taxi Ways Alpha besteht. Die dort zur Überprüfung ausgebauten und im dem Prüfstand montierten Triebwerke laufen durchschnittlich 60 Minuten, wobei das Triebwerk jedoch höchstens die Hälfte dieser Zeit im Vollastbetrieb gefahren wird. Bei den Triebwerksprobeläufen wurde berücksichtigt, dass nach Mitteilung des Flugplatzbetreibers in der Zeit von 19.00 Uhr bis 7.00 Uhr regelmäßig kein Probetrieb stattfindet.

Das Gutachten kommt zu dem Ergebnis, dass im Ausbauzustand gegenüber dem Ausgangszustand Pegelerhöhungen von 1 bis 3 dB(A) z.B. in der Ortslage Ramstein, aber auch bis zu 10 dB(A) z.B. in Landstuhl zu erwarten sind. Die Tagespegel werden im Ausbauzustand zwischen 39 und 65 dB(A) liegen. Die Wahrnehmbarkeit des dem Flugplatzbetrieb zuzurechnenden Bodenlärms hängt ganz wesentlich von der sonstigen Lärmbelastung der jeweiligen Immissionspunkte ab. Der Bodenlärm wird insgesamt durch den Fluglärm aufgrund der dortigen höheren Spitzenpegel überlagert. Immissionsorte, an denen die mittleren Bodengeräusche die sonstige Geräuschbelastung aus Verkehrslärm und unspezifischen Geräuschquellen deutlich überlagern, finden sich insbesondere am östlichen Rand von Ramstein, im südöstlichen Randbereich von Miesenbach sowie im südlichen Bereich von Mackenbach.

Im einzelnen stellt sich die Bodenlärmbelastung an den verschiedenen Immissionsorten wie folgt dar:

Immissionsort	Mittelungspegel Bodenlärm				Differenz	
	Ausgangszustand AB 0		Ausbauzustand AB 1		Tag dB(A)	Nacht dB(A)
	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)		
Verbandsgemeinde Ramstein-Miesenbach						
IP001, Gasthaus Lindenbaum	61,1	36,9	59,2	39,0	-1,9	2,1
IP002, Wohnhaus Bauhof	60,0	36,9	59,4	39,9	-0,6	3,0
IP004, Med. Dienstleistungszentr.	54,0	32,3	55,6	35,4	1,6	3,1
IP005, Duale Oberschule	59,1	37,1	63,0	39,5	3,9	2,4
IP010, Wohnpark Seewoog	52,4	31,5	57,0	33,8	4,6	2,3
IP011, Wohnh. Autobahmeisterei	50,1	34,0	59,2	36,8	9,1	2,8
IP012, Hotel Rosenbaum	46,2	30,0	54,7	33,3	8,5	3,3
IP015, Villa Kunterbunt	33,8	15,7	36,3	18,5	2,5	2,8
IP020, Nordende Höfchen	42,1	22,9	48,3	25,7	6,2	2,8
IP025, Ostende Turmstraße	40,8	21,7	45,9	24,3	5,1	2,6
Verbandsgemeinde Landstuhl						
IP027, Wohnhaus Moorweg	40,9	25,0	50,6	28,2	9,7	3,2
IP028, Wohnhaus Daimlerstraße	51,2	32,3	57,1	36,1	5,9	3,8
IP029, Wohnhaus Am Harzofen	52,5	34,6	54,8	37,3	2,3	2,7
IP030, Kindergarten Am Rathaus	46,9	28,6	51,6	31,9	4,7	3,3
IP031, Wohnh. Am Herrengärtchen	51,2	31,3	51,9	34,2	0,7	2,9
IP032, Reha-Zentrum Rothenborn	30,4	14,6	38,7	17,0	8,3	2,4
IP033, Kindergarten Atzelnist	41,3	22,0	43,4	25,1	2,1	3,1
IP034, Krankenhaus Landstuhl	41,9	23,1	43,1	26,4	1,2	3,3

IP035, Forsthaus Kindsbach	61,8	40,5	64,9	44,6	3,1	4,1
IP036, Wohnhaus Dämmchenweg	55,1	36,1	57,0	39,5	1,9	3,4
IP037, Kindergarten Kaiserstraße	52,1	34,6	56,0	38,3	3,9	3,7
IP038, Südende Steigstraße	53,6	34,6	57,6	38,4	4,0	3,8
IP043, Ortseingang Bann	47,7	29,8	50,7	32,9	3,0	3,1
Stadt Kaiserslautern						
IP045, Kindergarten Einsiedlerhof	47,5	29,6	49,9	32,8	2,4	3,2
IP046, Westende Siegelbach	35,6	18,0	39,3	21,8	3,7	3,8
Verbandsgemeinde Weilerbach						
IP055, Südwestende Mackenbach	49,8	31,3	54,9	33,9	5,1	2,6
IP056, Waldbad Rodenbach	43,1	25,5	47,0	29,3	3,9	3,8
zusätzliche Nachweisorte						
IP101, Jacobstr./Zum Kirchbühl	52,9	34,0	60,4	36,3	7,5	2,3
IP102, Air Base Housing	66,6	44,1	75,1	45,3	8,5	1,2

Der Vergleich der Bodengeräuschquellen mit dem Fluglärm und dem dem öffentlichen Verkehr zuzurechnenden Lärm ergibt folgendes Bild:

Mittelungspegel	Fluglärm	Öffentlicher Verkehr		Bodenlärm Air Base			
		Istzustand		AB 0		AB 1	
		Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht
		Ausbauzustand	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag
Immissionsort	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)
Verbandsgemeinde Ramstein-Miesenbach							
IP001, Gast. Lindenbaum	65,0	37,6	33,3	61,1	36,9	59,2	39,0
IP002, Wohnhaus Bauhof	70,6	57,2	50,5	60,0	36,9	59,4	39,9
IP004, Med. Dienstleistung.	62,8	40,3	34,1	54,0	32,3	55,6	35,4
IP005, Duale Oberschule	59,4	35,2	29,7	59,1	37,1	63,0	39,5
IP010, Wohnpark Seewoog	56,9	41,6	32,5	52,4	31,5	57,0	33,8
IP011, Wohnh. Autobahn.	74,6	51,3	46,6	50,1	34,0	59,2	36,8
IP012, Hotel Rosenbaum	66,0	66,8	61,4	46,2	30,0	54,7	33,3
IP015, Villa Kunterbunt	64,3	47,8	42,9	33,8	15,7	36,3	18,5
IP020, Nordende Höfchen	63,4	47,2	38,5	42,1	22,9	48,3	25,7
IP025, Ostende Turmstraße	64,2	41,4	31,5	40,8	21,7	45,9	24,3
Verbandsgemeinde Landstuhl							
IP027, Wohnhaus Moorweg	59,7	65,1	64,9	40,9	25,0	50,6	28,2
IP028, Wohnh. Daimlerstr.	62,4	63,0	57,6	51,2	32,3	57,1	36,1

IP029, Wohn. Am Harzofen	58,9	65,5	65,0	52,5	34,6	54,8	37,3
IP030, Kinderg. Am Rathaus	57,4	55,6	54,2	46,9	28,6	51,6	31,9
IP031, WH Herrengärtchen	54,4	54,0	52,9	51,2	31,3	51,9	34,2
IP032, Reha-Zentrum	49,5	48,2	43,6	30,4	14,6	38,7	17,0
IP033, Kinderg. Atzelnist	48,5	39,2	35,5	41,3	22,0	43,4	25,1
IP034, Krankenh. Landstuhl	48,5	46,9	41,6	41,9	23,1	43,1	26,4
IP035, Forsthaus Kindsbach	62,0	61,7	56,8	61,8	40,5	64,9	44,6
IP036, WH Dämmchenweg	57,4	64,0	63,8	55,1	36,1	57,0	39,5
IP037, Kinderg. Kaiserstr.	57,4	53,5	52,1	52,1	34,6	56,0	38,3
IP038, Südende Steigstraße	56,4	53,9	53,0	53,6	34,6	57,6	38,4
IP043, Ortseingang Bann	47,4	57,2	48,1	47,7	29,8	50,7	32,9
Stadt Kaiserslautern							
IP045, Kinderg. Einsiedlerhof	62,6	53,6	53,2	47,5	29,6	49,9	32,8
IP046, Westende Siegelbach	54,2	38,0	32,0	35,6	18,0	39,3	21,8
Verbandsgemeinde Weilerbach							
IP055, Südwest Mackenbach	59,4	35,9	26,7	49,8	31,3	54,9	33,9
IP058, Waldbad Rodenbach	53,8	42,5	32,8	43,1	25,5	47,0	29,3
zusätzliche Nachweisorte							
IP101, Jacobstr./Kirchbühl		35,6	30,2	52,9	34,0	60,4	36,3
IP102, Air Base Housing		39,4	34,3	66,6	44,1	75,1	45,3

Die durch den Bodenlärm verursachten Maximalpegel liegen deutlich – 20 bis mehr als 60 dB(A) – unter den Maximalpegeln des Fluglärms.

Bei diesen Werten handelt es sich um rechnerische Ermittlungen, die keine weiteren natürlichen und künstlichen Geräuschquellen berücksichtigen; die so berechneten Mittelungspegel wären an den meisten Messpunkten wegen zahlreicher Fremdgeräuschquellen in der Realität so nicht nachweisbar.

Die Berechnungen erfolgten auf dem derzeitigen technischen Erkenntnisstand; beabsichtigte Verbesserungen der Lärmbelastung durch den Einbau leiserer Triebwerke etwa bei dem Transportflugzeug C 5 oder die Ersetzung der C 141 durch C 17, die seitens der Flugplatzbetreiber angekündigt wurden, sind in die Berechnungen vom 15.4.2002 nicht eingeflossen. Insoweit handelt es sich um eine „worst-case-Betrachtung“.

Im Hinblick auf verschiedene Einwendungen, die die hohe Bodenlärmbelastung durch den zu erwartenden Flugbetrieb nach Durchführung des Vorhabens rügen, hat die Antragstellerin verschiedene Möglichkeiten zur Reduzierung des Bodenlärms

untersuchen lassen. Hierzu wurden mit Schreiben vom 23.04.2003 und 14.5.2003 Ergänzungen des Bodenlärmgutachtens der KSZ Köckritz, Schenk, Zick Ingenieurbüro GmbH vom 01.04.2003 und 8.5.2003 vorgelegt. Zu den dort analysierten Maßnahmen hat die Antragstellerin im Schreiben vom 23.04.2003 zugesagt,

- a) Triebwerksprobeläufe nur mit maximal zwei Triebwerken bei Leistungsstufen oberhalb Leerlauf durchzuführen,
- b) bis zum Jahre 2006 die älteren Großraumtransporter vom Typ C 141 durch modernere C 17 zu ersetzen,
- c) Probeläufe für Flugzeuge vom Typ C 130 ausschließlich auf der Ramp 1 durchzuführen; die Ramp 9 wird hierfür geschlossen.

Die Durchführung dieser Maßnahmen wird nach den Berechnungen der Gutachter die Bodenlärmbelastung an den kritischen Immissionsorten IO 005, Duale Oberschule Ramstein, und IO 035, Forsthaus Kindsbach, wie folgt verändern:

	Mittelungspegel ohne zusätzlichen Schallschutz	Pegelminderung durch Maßnahme			Mittelungspegel nach Realisierung aller Maßnahmen
		a	b	c	
	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)
Ramstein	63,0	-2,6	0,9	-0,0	59,5
Kindsbach	64,9	-0,8	-0,2	-2,8	61,1

Die Gutachter weisen darauf hin, dass bei Verlegung der C 130-Transporter auf die Ramp 1 geringfügige Pegelerhöhungen von bis zu 0,6 dB(A) in den Bereichen nördlich bzw. nordöstlich des Flugplatzes eintreten können, diese jedoch auf einem relativ niedrigen Niveau der Geräuschbelastung in diesen Bereichen (45 bis 55 dB(A)) aufsetzen.

5.3 Bauphysikalische Untersuchung

Auf Empfehlung der umweltmedizinischen Gutachter hat die Antragstellerin mit Schreiben vom 23.4.2003 eine bauphysikalische Untersuchung des schalltechnischen Ingenieurbüros für Gewerbe-, Freizeit- und Verkehrslärm Paul Pies, Boppard, vom 17.04.2003 vorgelegt, mit der überprüft werden sollte, ob in vier von den Gutachtern benannten Kindergärten und dem Klinikum Albert-Schweitzer-Straße,

Kaiserslautern, die von den Gutachtern empfohlenen Innenschallpegel von $L_i = 36$ dB(A) in den Kindergärten und von $L_{i,Max} = 45$ dB(A) in dem Klinik eingehalten werden können.

Unter Zugrundelegung des schalltechnischen Gutachtens Fluglärm der AVIA Consult vom 15.04.2002 wurden dabei die Kindergärten „Struwelpeter“ (IO 003), „Villa Kunterbunt“ (IO 015), Niedermohr (IO 023), das medizinische Dienstleistungszentrum (IO 004) und das Stadtklinikum Albert-Schweitzer-Straße, Kaiserslautern (IO 052) betrachtet.

Der Gutachter kommt dabei nach ausführlicher Untersuchung des baulichen schalltechnischen Zustandes der Gebäude zu dem Ergebnis, dass für den Kindergarten „Villa Kunterbunt“ in Spesbach der Ruheraum, der in der Kindertagesstätte auch tagsüber als Schlafräum für die Kinder dient, mit einer schallgedämmten Be- und Entlüftung ausgestattet werden sollte. Für die anderen untersuchten Kindergärten werden keine Maßnahmen für erforderlich gehalten.

Das Westfalz-Klinikum Kaiserslautern besteht aus 22 Gebäuden mit sehr unterschiedlicher Qualität. Im Hinblick auf den gemittelten Außenlärmpegel ($L_{eq,3}$) hält der Gutachter an einem Gebäude im Dachgeschoss Maßnahmen für notwendig. Dem gegenüber hält er an zwölf Gebäuden des Klinikums Überschreitungen des von den umweltmedizinischen Gutachtern empfohlenen mittleren maximalen Innenschallpegels um bis zu 15 dB(A) für möglich. Für diese Gebäude werden unterschiedliche bauliche Verbesserungsmaßnahmen empfohlen, um die Einhaltung eines Maximalpegels von 45 dB(A) zu erreichen.

5.4 Medizinische Beurteilung der Fluglärmwirkungen

Für die Bewertung der zu erwartenden Fluglärmwirkungen müssen die Ergebnisse der lärmphysikalischen Sachverhaltsermittlung einer medizinischen Beurteilung unterzogen werden. Zu diesem Zweck ist dem Antrag auf Erteilung der luftrechtlichen Genehmigung das Gutachten eines medizinischen Sachverständigen über die Auswirkungen des Fluglärms auf die Bevölkerung beizufügen, § 40 Abs. 1 Nr. 10 lit. b LuftVZO. Hierzu hat die Antragstellerin ein „medizinisches Gutachten über die Auswirkungen des Flug- und Bodenlärms sowie der Schadstoffimmissionen im Rahmen des Genehmigungsverfahrens für den militärischen Flugplatz Ramstein im Zusammenhang mit der Verlegung von Streitkräften an diesen Flugplatz“ der Professoren Dres. Klaus Scheuch und Gerd Jansen vom 27.03.2002 vorgelegt.

Die Gutachter haben eine umweltmedizinische Bewertung auf der Grundlage des physikalischen Fluglärmgutachtens der AVIA Consult Rüdiger Barthel und Klaus Schmelter GbR sowie des Bodenlärmgutachtens der KSZ, Köckritz, Schenk, Zick Ingenieurbüro GmbH vorgenommen. Die umweltmedizinische Bewertung erfolgte auf Grundlage bestehender Vorschriften sowie der gegenwärtigen wissenschaftlichen Erkenntnisse. Zur Ableitung von Grenz- und Orientierungswerten für Fluglärm wurde dabei auch auf die Synopse „Fluglärmkriterien für ein Schutzkonzept bei wesentlichen Änderungen oder Neuanlagen von Flughäfen/Flugplätzen“, welche die Sachverständigen gemeinsam mit den Professoren Dres. Griefahn und Spreng im Februar 2002 verfasst haben, herangezogen (veröffentlicht in der Zeitschrift für Lärmbekämpfung Jahrgang 2002, S. 171 ff.).

In ihrem Gutachten stellen die Sachverständigen zunächst den gegenwärtigen Stand der wissenschaftlichen Lärmwirkungsforschung dar. Sie sind bei ihrer Untersuchung nicht von einem verengten, auf somatische körperliche, organbezogene Wirkungen verstandenen Gesundheitsbegriff ausgegangen, sondern tragen dem für umweltmedizinische Bewertungen erforderlichen komplexen Gesundheitsverständnis Rechnung, wonach die belastungsbedingten Wirkungen als Ganzheit von somatischen und psychischen Wirkungen sowie von Verhaltensänderungen betrachtet werden. Dabei wurden drei verschiedene Wirkungsmechanismen von Schall betrachtet:

- die spezifische Wirkung auf das Hörsystem;
- die unspezifische Aktivierungsänderung aufgrund des Energiegehalts und des Neuigkeitswertes des Schallereignisses;
- die psychische Interpretation des Lärms und deren Folgen.

Schall kann unmittelbare Auswirkungen auf das Ohr haben und die Funktionsfähigkeit des Hörorgans beeinträchtigen. Eine starke und häufig wiederholte Schallbelastung kann – wenn keine ausreichenden Pausen zwischen den einzelnen Schallereignissen vorhanden sind, letztendlich zu einer Lärmschwerhörigkeit führen. Die Lärmschwerhörigkeit ist die einzige Erkrankung, für die eine monokausale, d.h. in erster Linie auf den Lärm zurückführbare Beziehung nachgewiesen ist. Eine unmittelbare Schädigung durch mechanische Zerstörung ist erst bei explosionsartigen Schallereignissen mit Spitzenpegeln von etwa 130 dB(A) und mehr zu erwarten. Diese Wirkungen spielen unter den normalen Bedingungen eines Flugplatzes keine Rolle. Eine leichte Hörschädigung wird bei 17 direkten Überflügen mit Spitzenpegeln höher als 100 dB(A) am Tag nicht ausgeschlossen.

Die Untersuchung unspezifischer physiologischer und biochemischer Mechanismen, insbesondere der Wirkung sogenannter Katecholamine, u.a. des Nebennierenrindenhormons Cortisol führte zu dem Ergebnis, dass Ableitungen von Grenzwerten für Lärmeinwirkungen aus dem Cortisolspiegel sowohl aus den in der wissenschaftlichen Literatur mitgeteilten Ergebnissen als auch der wissenschaftlichen Interpretation gegenwärtig nicht möglich sind. Auch der kürzlich vorgelegte erste Bericht der DLR-Studie zum Nachtfluglärm kam zu dem Schluss, dass Katecholamine und Cortisol bei längerfristigen Untersuchungen keine Aussage zu Lärmwirkungen zulassen (Basner et al.: Nachtfluglärmwirkungen, Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V., Köln, Forschungsbericht 2001/26).

Bei unspezifischen pathologischen Wirkungen ist der wissenschaftliche Nachweis des Lärmeinflusses auf die Krankheitsentstehung bisher nicht eindeutig gelungen. Gleichwohl werden bestimmte Erkrankungen und bestimmte pathophysiologische Mechanismen in der wissenschaftlichen Literatur mit Lärmeinwirkungen in Verbindung gebracht. Bei Herz-Kreislauf-Erkrankungen sind dies insbesondere der Bluthochdruck (Hypertonie) und die ischämische Herzkrankheit. Wegen der vielgestaltigen Ursachen und der weiten Verbreitung der Hypertonie in der Bevölkerung ist eine Zuordnung von Lärm als Ursache erschwert. Ähnliches gilt für die Verbindung von Lärmeinwirkungen und der ischämischen Herzkrankheit einschließlich des Herzinfarktes. Nach Auswertung der verfügbaren wissenschaftlichen Literatur, insbesondere auch arbeitsmedizinischer Studien, kommen die Sachverständigen zu dem Ergebnis, dass ein Grenzwert, bei dessen Überschreiten mit einem höheren Risiko von Herz-Kreislauf-Erkrankungen gerechnet werden muss, nur spekulativ zu bestimmen ist. Mit Wahrscheinlichkeit liegt dieser Wert über einem $L_{eq} = 65$ dB(A), der für die erhebliche Belästigung als kritischer Toleranzwert angesehen wird.

Lärm als psychische Größe wird von den Sachverständigen unter besonderer Berücksichtigung der Beziehungen zwischen Lärm und Stress betrachtet. Die unterschiedlichen Auffassungen des Verständnisses von Stress werden diskutiert. Stress tritt danach nur dann auf, wenn das Gleichgewicht organismischer Funktionen gestört ist und die funktionelle Optimalität psychischer und sozialer Prozesse beeinträchtigt ist. Danach kann Lärm zu Stress werden, wenn das Gleichgewicht somatischer Prozesse und/oder die funktionelle Optimalität psychischer und sozialer Prozesse gestört wird aufgrund einer Beeinträchtigung des Bedürfnisses nach Ruhe und Erholung oder einer Nichterreicherung von Zielen, einer Behinderung bestimmter Handlungsdurchführungen, einer Beeinträchtigung der Kontrolle über die Bewältigung von Umwelтанforderungen oder einer Störung der Regulation

physiologischer Funktionen durch ständige wiederkehrende Lärmreize. Aus den untersuchten psychophysiologischen Mechanismen ziehen die Sachverständigen diese Schlussfolgerungen:

- Verschiedenste Einwirkungen auf den Menschen bewirken ähnliche Veränderungen wie Lärm.
- Lärmwirkungen aufgrund der Reizeigenschaften des Schalls sind abhängig vor allem vom Neuigkeitscharakter des Lärms, Lärmwirkungen hinsichtlich der Emotionen von der Einstellung zum Lärm. Wegen der individuellen Faktoren ist es schwierig, eine ursächliche Beziehungen zwischen Lärm und vor allem langfristigen Wirkungen wissenschaftlich exakt nachzuweisen.
- Reizwirkungen und Emotionen sind Anpassungsvorgänge, die damit alle unspezifischen Anpassungssysteme des Organismus, wie das vegetative, das hormonelle, immunologische und motorische System verändern. Die Grenzen zwischen Anpassung und Fehlanpassung, die zur Krankheit führen, sind fließend und hängen von vielen Faktoren ab. Deshalb ist eine Grenzwertfindung von möglichen pathologischen Folgen nicht nur eine wissenschaftliche Frage, sondern auch eine des politischen Ermessens und Abwägens verschiedener Risiken.
- Lärm ist nicht mit Stress gleich zu setzen und Stress bedeutet nicht automatisch eine Gesundheitsgefährdung. Entscheidend für die Beziehung zwischen Lärm und seinen Wirkungen sind, wie auch bei anderen Belastungen, die Bewertung, die Bewältigung und die individuellen Voraussetzungen.

Neben den pathologischen Wirkungen wurden die Belästigungen als unmittelbare Wirkungen von Lärm betrachtet, die meist durch Befragung der Betroffenen erfasst werden. Während die einfache Belästigung etwa nach § 3 BImSchG noch nicht als schädlich angesehen wird, sind „erhebliche Belästigungen“ als schädliche Umwelteinwirkungen definiert, vor denen Menschen geschützt werden sollen. Zur Definition der Erheblichkeit lärmbedingter Belästigungen wird meist die Anzahl der Probanden wissenschaftlicher Untersuchungen herangezogen, die sich als erheblich belästigt bezeichnen. Nach Auswertung diverser wissenschaftlicher Studien kommen die Sachverständigen zu dem Ergebnis, dass oberhalb eines Mittelungspegels von 65 dB(A) erhebliche Belästigungen überproportional zunehmen und legen aus Gründen der Prävention einen Planungsrichtwert $L_{eq} = 62$ dB(A) zugrunde, bei dem sich etwa 25 % der Probanden als erheblich belästigt bezeichnen. Auch der Rat von Sachverständigen für Umweltfragen hat in seinem Sondergutachten „Umwelt und

Gesundheit“ (1999) auf dieses Kriterium zurückgegriffen, wobei er ausdrücklich darauf hingewiesen hat, dass es sich dabei eher um eine politische, pragmatische Entscheidung handele als um eine wissenschaftlich fundierte Aussage. Unter dem Aspekt der Beziehung von Lärm zu Leistung und Kommunikation wird auf das Ergebnis der Lärmwirkungsforschung verwiesen, dass bei Kurzzeitmittelungspegeln der Wert $L_{\max} = 55 \text{ dB(A)}$ eine 99%ige Sprachverständlichkeit garantiert ist.

Auch der Einfluss des Lärms auf den Biorhythmus und den Schlaf von Menschen wird untersucht. Dabei werden lärmbedingte Wirkungen auf den Schlaf betrachtet

- als unmittelbare Reaktionen im Schlaf,
- als Wirkungen eines gestörten oder normalen Schlafes auf die Handlungsfähigkeit und das Befinden am Folgetag sowie
- unter dem Gesichtspunkt von möglichen Langzeitwirkungen eines gestörten Schlafes.

Dabei wird häufiges, bewusst werdendes Aufwachen durch Lärm durchaus als ein Gesundheitsrisiko interpretiert. Für das lärmbedingte Aufwachen ist sowohl die Intensität des Schallreizes als auch seine Häufigkeit relevant.

Die Sachverständigen untersuchen die individuelle Anfälligkeit besonderer Personengruppen gegenüber Lärmeinwirkungen. Bei kranken Menschen vermag der Lärm das Krankheitsgeschehen negativ zu beeinflussen; die Lärmempfindlichkeit von Kranken ist höher als bei Gesunden. Auch das Alter kann einen Einfluss auf die Lärmempfindlichkeit haben. Bei älteren Menschen kann jedoch eine erhöhte Lärmempfindlichkeit durch eine Verschlechterung der Hörfunktion beeinflusst werden. Dem gegenüber sind Kinder (Kindergartenkinder, Schulanfänger) sehr lärmfreudig. Auch bei gesunden Erwachsenen ist ein Anteil von etwa 5 bis 10 % lärmempfindlicher Personen festzustellen. Die Schlafreaktionen gesunder Menschen auf Lärm sind recht unterschiedlich.

Das Lärmgeschehen ist nicht nur durch den Fluglärm bestimmt, sondern insbesondere durch Straßenlärm und unspezifischen Umgebungslärm. Gleichwohl wird von den Sachverständigen eine Gesamtlärbetrachtung nicht empfohlen, weil eine schlichte Addition des komplexen Lärmgeschehens kaum möglich ist und die verschiedenen Lärmquellen in ihrer Zusammensetzung und ihrem zeitlichen Auftreten unterschiedlich sind. Es wird eine unterschiedliche Bewertung von Flug-

und Bodenlärm empfohlen. Die Sachverständigen untersuchen in ihrem Gutachten auch die Auswirkungen von Luftschadstoffen, gehen aber davon aus, dass kombinierte oder kumulierte Wirkungen von Lärm und Luftschadstoffen nicht vorhanden sind.

In dem Gutachten werden besondere Aspekte des Lärmgeschehens an Militärflugplätzen darin gesehen, dass überwiegend bei Schönwetterlagen geflogen wird, dass Flüge an Wochenenden und während der Nachtstunden eher seltene Ereignisse darstellen und dass auch in den Abendstunden weniger geflogen wird. Außerdem treten im Wartungsbetrieb höhere Lärmpegel auf, was für den Bodenlärm relevant ist. Im Übrigen sind die Belastungen bei Starts und Landungen mit denen von Zivilflughäfen vergleichbar, so dass die Beurteilungskriterien des zivilen Fluglärms unter lärmmedizinischen und lärmpsychologischen Gesichtspunkten Anwendung finden können.

Bei der Ermittlung von Bewertungsgrenzen für Lärmeinwirkungen berücksichtigen die Sachverständigen neben dem Schutzziel Gesundheit auch weitere Schutzziele wie die Vermeidung einer erheblichen Belästigung, einer unakzeptablen Störung der Kommunikation, der Störung des Schlafes wie auch der Beeinträchtigung der Erholung. Für die Festlegung der Schwelle der erheblichen Belästigung schließen sich die Sachverständigen dem Vorschlag des Rates von Sachverständigen für Umweltfragen in ihrem Sondergutachten: Umwelt und Gesundheit, 1999, einen Anteil von 25% stark Belästigter als Grundlage für Regulierungen heranzuziehen, an, auch wenn dieser Wert „mehr willkürlich gewählt“ sei. Angesichts der starken Streuung der Umfrageergebnisse in den wissenschaftlichen Studien wird der Orientierungswert für eine erhebliche Belästigung zwischen 62 und 65 dB(A) am Tage angesiedelt. Für Einzelschallereignisse wird ein Kriterium von 19 x 99 dB(A) am Tag zwischen 6.00 Uhr und 22.00 Uhr als Orientierungswert für gesundheitliche Gefährdungen angesehen. Als Präventionswert wird die Grenze bei 25 Einzelschallereignissen von 90 dB(A) oder mehr am Tage empfohlen. Zum Schutze des Nachtschlafes muss ein Wert von sechs Einzelschallereignissen je Nacht mit 60 oder mehr dB(A) am Ohr des Schlafers unterschritten werden.

Aus den diversen Einzelkriterien haben die Sachverständigen gemeinsam mit den Professoren Dres. Barbara Griefahn und Manfred Streng Fluglärmkriterien für ein Schutzkonzept bei wesentlichen Änderungen oder Neuanlagen von Flughäfen/Flugplätzen erarbeitet. Darin wird eine Hierarchie von Begrenzungswerten, die keine Grenzwerte darstellen sollen, vorgeschlagen. Der „kritische Toleranzwert“ kennzeichnet danach einen Begrenzungswert, bei dessen

Überschreitung Gesundheitsgefährdungen und/oder – Beeinträchtigungen nicht mehr auszuschließen sind. Diese Toleranzwerte sind zu unterschreiten, ihre Überschreitung zwingt zu Maßnahmen der Lärminderung. Bei dem „präventiven Richtwert“ handelt es sich um einen Vorsorgewert, bei dessen Einhaltung Gesundheitsgefährdungen weitgehend ausgeschlossen sind. Sie sollten grundsätzlich nicht überschritten werden. Die ebenfalls genannten Schwellenwerte sollten unter dem Minimierungsgebot langfristig angestrebt werden; ein unmittelbarer aktueller Handlungsbedarf ergibt sich aus diesen Werten nicht. Die von den Sachverständigen vorgeschlagenen medizinisch/ psychologischen Eckwerte werden als Beitrag für Grenzwerte angesehen, die die Abwägung sonstiger Faktoren unter Einbeziehung der konkreten Situation an einem bestimmten Flugplatz nicht ersetzen. Solche Abwägungen sollen sich jedoch nur zwischen den präventiven Richtwerten und den kritischen Toleranzwerten bewegen. U.a. wurden die folgenden Begrenzungs- und Eckwerte für Lärmimmissionen an Flughäfen für die genannten Schutzziele vorgeschlagen:

Schutzziel: Vermeidung von Hörschäden:

- kritischer Toleranzwert: $L_{\max} = 115 \text{ dB(A)}$
- präventiver Richtwert $L_{\max} = 95 \text{ dB(A)}$

Schutzziel: Vermeidung von extraauralen Gesundheitsschäden, tags (außen):

- kritischer Toleranzwert $L_{\text{eq } 16 \text{ h}} = 70 \text{ dB(A)}$, $L_{\max 16 \text{ h}} = 19 \times 99 \text{ dB(A)}$
- präventiver Richtwert $L_{\text{eq } 16 \text{ h}} = 65 \text{ dB(A)}$ $L_{\max 16 \text{ h}} = 25 \times 90 \text{ dB(A)}$

Schutzziel: Vermeidung erheblicher Belästigung (außen):

- kritischer Toleranzwert $L_{\text{eq } 16 \text{ h}} = 65 \text{ dB(A)}$
- präventiver Richtwert $L_{\text{eq } 16 \text{ h}} = 62 \text{ dB(A)}$

Schutzziel: Schlaf (innen)

- kritischer Toleranzwert $L_{\max 22-6 \text{ h}} = 6 \times 60 \text{ dB(A)}$, $L_{\text{eq } 22-6 \text{ h}} = 40 \text{ dB(A)}$
- präventiver Richtwert $L_{\max 22-6 \text{ h}} = 13 \times 53 \text{ dB(A)}$, $L_{\text{eq } 22-6 \text{ h}} = 35 \text{ dB(A)}$

Die Sachverständigen gehen dabei davon aus, dass für das Schutzziel Schlaf die Innenangaben für den Pegel am Ohr des Schlafers gelten; gegenüber den Außenwerten sind im Innenraum 15 dB(A) als Dämmwert für ein gekipptes Fenster abzuziehen.

Der aus dem Schutzziel „erhebliche Belästigung“ abgeleitete präventive Richtwert ($L_{eq} = 62$ dB(A)) deckt als zentraler Beurteilungswert aus medizinisch-psychologischer Sicht neben der Gesundheitsbeeinträchtigungen auch die kritischen Toleranzwerte für Kommunikation (außen) und Rekreation ab.

Für Krankenhäuser wird aufgrund der besonderen Sensibilität ein Innenraumpegel von tags $L_{eq} = 36$ dB(A) und nachts von $L_{eq} = 30$ dB(A) vorgeschlagen, die Maximalpegel sollten tags 45 dB(A) und nachts 40 dB(A) nicht überschreiten. Für Schulen wird ein Innenraumpegel von $L_{eq} = 40$ dB(A), für Kindergärten ein L_{eq} von 36 dB(A) innen vorgeschlagen. Diese Vorschläge sind als präventive Richtwerte zu betrachten; kritische Toleranzwerte werden nicht vorgeschlagen.

Bezogen auf den Militärflugplatz Ramstein stellen die Sachverständigen zunächst fest, dass die für den Ausbauzustand 2011 angenommene Prognose eine Zunahme der militärischen Flugbewegungen gegenüber dem Ausgangszustand um ca. 50 % erwartet. Das hat zur Folge, dass die von den Isophonen $L_{eq\ 3} = 65$ dB(A) und $L_{eq\ 3} = 62$ dB(A) und mehr belasteten Gebiete sich im Ausbauzustand gegenüber dem Ausgangszustand wesentlich vergrößern. Auch die Maximalpegelbelastung wird sich verändern. So wird im Ausbauzustand am Immissionsort 002 (Wohnhaus Bauhof) der für die Vermeidung von Hörschäden angenommene kritische Toleranzwert von 115 dB(A) überschritten. Da eine solche Überschreitung jedoch sehr selten auftreten wird, gehen die Sachverständigen davon aus, dass die Entstehung einer Lärmschwerhörigkeit bei diesen Häufigkeiten nicht anzunehmen ist. Auch an den Immissionsorten, an denen der präventive Richtwert gegen Hörschäden $L_{max} = 95$ dB(A) überschritten wird, gehen die Sachverständigen davon aus, dass bei den erwarteten Häufigkeiten keine Innenohrschwerhörigkeiten zu erwarten sind. Eine Überschreitung des angenommenen kritischen Toleranzwertes von 19 x 99 dB(A) als möglicher Beginn gesundheitlicher Beeinträchtigungen ist nicht zu erwarten. Auch der präventive Richtwert von 25 x 90 dB(A) wird im Ausbauzustand an keinem der Immissionsorte überschritten, so dass keine unmittelbaren Gesundheitsgefährdungen durch das Vorhaben zu erwarten sind.

Die Anzahl der für den Ausbauzustand prognostizierten Nachtflüge liegt bei durchschnittlich 5, so dass der kritische Toleranzwert von 6 x 75 dB(A) nicht ermittelt werden konnte. Auch die als Zusatzkriterium herangezogene Maximalpegelbewertungsgrenze Isophone von $L_{eq\ 3} = 55$ dB(A) wird nicht erreicht.

Für besonders schutzwürdige öffentliche Einrichtungen empfehlen die Gutachter Maßnahmen. So wird am Stadtklinikum Kaiserslautern der empfohlene präventive

Richtwert für Krankenhäuser von $L_{eq, 3} = 36$ dB(A) innen mit einem berechneten Dauerschallpegel aussen von 58,1 dB(A) jedenfalls bei geöffneten Fenstern überschritten. Hier werden lärmindernde Maßnahmen empfohlen. Bei einigen Schulen werden die empfohlenen präventiven Richtwerte (Innenpegel von 40 dB(A)) bei angekippten Fenstern überschritten, bei geschlossenen Fenstern jedoch eingehalten. Die Gutachter empfehlen hier zu prüfen, ob die Fenster in der Unterrichtszeit geschlossen werden können. Für verschiedene Kindergärten regen die Gutachter an, die tatsächlichen Dämmwerte der Fenster zu prüfen, um beurteilen zu können, ob bei geschlossenen Fenstern der vorgeschlagene präventive Richtwert von 36 dB(A) überschritten wird. Des Weiteren soll im Einzelfall geprüft werden, ob in der Mittagsruhe die Fenster geschlossen gehalten werden können.

Die Betrachtung der Auswirkungen des Bodenlärms beruht auf der schalltechnischen Prognose vom 15.04.2002. Danach kommt es im Ausbauzustand teilweise zu einer geringfügigen Verminderung der Bodenlärmbelastung, in den meisten Bereichen jedoch zu einer Zunahme von bis zu 9,7 dB(A). Die Spürbarkeit der Veränderungen wird bei Unterschieden von 3 dB(A) erwartet. Angesichts der fehlenden verbindlichen Vorgaben für die Bewertung von Bodenlärm legen die Gutachter nahe, Schutzmaßnahmen zu ergreifen, wenn der Bodenlärm die für Straßenlärm festgelegten Lärmwerte der 16. BImSchV überschreitet; als besonders kritisch werden dabei die Immissionsorte 005 (Duale Oberschule) und der Immissionsort 035 (Forsthaus Kindsbach) angesehen. Das Gutachten berücksichtigt dabei nicht die lärmreduzierenden Maßnahmen, die in den Ergänzungsgutachten der KSZ vom 1.4.2003 und 8.5.2003 berechnet sind.

5.5 Einwendungen

Gegen das schalltechnische Gutachten über den zu erwartenden Fluglärm wurde eingewendet, dass die Betriebsrichtungen nicht je zu 100% bei der Schutzzonenberechnung berücksichtigt worden seien, sondern im Verhältnis 90:10 (Ost/West) gemittelt worden seien. Diese Kritik berücksichtigt nicht, dass das Datenerfassungssystem des Vorhabenträgers nach Maßgabe des Gesetzes zum Schutze gegen Fluglärm und den dazu ergangenen Ausführungsvorschriften erstellt worden ist. Das gilt insbesondere für den äquivalenten Dauerschallpegel, für den eine Berechnungsformel in der Anlage zu § 3 FluglärmG vorgesehen ist. Nach Ziff. 1 Satz 2 dieser Anlage werden der Ermittlung als Bezugszeitraum die sechs verkehrsreichsten Monate des Jahres zugrundegelegt. Die Summe über alle Vorbeiflüge in Bezugszeitraum wird in die Berechnungsformel eingestellt. Dabei sind nach Ziff. 5 der Anleitung zur Berechnung von Lärmschutzbereichen an zivilen

und militärischen Flugplätzen nach dem Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm vom 30.03.1971 (BGBl. I S. 282) – Anleitung zur Berechnung (AzB) vom 27.02.1975, GMBI S. 162, die tatsächlich zu erwartenden Flüge zu berücksichtigen. Die von einigen Einwendern gewünschte Berücksichtigung der Gesamtflugbewegungen in jede Flugrichtung würde eine Verdoppelung der tatsächlich zu erwartenden Flüge bedeuten. Hierfür besteht keine Rechtsgrundlage. Die dem schalltechnischen Gutachten zugrundegelegte Betrachtung ist im Übrigen durch die Rechtsprechung anerkannt (vgl. zuletzt VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 04.06.2002 – 8 S 460/01 – ZLW 2003, S. 105, 114 f.).

Von verschiedenen Einwendern wurden aus Gründen des Lärmschutzes Änderungen der Flugrouten gefordert. Diesen Forderungen kann die Genehmigungsbehörde nicht nachkommen, weil die An- und Abflugverfahren nicht Gegenstand der Genehmigung nach § 6 LuftVG sind. Zuständig hierfür sind die für die Flugsicherung zuständigen Stellen sowie die Vorhabenträgerin. Die An- und Abflugverfahren fließen jedoch mittelbar über eine Prognose des zu erwartenden Fluglärms in die Genehmigung ein. Dabei sind die in Zukunft zu erwartenden An- und Abflugverfahren zu berücksichtigen. Soweit die Festlegung dieser Verfahren in der Entscheidungsbefugnis des Vorhabenträgers steht, sind dessen Angaben zu Grunde zulegen. Als Reaktion auf entsprechende Einwendungen hat die Vorhabenträgerin angekündigt, dass die Abflughöhen bei Sichtflugverfahren (VFR) entsprechend den vor dem 01.11.2001 geltenden Verfahren von 375 m auf 980 m angehoben werden. Diese Änderung wurde in einer Ergänzung zum schalltechnischen Gutachten der AVIA Consult vom 30.09.2002, welches mit Schreiben der Antragstellerin vom 19.11.2002 in das Verfahren eingeführt wurde, dokumentiert. Danach ist eine spürbare Reduzierung des für den Ausbauzustand prognostizierten Fluglärms gegenüber dem schalltechnischen Fluglärmgutachten vom 15.04.2002 zu erwarten mit der Folge, dass die verschiedenen Lärmzonen entsprechend kleiner werden. Eine weitere Veränderung ist nachgewiesen in der zweiten Ergänzung zum schalltechnischen Gutachten vom 17.03.2003 über den Direktanflug in Landerichtung 26/27 bei Sichtflügen entlang der Bundesautobahn A 6.

Von Einwendern wurde die Anordnung zur Einrichtung einer Fluglärmkommission gefordert. Dem ist entgegenzuhalten, dass das Luftverkehrsgesetz die obligatorische Bildung einer Fluglärmkommission nur für Verkehrsflughäfen vorsieht, § 32 b Abs. 1 Satz 1 LuftVG. Nach Abs. 7 dieser Vorschrift ordnet die Genehmigungsbehörde die Bildung einer Fluglärmkommission für andere Flugplätze nur dann an, wenn hierzu aus Gründen des Lärmschutzes oder zur Verringerung der Luftverunreinigung durch Luftfahrzeuge ein Bedürfnis besteht. Nach Überzeugung der Genehmigungsbehörde ist im vorliegenden Fall ein Bedürfnis bereits deshalb nicht

erkennbar, weil für den Hubschrauberlandeplatz Landstuhl-Kirchberg und den Flugplatz Ramstein bereits eine gemeinsame Lärmschutzkommission gebildet worden ist, die mehrmals im Jahr zusammentritt und von dem Platzkommandanten geleitet wird. Dort besteht Gelegenheit für die betroffenen Gemeinden, die Immissionsituation an den genannten Flugplätzen zu beraten und darauf Einfluss zu nehmen, soweit das mit der besonderen militärischen Aufgabenstellung vereinbar ist.

Einwender forderten die Einrichtung von Fluglärmmeßstellen. Dem ist entgegenzuhalten, dass das Luftverkehrsgesetz in § 19 a die Einrichtung und den Betrieb von Fluglärmüberwachungsanlagen nur für Verkehrsflughäfen vorgesehen hat, die an den Fluglinienverkehr angeschlossen sind. Bei der US Air Base Ramstein handelt es sich nicht um einen Flughafen des allgemeinen Verkehrs im Sinne von § 38 Abs. 2 Nr. 1 LuftVZO; auch findet dort kein Fluglinienverkehr statt, so dass die gesetzlichen Voraussetzungen für die Anordnung zur Einrichtung einer Fluglärmmessanlage nicht gegeben sind.

5.6 Bewertung der Fluglärmwirkungen

Die Flughafenumgebung ist geprägt durch den seit mehr als 50 Jahren bestehenden militärischen Flugbetrieb der US Air Force und den dadurch verursachten Fluglärm. Aufgrund der Situationsgebundenheit des Eigentums ist diese tatsächliche Vorbelastung der Umgebung bei der Bewertung des Fluglärms schutzmindernd zu berücksichtigen. Der Flugbetrieb war lange Zeit durch Kampfflugzeuge geprägt. Ausdruck dieser Fluglärmbelastung ist der Lärmschutzbereich, der 1976 durch Rechtsverordnung festgesetzt wurde. Seit dem Abzug der Kampfflugzeugstaffeln wird der Flugbetrieb durch Transportflugzeuge dominiert. Damit war eine erhebliche Abnahme der Fluglärmbelastung der Umgebung verbunden. Diese ist im schalltechnischen Gutachten dokumentiert als Ausgangszustand. Aufgrund der dem gegenüber prognostizierten Zunahme der Flugbewegungen nach Durchführung des Verlegungsprogramms ist auch mit einer Zunahme der Fluglärmbelastung zu rechnen; lediglich für Teilbereiche insbesondere der Verbandsgemeinde Ramstein-Miesenbach wird wegen der weitgehenden Verlegung des Flugbetriebes auf die Südbahn mit einer Fluglärmreduzierung gerechnet.

Für die Bewertung von Fluglärm bestehen keine unmittelbaren gesetzlichen Vorgaben; die Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV – gilt nur für den Bau oder die wesentliche Änderung von öffentlichen Straßen sowie von Schienenwegen, das Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm beinhaltet keine Grenzwerte für die fachplanerische Zumutbarkeit des Fluglärms. Deshalb hat die Genehmigungsbehörde

unter Berücksichtigung der Ergebnisse der schalltechnischen Gutachten und des medizinischen Sachverständigengutachtens im Einzelfall zu prüfen, ob der Schutz vor Fluglärm angemessen berücksichtigt ist und ggf. Maßnahmen anzuordnen, um Nachteile und Gefahren für die Flughafenumgebung abzuwehren.

Die Genehmigungsbehörde konnte für die Bewertung der Fluglärmwirkungen die Ergebnisse der lärmphysikalischen Sachverhaltsermittlungen zugrundelegen.

Die Berechnung der für den Ausbauzustand zu erwartenden Lärmbelastung basiert auf Prognosen über die zu erwartenden Flugbewegungen, die von der Vorhabenträgerin erstellt wurden. Aufgrund der Eigenarten der militärischen Nutzung des Flugplatzes konnten dabei Benutzungsspitzen, die etwa durch besondere Krisensituationen verursacht sind, nur ansatzweise berücksichtigt werden. So wurden für das Prognoseszenario 2011 mehr Flugbewegungen angesetzt als durch die Verlegung des militärischen Flugbetriebes von dem internationalen Verkehrsflughafen Frankfurt/Main zu erwarten sind. Anhaltspunkte für eine Unrichtigkeit der Prognose ergaben sich für die Genehmigungsbehörde nicht. Der Entscheidung war die geänderte Prognose zugrunde zu legen, wie sie sich aus der Ergänzung zum schalltechnischen Gutachten vom 30.09.2002 ergibt. Die Festsetzung der An- und Abflugverfahren unterliegt in dem hier relevanten Bereich der Entscheidungsbefugnis des Vorhabenträgers. Die Schallprognose war daher der geänderten Flughöhenfestlegung des Vorhabenträgers anzupassen.

Für die Bewertung der Fluglärmwirkungen konnte trotz der von einigen Einwendern geäußerten grundsätzlichen Bedenken auf das medizinische Gutachten über die Wirkungen des Fluglärms und des Bodenlärms der Professoren Dres. Scheuch und Jansen vom 27.03.2002 zurück gegriffen werden. Insbesondere seitens der Bundesvereinigung gegen Fluglärm e.V. wurden ältere Arbeiten des Gutachters Prof. Dr. Jansen kritisiert und die Beachtung des Sondergutachtens „Umwelt und Gesundheit“ des Sachverständigenrates für Umweltfragen sowie der „UBA-Arbeit Fluglärmwirkungen“ gefordert. Die Genehmigungsbehörde verkennt nicht, dass in der Lärmwirkungsforschung verschiedene Auffassungen vertreten werden, die auch von den Erkenntnissen der Gutachter abweichen. Das Vorhandensein abweichender Meinungen ist aber nicht geeignet, die Verwertbarkeit des vorliegenden Gutachtens zu beseitigen (OVG NRW, Beschluss v. 24.5.2002 – 20 B 1861/00.AK – Urteilsausfertigung S. 15). Es bestand kein Anlaß zu zweifeln, dass die Empfehlungen der Gutachter methodisch korrekt erstellt wurden und auf einer Auswertung des aktuellen Standes der Lärmwirkungsforschung beruhen. So setzt sich das Gemeinschaftsgutachten der Sachverständigen Scheuch/Jansen mit in der

Fachliteratur geäußerter Kritik nach Auffassung der Genehmigungsbehörde in überzeugender Weise auseinander und berücksichtigt auch neueste Forschungsergebnisse (Scheuch/Jansen, Präventivmedizinische Überlegungen zu Fluglärm-Orientierungswerten für Einzelschallereignisse am Tag, Zeitschrift für Lärmbekämpfung 2002, S. 7 ff.). Die Gutachter sind in der Fachwelt anerkannt, ihre Erkenntnisse Grundlage zahlreicher luftverkehrsrechtlicher Entscheidungen, die im Ergebnis auch verwaltungsgerichtlicher Überprüfungen Stand gehalten haben (VGH Baden-Württemberg, Urteil v. 4.6.2002 – 8 S 460/01 – Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht 2003, S. 105, 116 ff.). Die Genehmigungsbehörde hatte deshalb keinen Anlass, die Verwertung des von der Antragstellerin vorgelegten Gutachtens abzulehnen.

Ein Ziel der Betrachtung ist zunächst die Vermeidung von Gesundheitsgefährdungen für Lärmbetroffene, die oberhalb der Schwelle eines Dauerschallpegels $L_{eq\ 3} = 65\text{ dB(A)}$ nicht ausgeschlossen werden. Oberhalb dieser Grenze werden schallmindernde Maßnahmen als notwendig angesehen, soweit diese nicht bereits in anderem Zusammenhang durchgeführt wurden. Die Einhaltung dieses Ziels soll durch die dieser Entscheidung beigefügten Auflagen sichergestellt werden.

Für die Beurteilung einer Gesundheitsgefährdung ist nicht nur der Dauerschallpegel, sondern sind auch die Höhe der Maximalpegel sowie ihre Häufigkeit relevant. So wird nach Feststellung der Gutachter an dem Immissionsort 002 (Wohnhaus Bauhof) der für die Vermeidung von Hörschäden angenommene kritische Toleranzwert von 115 dB(A) überschritten, wobei dessen Häufigkeit allerdings so selten ist, dass die Sachverständigen das Risiko der Entstehung einer Lärmschwerhörigkeit ausschließen. Entsprechendes gilt nach Überzeugung der Genehmigungsbehörde auch für diejenigen Immissionsorte, an denen der präventive Richtwert für das Risiko von Hörschäden von $L_{max} = 95\text{ dB(A)}$ überschritten wird. Das von den Gutachtern so bezeichnete Lärmgefährdungsgebiet, gekennzeichnet durch täglich mehr als 19 Lärmereignisse mit einem maximalen A – Schallpegel von 99 dB(A) oder größer, umfasst kein bewohntes Gebiet. Der für das Schutzziel: Vermeidung von extraauralen Gesundheitsschäden, tags, angenommene präventive Richtwert von $L_{max\ 16\ h} = 25 \times 90\text{ dB(A)}$ wird ausweislich der Tabelle 4.5.6 des Fluglärmgutachtens an keinem der Immissionsorte erreicht. Eine Gesundheitsgefährdung kann damit nach Überzeugung der Genehmigungsbehörde bei Einhaltung der angeordneten Schutzauflagen ausgeschlossen werden.

Darüber hinaus ist ein weiteres Schutzziel die Vermeidung fluglärmbedingter erheblicher Belästigungen als denkbare Ursache etwa psychosomatischer Störungen. Es bestehen erhebliche Schwierigkeiten, die Belästigungswirkung von Lärm

medizinisch und psychologisch zu erfassen sowie die außermedizinischen Einflussfaktoren, die in die Abwägung bei der Festlegung der Erheblichkeitsschwelle einfließen, festzulegen. Üblicherweise wird in wissenschaftlichen Untersuchungen auf Umfragewerte zurückgegriffen und anhand der Anzahl der Probanden, die sich als durch Fluglärm erheblich belästigt fühlen, die Schwelle der erheblichen Belästigung definiert. Die medizinischen Sachverständigen stellen hierzu fest, dass es in der Bevölkerung einen Anteil von etwa 5 bis 10 % gesunder, aber lärmempfindlicher Personen gibt. Damit ist es unumgänglich, einen bestimmten Anteil von Belästigten in Kauf zu nehmen. Die Festlegung einer darüber liegenden Akzeptanzschwelle ist kein Gegenstand wissenschaftlicher Erkenntnisse, sondern eine Frage der gesellschaftlichen Akzeptanz. Vor diesem Hintergrund schließen sich die Gutachter dem Vorschlag des Sachverständigenrates für Umweltfragen und des Umweltbundesamtes an, die eine erhebliche Belästigung annehmen, wenn mehr als 25 % aller Befragten angeben, sich stark belästigt zu fühlen (Sachverständigenrat für Umweltfragen, Umweltgutachten 2002, Bundestagsdrucksache 14/8792, Tz. 593). Mit Festlegung des Quorums ist aber keineswegs die Frage beantwortet, bei welchem Dauerschallpegel des Kriterium der erheblichen Belästigung erfüllt ist. Vielmehr weisen die Ergebnisse entsprechender wissenschaftlicher Untersuchungen eine beträchtliche Streubreite auf (vgl. etwa die Darstellung bei Guski, Zeitschrift für Lärmbekämpfung 2003, S. 14, 21, Bild 4). Die Gutachter haben eine Bandbreite vorgeschlagen, die zwischen einem kritischen Toleranzwert von $L_{eq\ 3} = 65$ dB(A) und einem präventiven Richtwert von 62 dB(A) liegt, wobei grundsätzlich von dem präventiven Richtwert ausgegangen werden sollte. Erst oberhalb eines äquivalenten Dauerschallpegels von 65 dB(A) steigt die Zahl der erheblich Belästigten deutlich an (vgl. Oliva, Belastungen der Bevölkerung durch Flug- und Straßenlärm, 1998, insbesondere S. 70, 78).

Die Vorschläge der Gutachter widersprechen entgegen der Auffassung einiger Einwender nicht den Empfehlungen des Sachverständigenrates für Umweltfragen in ihrem Sondergutachten „Umwelt und Gesundheit“ vom 15.12.1999. Vielmehr basieren die dortigen Ausführungen zu umweltbedingten Lärmwirkungen auf einem Gutachten u.a. des Sachverständigen Prof. Dr. G. Jansen (Jansen/Notbohm/Schwarze, Gesundheitsbegriff und Lärmwirkungen, 1999). Dem gegenüber ändert der Sachverständigenrat für Umweltfragen in seinem Jahresgutachten 2002 seine Einschätzungen und empfiehlt unter Bezug auf eine Schrift von Ortscheid/Wende (Fluglärmwirkungen, 2000) für die erforderliche normative Festlegung von Zumutbarkeitsgrenzen ein Konzept „gesundheitsbezogener Lebensqualität“. Danach soll die Schwelle erheblicher Belästigung bereits bei Fluglärmbelastungen von 55 dB(A) tags angesetzt werden. Diese Empfehlung kann sich jedoch nicht auf einen anerkannten Forschungsstand

stützen; sie ist auch insofern nicht nachvollziehbar, als sich Ortscheid/Wende im Gegensatz zum Sachverständigenrat für Umweltfragen nicht auf das 25%-Kriterium erheblich Gestörter zur Bestimmung der erheblichen Belästigung stützen. In der Rechtsprechung wurden diese nur politisch begründbaren, als sehr niedrige Vorsorgezielwerte anzusehenden Umweltqualitätseziele deshalb nicht zur Bestimmung der Schwelle der „Nachteile“ im Sinne des § 9 Abs. 2 LuftVG, die Auslöser für belastende Auflagen gegen Vorhabenträger sind, herangezogen (OVG Hamburg, Urteil vom 03.09.2001 – 3 E 32/98.P – UA S. 46, 63).

Die Gutachter haben hinsichtlich des Ziels: Schutz vor erheblichen Belästigungen keine Maximalpegelbetrachtung angestellt, weil der Dauerschallpegel die Relation zur Belästigung besser widerspiegelt als die Häufigkeit von Einzelereignissen, die der L_{eq} bei größeren Flugbewegungszahlen durchaus adäquat abbildet. Auch nach Auffassung des Umweltbundesamtes sind Beurteilungsgrößen, die auf dem äquivalenten Dauerschallpegel basieren, geeignet, langfristige Lärmwirkungen zu beschreiben, so dass die Festlegung von Maximalpegeln in diesem Zusammenhang nicht geboten erscheint (Ortscheid/ Wende, Fluglärmwirkungen, 2000, S. 28 f.). Auch nach Auffassung der Rechtsprechung ist eine Spitzenpegelbewertung rechtlich nicht geboten (bayVGH, Urteil v. 4.11.1997 – 20 A 92.40134-58 – Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht 1999, S. 536, 550). Dagegen ist nach Auffassung der Genehmigungsbehörde nichts zu erinnern, da entsprechende unumstrittene Einzelpegelkriterien zur Beurteilung von Lästigkeitswirkungen unterhalb der Schwelle der Gesundheitsgefährdung nicht ersichtlich sind.

Als entscheidungserheblicher Belang ist auch der unterhalb der Zumutbarkeitsschwelle liegende, aber nicht unerhebliche Fluglärm anzusehen. Deshalb soll sich das Schallschutzkonzept nicht allein an dem kritischen Toleranzwert für das Schutzziel: Vermeidung erheblicher Belästigungen orientieren. Die Genehmigungsbehörde setzt vielmehr die fachplanerische Zumutbarkeitsschwelle für Fluglärm am Tage bei einem Dauerschallpegel von $L_{eq,3} = 62$ dB(A) an, was dem von den Gutachtern vorgeschlagenen präventiven Richtwert entspricht, der als zentraler Beurteilungswert auch die kritischen Toleranzwerte für Kommunikation und Rekeration abdeckt. Damit ist ein beträchtlicher Abstand zu der Grenze gewahrt, ab der Gesundheitsbeeinträchtigungen nicht mehr auszuschließen sind. Dies gilt auch im Hinblick auf etwaige kurzfristige Zusatzbelastungen in Krisenzeiten.

Dagegen ist nach Auffassung der Genehmigungsbehörde der unterhalb des präventiven Richtwerts von 62 dB(A) liegende Bereich der fluglärmbedingten

Belästigung auch im Hinblick auf die beträchtliche Vorbelastung ohne Anspruch auf Schutzmaßnahmen zumutbar und hinzunehmen. Zwar verkennt die Genehmigungsbehörde nicht, dass der Flughafenbetrieb auch insoweit mit deutlichen fluglärmbedingten Belastungen der Bevölkerung verbunden ist. Das verständliche private Interesse, von jeder nur störenden oder belästigenden Auswirkung von Fluglärm verschont zu bleiben, kann jedoch im Hinblick auf den jahrzehntelangen Flugbetrieb am Flughafen Ramstein, der die Umgebung maßgeblich geprägt hat, und der hohen Bedeutung des militärischen Flugverkehrs für die Sicherheit der Bundesrepublik Deutschland und ihrer Verbündeten nach Abwägung aller Belange keine Bevorzugung beanspruchen.

Eine planerische Bewältigung des unzumutbaren Fluglärms etwa durch betriebliche Regelungen ist der Genehmigungsbehörde nicht möglich. Maßnahmen zur Begrenzung des Fluglärms etwa durch Beschränkung der Nutzung des Flugplatzes wären mit der militärischen Zielsetzung nicht vereinbar. Das gleiche gilt für lärmbedingte Beschränkungen bei der Nutzung des Fluggeräts. Deshalb ist der Schutz der Bevölkerung vor unzumutbarem Fluglärm durch die Anordnung passiver Schallschutzmaßnahmen entsprechend § 9 Abs. 2 LuftVG sicherzustellen. Danach sind Schutzvorkehrungen in Ansehung der zu berücksichtigenden beträchtlichen Lärmvorbelastung dann zu treffen, „wenn und soweit durch die hinzutretenden Lärmimmissionen der Pegel des nunmehr auftretenden Gesamtgeräuschs den zuvor vorhandenen Lärmpegel in beachtlicher Weise erhöht und gerade in dieser Erhöhung eine zusätzliche und auch unzumutbare Belastung liegt“ (BVerwG, Urteil vom 29.01.1991 – 4 C 51.89 – BVerwGE 87, 332, 357). Eine beachtliche Erhöhung des Lärmpegels wird für größere Teile des Tagschutzgebietes prognostiziert; in anderen Teilen wird die Belastung annähernd gleich bleiben, insbesondere im Bereich von Ramstein-Miesenbach und Steinwenden ist eine Abnahme zu erwarten. Gleichwohl sieht die Genehmigungsbehörde – auch aus Akzeptanzgründen – davon ab, diese Bereiche aus dem Tagschutzgebiet auszunehmen. Die Fluglärmbelastung lag dort bereits im Ausgangszustand oberhalb der Zumutbarkeitsgrenze.

Dabei wird von den Gutachtern empfohlen, den baulichen Schallschutz so auszugestalten, dass Kurzzeitmittelungspegel bei geschlossenen Fenstern im Inneren von Wohnräumen den Wert von $L_{\max} = 55$ dB(A) nicht überschreiten. Bei Einhaltung dieses Wertes ist nach den Erkenntnissen der Lärmwirkungsforschung eine Satzverständlichkeit von 99 % gewährleistet. Es ist auch durch die Rechtsprechung anerkannt, dass bei Einhaltung dieses Wertes eine ausreichende Kommunikation gesichert erscheint. Eine entsprechende Wertung sieht auch die Arbeitsstättenverordnung für Arbeitsräume bei überwiegend geistiger Tätigkeiten sowie für Pausen- und Liegeräume vor.

Schutzanordnungen sind nicht erforderlich für Grundstücke, die hinsichtlich der Fluglärmbelastungen nicht schutzbedürftig oder schutzwürdig sind.

Eine Schutzbedürftigkeit ist auch innerhalb des Tagschutzgebietes nicht gegeben, soweit passive Schallschutzmaßnahmen bereits nach Maßgabe des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm innerhalb der Schutzzone 1 des durch Rechtsverordnung festgesetzten Lärmschutzbereichs seit 1976 gewährt wurden (vgl. BVerwG, Urteil vom 11.07.2001 – 11 C 14.00, UA S. 31 f.).

Eine Schutzwürdigkeit ist für solche Grundstücke zu verneinen, die in Ansehung der bestehenden plangebenen und tatsächlichen Lärmvorbelastung mit Wohngebäuden bebaut wurden. Das ist insbesondere dann anzunehmen, wenn Grundstücke innerhalb des bestehenden Lärmschutzbereichs bebaut wurden und dadurch die Konfliktsituation zwischen Wohnnutzung und bereits bestehender Lärmbelastung erst herbeigeführt wurde. In diesem Fall ist eine Schutzwürdigkeit der Wohnnutzung nicht gegeben (BGH, Urteil vom 16.03.1995 – III ZR 166/93 – NJW 1995, S. 1823).

Entsprechendes gilt für Grundstücke, die nach Auslegung der Genehmigungsunterlagen in Kenntnis der prognostizierten Lärmbelastung für das Jahr 2011 in der durch diese Genehmigung festgesetzten Tagschutzzone bebaut wurden.

In der Umgebung des Flugplatzes Ramstein wurden Grundstückseigentümer für den fluglärmbedingten Wertverlust ihres Grundeigentums nach bundeseinheitlichen Vorgaben entschädigt. In den Entschädigungsverträgen verpflichteten sich die begünstigten Grundstückseigentümer, den Flugbetrieb und den damit verbundenen Fluglärm auf der US Air Base Spangdahlem einschränkungslos zu dulden und verzichteten auf die Geltendmachung weiterer Ansprüche wegen unzumutbarer Fluglärmbelästigung. Im Hinblick auf die danach bereits erbrachten Leistungen, die Verzichtserklärungen und die Duldungsverpflichtungen der Grundstückseigentümer sind diese Grundstücke ebenfalls nicht schutzwürdig.

Letztlich war die Entschädigungshöhe unter dem Gesichtspunkt der Verhältnismäßigkeit zu begrenzen, um die Anordnung von gesetzlich nicht vorgesehenen untunlichen Schutzvorkehrungen zu vermeiden.

Während die Fluglärmwirkungen zur Tagzeit vorwiegend anhand des Dauerschallpegels beurteilt werden, sind nachts die Einzelschallpegel, die zu Aufweckreaktionen während des Schlafes führen können, maßgeblich. Die Gutachter gehen davon aus, dass erst mehrfache Schallapplikationen von 60 dB(A) oder mehr

zu entsprechenden Reaktionen bei dem Schläfer führen können, so dass Gesundheitsgefährdungen nicht mehr auszuschließen sind. Die als relevant angesehene Schwelle von 6×60 dB(A) für lärmbedingtes Aufwachen wird am Flughafen Ramstein auch nach dem Prognoseszenario 2011 nicht erreicht. Zur Nachtzeit findet dort kein regelmäßiger Flugbetrieb statt. Gleichwohl wurden im Rahmen eines „worst case“-Szenario 900 Flugbewegungen in den sechs verkehrsreichsten Monaten für das Ausbauszenario prognostiziert. In der Fachliteratur wird zwar über die von den Gutachtern verwendete Aufweckschwelle von 60 dB(A) diskutiert; teilweise wird diese Schwelle niedriger angesetzt. Maschke/Hecht/Wolf fordern etwa als Schutzziel, dass regelmäßige Überschreitungen nächtlicher Maximalpegel von 52 dB(A) am Ohr des Schläfers vermieden werden sollen. Das Pegelhäufigkeitskriterium von sechs Überflügen je Nacht, die geeignet sind, Aufweckreaktionen hervorzurufen, wird jedoch – auch von der Rechtsprechung – akzeptiert (zuletzt Bay VGH, Urteil vom 03.12.2002 – 20 A 01.40019 u.a. – UA S. 32 f.). Auch die Untersuchungen von Maschke basieren auf wesentlich höheren Pegelhäufigkeiten – 16 oder 64 Überflüge - je Nacht. Da die durchschnittliche Flugbewegungsanzahl pro Nacht weniger als sechs beträgt, ist vor diesem Hintergrund eine Gesundheitsgefährdung durch Nachtfluglärm auszuschließen.

Zur Bestimmung der Schwelle der erheblichen Belästigung haben die umweltmedizinischen Gutachter als Zusatzkriterium in Anlehnung an Vorschläge des Sachverständigenrates für Umweltfragen im Sondergutachten „Umwelt und Gesundheit“ vom 15.12.1999 (Bundestags-Drucksache 14/2300) als kritischen Toleranzwert einen Dauerschallpegel von 40 dB(A) innen vorgeschlagen. Unter Berücksichtigung der Dämmwirkung von gekippten Fenstern mit 15 dB(A) ergibt sich daraus eine Kontur von $L_{eq,3} = 55$ dB(A). Im schalltechnischen Gutachten wurde zusätzlich eine Kontur mit einem L_{eq} von 50 dB(A) errechnet. Zwar wurde in der bisher umfangreichsten empirischen Studie zu Nachtfluglärmwirkungen des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt e.V. (DLR) festgestellt, dass der äquivalente Dauerschallpegel als Deskriptor von Fluglärmwirkungen auf den Schlaf von Menschen – wenn überhaupt – nur bedingt geeignet ist; danach ist für das Kriterium der erheblichen Belästigung auch die Anzahl der nächtlichen Überflüge maßgeblich (Basner et al., Nachtfluglärmwirkungen, DLR Forschungsbericht 2001-26, S. 186 f.), nicht aber der Dauerschallpegel. Angesichts der geringen Anzahl der prognostizierten Überflüge erscheint der nach dem Prognoseszenario zu erwartende Nachtfluglärm unter Berücksichtigung der angeordneten Auflagen als zumutbar. Das gilt auch dann, wenn man gleichwohl die von den umweltmedizinischen Gutachtern vorgeschlagenen Dauerschallpegel betrachtet. Ausweislich der dem schalltechnischen Fluglärmgutachten beigelegten Karten wird die 55 dB(A)-Kontur

durch das Tagschutzgebiet $L_{eq, 3, 16, h} = 62$ dB(A) vollständig umschlossen. Letzteres umfasst auch weitgehend die 50 dB(A)-Isophone, die dem als präventiven Richtwert empfohlenen Innen-Dauerschallpegel von 35 dB(A) entspricht. Lediglich im Westen entlang der IFR-Abflugroute Tholey im Bereich der Gemeinden Henschtal und Pettersheim ragt sie über die 62 dB(A)-Kontur hinaus. Damit wären Schutzvorkehrungen nur innerhalb des Tagschutzgebietes erforderlich. Innerhalb des Tagschutzgebietes wurde passiver Schallschutz auch für die Schlafräume angeordnet. Das für den Tagschutz definierte Schutzziel der Gewährleistung eines Innenraumpegels von nicht mehr als 55 dB(A) bei geschlossenen Fenstern reicht - auch im Hinblick auf die geringe Anzahl der nächtlichen Flugbewegungen - nach Überzeugung der Genehmigungsbehörde zur Gewährleistung eines gesunden Nachtschlafes aus. Auch die neuere Rechtsprechung sieht nach ausführlicher und zutreffender Auswertung der Studien von Maschke und Jansen sowie der Schrift von Ortscheid/Wende keinen Grund, von diesem seit langem anerkannten Schutzziel abzurücken (OVG Hamburg, Urteil v. 3.9.2001 - 3 E 32/98 - UA S. 46; BVerwG, Urteil v. 27.10.1998 - 11 A 1.97 - BVerwGE 107, 313, 329). Anlass zur Absenkung dieses Schutzziels aufgrund einer besonderen Situation, wie sie das Oberverwaltungsgericht für das Land Rheinland-Pfalz für den Flughafen Hahn im Urteil v. 1.7.1997 (- 7 C 11834/93 - UA S. 137) angenommen hat, bestand nicht. Ein besonders nachtsstilles Gebiet kann in der Umgebung des Militärflugplatzes Ramstein nicht angenommen werden; eine Vorbelastung durch gelegentliche Nachtflüge ist bereits im Ausgangszustand vorhanden. Die Vorhabenträgerin beabsichtigt auch in Zukunft nicht, einen regelmäßigen Nachtflugbetrieb einzuführen, so dass mit einem gezielten Ausbau des Nachtflugbetriebes nicht zu rechnen ist. Die Genehmigungsbehörde hält deshalb die Festlegung eines eigenständigen Nachtschutzgebietes nicht für erforderlich. Da die Wirkungen der innerhalb des Tagschutzgebietes angeordneten passiven Schallschutzmaßnahmen nur bei geschlossenen Fenstern eintreten, wurden für die Schlafräume vorsorglich schallgedämmte Lüftungsanlagen vorgesehen. Nach Abwägung aller Umstände ist der zu erwartende nächtliche Fluglärm außerhalb des Tagschutzgebietes für die Betroffenen zumutbar.

Die passiven Schallschutzmaßnahmen wirken naturgemäß nur innerhalb von Wohnräumen. Dem gegenüber sind sie bei den ebenfalls zum Wohnen genutzten Außenbereichen wie etwa Gärten, Terrassen oder Balkonen weitgehend wirkungslos. Die Einschränkung der Nutzung des Außenwohnbereichs durch unzumutbaren Fluglärm kann daher nur durch eine angemessene Entschädigung in Geld entsprechend §§ 9 Abs. 2 LuftVG, 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG abgegolten werden. Bei der Bestimmung der Zumutbarkeitsgrenze ist auch das Nutzungsverhalten zu berücksichtigen. Üblicherweise findet die Wohnnutzung von Außenbereichen zu

Erholungszwecken nur bei entsprechender Witterung und häufig nach Ende der üblichen Arbeitszeit bzw. an Wochenenden und Feiertagen statt. Ein Spezifikum der Nutzung des militärischen Flugplatzes Ramstein ist es, dass im Gegensatz zu Zivilflugplätzen, bei denen die Tagesrandzeiten intensiv genutzt werden, der Flugbetrieb nach 16.00 Uhr, an Wochenenden und Feiertagen nur sehr eingeschränkt stattfindet. Aufgrund dieser Nutzungsstruktur kommt die Störwirkung des Fluglärms in dem über die gesamte Tageszeit gemittelten Dauerschallpegel nur unzureichend zum Ausdruck. Tatsächlich ist sie im Hinblick auf die Außenbereichsnutzung eher geringer einzuschätzen. Aufgrund dieser Faktoren hält es die Genehmigungsbehörde für angemessen, die Zumutbarkeitsschwelle durch den von den Sachverständigen empfohlenen kritischen Toleranzwert für das Schutzziel: Erholung/Rekreation (außen) mit einem äquivalenten Dauerschallpegel $L_{eq,3} = 64 \text{ dB(A)}$ zu definieren (ebenso bay VGH, Urteil vom 04.11.1997 – 20 A 92.40134 u.a. – ZLW 1999, 536; bestätigt durch BVerwG, Beschluß vom 29.12.1998 – 11 B 21.98 –).

Der Entschädigungsanspruch ist auch hinsichtlich der Außenwohnbereiche auf solche Grundstücke zu beschränken, auf denen bereits vor dem 23.12.1976 bzw. dem 27.07.1983 Wohngebäude mit Außenwohnbereichen errichtet oder bauaufsichtlich genehmigt worden sind. Zu diesem Zeitpunkt trat die Lärmschutzbereichsverordnung in Kraft, so dass mit einer schutzbereichsgemäßen Fluglärmbelastung gerechnet werden musste und ein schutzwürdiges Vertrauen, eine entsprechende fluglärmbedingte Wertminderung werde in den betroffenen Bereichen nicht eintreten, nicht mehr entstehen konnte. Die durch das freiwillige Hineinbauen in eine Konfliktlage entstehende Situation ist nicht entschädigungspflichtig (BGH, Urteil vom 16.03.1995 – III ZR 166/93 – NJW 1995, S. 1823). Soweit für anspruchsberechtigte Grundstücke aufgrund freiwilliger Leistungen der Bundesrepublik Deutschland Zahlungen zur Entschädigung für fluglärmbedingten Wertverlust geleistet worden sind, entfällt der Anspruch.

Angesichts der Vielzahl der betroffenen Grundstücke und dem mit einer Einzelfallbetrachtung verbundenen Verwaltungs- und Kostenaufwand soll die Entschädigungshöhe pauschaliert werden. Dafür bietet sich eine Anlehnung an die steuerliche Bewertung von Fluglärmimmissionen an. Danach ist das Ausmaß der fluglärmbedingten Nutzungseinschränkung der Außenbereiche anhand der steuerlichen Bewertung entsprechend § 82 BewertungsgG zu orientieren. Nach Mitteilung des Oberfinanzdirektion Koblenz und des Finanzamtes Landshut wird von der Finanzverwaltung eine in der Schutzzone 2 des Lärmschutzbereichs eine fluglärmbedingte Wertminderung von 5 % des Verkehrswertes angenommen. Wenn bei Flugplätzen für Wohngrundstücke Wertabschläge von 5 % angemessen sind, diese jedoch primär auf der beeinträchtigten Nutzung der Innenwohnbereiche

beruhen, hält die Genehmigungsbehörde einen Wertabschlag in Höhe von 2 % des Verkehrswertes von Grundstücken mit Außenwohnbereichen für eine Entschädigung in dieser Höhe für angemessen und ausreichend.

Da eine Ermittlung des Verkehrswertes nur durch ein Wertgutachten möglich ist, die Erstellung eines solchen Gutachtens allerdings mit erheblichen Kosten verbunden ist, wird ein vereinfachtes Verfahren angeboten. Der Verkehrswert eines Grundstücks beträgt nach Mitteilung der Bewertungsstelle des Finanzamtes Landshut erfahrungsgemäß etwa das vier- bis fünffache, maximal das achtfache des steuerlichen Einheitswertes. Um sicherzustellen, dass der Verkehrswert bei dieser vereinfachten Ermittlung nicht unterschritten wird, setzt die Genehmigungsbehörde die zu zahlende Entschädigung auf 2 % des Achtfachen des Einheitswertes fest.

Sollten Anspruchsberechtigte es vorziehen, den Verkehrswert durch den Gutachterausschuß für Grundstückswerte der Gemeinde, auf deren Gebiet das Grundstück liegt, ermitteln zu lassen, weil sie der Auffassung sind, dass durch die vorgenannte Einheitswertberechnung der Verkehrswert ihres Grundstücks nicht erreicht wird, steht ihnen dies frei. Angesichts der bestehenden Möglichkeit, in pauschalierter Form eine angemessene Entschädigung zu erhalten, erscheint eine Kostenteilung der kostenaufwändigen Beauftragung des Gutachterausschusses angemessen.

Auch der dem Flugbetrieb zuzurechnende Bodenlärm ist als Fluglärm im Sinne des § 6 Abs. 2 Satz 1 LuftVG zu betrachten. Eine Zusammenfassung von Fluglärm und Bodenlärm ist aufgrund der unterschiedlichen subjektiven Bewertung als auch der unterschiedlichen Methodik bei der Ermittlung und Beurteilung der Geräuschquellenarten nicht möglich. Gesetzliche Bewertungsmaßstäbe für Bodenlärm liegen ebenfalls nicht vor, so dass Kriterien für die Beurteilung der Zumutbarkeit des Bodenlärms durch die Genehmigungsbehörde festzulegen sind.

Das Bodenlärmgutachten hat gezeigt, dass die Bodenlärmbelastung der Flugplatzumgebung nach Durchführung des Vorhabens teilweise beträchtlich ansteigen wird, insgesamt aber hinter dem Fluglärm deutlich zurück bleibt. Lediglich an einigen Immissionsorten in unmittelbarer Flugplatznähe ist die Bodenlärmbelastung signifikant, insbesondere an dem IO 05, Duale Oberschule Ramstein, und am IO 035, Forsthaus Kinsbach. Das Ausmaß des Bodenlärms wird wesentlich geprägt durch Triebwerksprobeläufe. Deshalb wird von einigen Einwendern die Anordnung einer Schallschutzhalle zur Durchführung der Triebwerksprobeläufe gefordert. Die Stadt Ramstein-Miesenbach hat in diesem Zusammenhang eine Studie zur Minderung des Bodenlärms der

Ingenieurgesellschaft für Immissionsschutz, Schalltechnik und Umweltberatung GmbH vom März 2000 vorgelegt. Die Antragstellerin hat diese Forderung sowohl aus Kosten- als auch aus technischen Gründen abgelehnt. Statt dessen hat sie andere Maßnahmen untersuchen lassen, die zu einer Absenkung des Bodenlärms an den kritischen Punkten führen sollen. Mit Schreiben vom 23.04.2003 hat sie dabei die Durchführung der folgenden Maßnahmen zugesagt:

- a) Beschränkung der Anzahl der bei den Betriebsprobeläufen eingesetzten Triebwerke auf maximal zwei bei Probeläufen mit Leistungsstufen oberhalb Leerlauf.
- b) Vollständige Substitution der älteren Großraumtransporter vom Typ C-141 durch moderne C-17 bis zum Jahre 2006.
- c) Schließung des Vorfeldes Ramp 9 und Durchführung aller Probeläufe für Maschinen vom Typ C-130 auf der Ramp 1.

Ausweislich der diesem Schreiben beigefügten Ergänzung zum Bodenlärmgutachten der KSZ Köckritz, Schenk, Zick Ingenieurbüro GmbH vom 01.04.2003 sowie vom 8.5.2003 wird bei Realisierung dieser Maßnahmen insbesondere an den kritischen Immissionsorten IO 005 und IO 035 eine beträchtliche Reduzierung des Bodenlärms erreicht. Zwar sind mit der Verlegung der Triebwerksprobeläufe der C-130 Transporter auf die Ramp 1 geringfügige Pegelerhöhungen in den Bereichen nördlich bzw. nordöstlich des Flugplatzes um bis zu 0,6 dB(A) verbunden; diese setzen jedoch auf einem relativ niedrigen Niveau auf und sind deshalb als unwesentlich anzusehen. Die Einhaltung der Maßnahmen a) und c) wird durch entsprechende Auflagen zu dieser Entscheidung gesichert. Dem gegenüber kann die Genehmigungsbehörde dem Flugplatzbetreiber nicht die Verwendung bestimmten militärischen Fluggeräts vorschreiben; aufgrund der Zusage der US-Streitkräfte, die Maschinen vom Typ C-141 durch die leiseren C-17 zu ersetzen, können die dadurch reduzierten Lärmwerte in die Prognose für den Ausbauzustand eingestellt werden. Sollte dem gegenüber die Zusage nicht eingehalten werden und dadurch wesentliche Veränderungen der Lärmbelastung der Umgebung hervorgerufen werden, kann aufgrund des Auflagenvorbehalts durch die Genehmigungsbehörde mit nachträglichen Auflagen zum Schutze der Flugplatzumgebung reagiert werden.

Durch eine Auflage wird sichergestellt, dass die Triebwerksprobeläufe in den lärmsensiblen Tageszeiten vor 7.00 Uhr und nach 19.00 Uhr sowie zur Nachtzeit und an Sonn- und Feiertagen nicht durchgeführt werden.

Dem gegenüber ist die Forderung nach der Anordnung zur Errichtung einer Lärmschutzhalle abzulehnen. Zwar könnte eine Lärmschutzhalle – soweit sie für Flugzeuge der hier relevanten Größenordnung realisierbar wäre – substantiell zur Reduzierung der Bodenlärmbelastung beitragen. Der damit verbundene Aufwand wäre jedoch sehr hoch. So nennt die von der Stadt Ramstein-Miesenbach vorgelegte Studie der Ingenieurgesellschaft für Immissionsschutz, Schalltechnik und Umweltberatung mbH vom März 2000 für die dem derzeitigen Stand der Technik entsprechende Lärmschutzhalle am Hamburger Flughafen Kosten in Höhe von ca. 18 Millionen DM. Ob eine entsprechend wirksame Lärmschutzhalle für den Militärflugplatz Ramstein zu diesen Kosten erstellt werden könnte, ist zweifelhaft, weil die hier verwendeten größten Flugzeuge vom Typ C 5 Galaxy noch größer sind als die bei Zivilflughäfen verwendeten Bemessungsflugzeuge vom Typ Boeing 747-400. Eine genaue Kostenschätzung wäre derzeit auch kaum möglich, weil es sich bei einer solchen Lärmschutzhalle um eine Einzelanfertigung handeln müsste, die mit einem entsprechenden Konstruktionsaufwand verbunden wäre. Es spricht jedoch vieles dafür, dass höhere Kosten als für die Hamburger Lärmschutzhalle zu erwarten wären. Dem gegenüber würde mit einer solchen Lärmschutzhalle lediglich eine einzige von verschiedenen Schallquellen erfasst. Die größten Wirkungen würden in der unmittelbaren Flughafenumgebung erzielt, in der bereits im Hinblick auf den Fluglärm passive Schallschutzmaßnahmen durchzuführen sind. So fallen etwa die auch durch Bodenlärm betroffenen Immissionsorte IO 035, Forsthaus Kindsbach, sowie IO 001, 002, 004, 011, 012, 028 in das Tagschutzgebiet, wodurch hinreichender Schallschutz auch gegenüber Bodenlärm gewährleistet wird. Im Übrigen sind insbesondere die Triebwerksprobeläufe dadurch gekennzeichnet, dass die Spitzenpegel im Vergleich zum Fluglärm wesentlich niedriger liegen und die Einwirkungszeit länger andauert. In diesen Fällen kann aber das Schließen normaler Fenster bereits einen ausreichenden Schallschutz gewährleisten. Nach Durchführung der vom Flugplatzbetreiber zugesagten Maßnahmen liegt auch die an den Immissionsorten IO 005 und 035 zu erwartende Bodenlärmbelastung in einem vertretbaren Bereich. Eine Rechtsgrundlage für die Anordnung zur Errichtung einer kostenaufwändigen Lärmschutzhalle besteht nicht.

Nach alledem hält die Genehmigungsbehörde unter Abwägung der genannten Gesichtspunkte und Berücksichtigung der angeordneten Schallschutzmaßnahmen den verbleibenden Bodenlärm für zumutbar.

Für besonders lärmsensible Einrichtungen ist eine gesonderte Betrachtung geboten. So empfehlen die medizinischen Sachverständigen für Schulen, Kindergärten und Krankenhäuser besondere präventive Richtwerte.

Kinder werden eher als lärmfreudig eingeschätzt, so dass eine gegenüber gesunden Erwachsenen besondere Lärmsensibilität nicht zu befürchten ist. Die Sachverständigen empfehlen deshalb für Kindergärten einen besonderen präventiven Richtwert nur für die Mittagsruhe im Innenraum von $L_I = 36$ dB(A). Zur Abschätzung der Sanierungsbedürftigkeit verschiedener Kindergärten an bestimmten Immissionsorten wurde eine Bestimmung der Dämmwerte der dortigen Fenster angeraten. Das dazu eingeholte bauphysikalische Gutachten vom 17.04.2003 kommt zu dem Ergebnis, dass Handlungsbedarf bei dem als vollwertige Kindertagesstätte genutzten Kindergarten „Villa Kunterbunt“ in Spesbach (IO 015) besteht. Hier steigt der äquivalente Dauerschallpegel um 7,5 dB(A) auf 64,1 dB(A) an. Es soll der Ruheraum, in dem die Kinder auch tagsüber schlafen, mit einer schallgedämmten Be- und Entlüftungseinrichtung ausgestattet werden. Das wurde durch eine entsprechende Auflage sichergestellt.

Für Schulen wurde präventiv ein Innenpegel von 40 dB(A) empfohlen, der bei angekippten Fenstern an drei Schulen (IO 005, 050 und 054) überschritten wird. Die Einhaltung dieses Wertes ist allerdings bei geschlossenen Fenstern sichergestellt. In der Regel ist Schulunterricht bei geschlossenen Fenstern zumutbar, da in den regelmäßigen Schulpausen die Unterrichtsräume gelüftet werden können. Im Übrigen ist die durchschnittliche Anzahl der Flugbewegungen nicht sehr hoch, so dass zwischen den Einzelschallereignissen Lärmpausen bestehen, die ggf. ein kurzes Stolüften ermöglichen. Deshalb sind nach Auffassung der Genehmigungsbehörde besondere Schallschutzmaßnahmen, die über die Anordnung passiven Schallschutzes hinausgehen (IO 050), nicht erforderlich.

Bei den Krankenhäusern war das Stadtklinikum in Kaiserslautern (IO 052) zu betrachten. Die Sachverständigen empfehlen hier präventive Richtwerte für den Tag von $L_{eq\ 3} = 36$ dB(A) und $L_{max} = 45$ dB(A). Auch für das Stadtklinikum Kaiserslautern wurde der bauliche Schallschutz untersucht mit dem Ergebnis, dass unter Berücksichtigung des gemittelten Außenlärmpegels $L_{eq\ 3}$ an den meisten Gebäuden des Klinikums keine Maßnahmen erforderlich werden; nur an einem Gebäude müsste im Dachgeschoss der Schallschutz verbessert werden, um den präventiv empfohlenen Innenraumpegel von 36 dB(A) zu erreichen. Zusätzlich halten die medizinischen Gutachter die – allerdings äußerst seltenen – hohen Maximalpegel außen für bedeutungsvoll. Ausweislich des bauphysikalischen Gutachtens wären an zahlreichen der 22 Gebäude auf dem Klinikgelände Maßnahmen erforderlich, wenn durch baulichen Schallschutz sichergestellt werden sollte, dass die von den Gutachtern präventiv empfohlenen maximalen Innenschallpegel nicht mehr als 45 dB(A) betragen. Dazu ist festzuhalten, dass nach der Prognose des

Fluglärmgutachtens im Ausbauzustand der Dauerschallpegel am Immissionsort 052 um 0,4 dB(A) auf 58,1 dB(A) ansteigt; dem gegenüber sinkt die Maximalpegelbelastung, ausgedrückt im $L_{Am} 5\%$ von 88,4 dB(A) im Ausgangszustand um 3,0 dB(A) auf 85,4 dB(A) im Ausbauzustand ab. In Anbetracht der schutzmindernd zu berücksichtigenden beträchtlichen Vorbelastung erscheint deshalb die Anordnung eines besonderen Schallschutzes hinsichtlich der – äußerst seltenen – hohen Maximalpegel nicht als erforderlich. Die Genehmigungsbehörde hält es deshalb für angemessen und zumutbar, Schallschutzmaßnahmen lediglich für das im bauphysikalischen Gutachten ermittelte Gebäude 13 im Dachgeschoss zur Einhaltung des empfohlenen Innenschallpegels $L_{i,m} = 36$ dB(A) anzuordnen.

6. Schutz vor Luftverunreinigungen

6.1 Luftschadstoffgutachten

Die Antragstellerin hat zur Abschätzung der zu erwartenden Luftschadstoffbelastung ein Luftschadstoffgutachten zur „Prognose und Bewertung der durch die Verlegung von amerikanischen Luftstreitkräften vom Flugplatz Frankfurt (Main) nach Ramstein bedingten Luftschadstoffemissionen und –immissionen in Bezug auf die nächstgelegenen schutzwürdigen Nutzungen“ der Ingenieurgesellschaft für Immissionsschutz, Schalltechnik und Umweltberatung mbH (ISU) vom April 2002 vorgelegt.

Die Gutachterin hat die Luftschadstoffbelastung des Ausgangszustandes (beschrieben durch das DES-MIL 12/2001) den prognostizierten Werten des Ausbauzustandes (DES-MIL 11/2001) für das Jahr 2011 gegenübergestellt. Danach erhöhen sich die Immissionen für den künftigen Flugbetrieb gegenüber der Ausgangssituation jahresbezogen je nach Schadstoff um 50 bis 90 %.

Als wesentliche flugbetriebsbezogene Quellen für Luftschadstoffe wurden herangezogen: Luftfahrzeuge und an diese gekoppelte technische Einrichtungen (GPU), Betankungsanlagen, flugplatzbedingter Quelle- und Zielverkehr durch Kfz sowie Energieversorgung. Als Schadstoffe wurden Stickstoffoxyde (NO, NO₂), Schwefeloxycyde (SO₂, SO₃), Kohlenmonoxid, Gesamtkohlenwasserstoffe, davon besonders relevant: Benzol und polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe (PAK), Ruß sowie Feinstaub betrachtet. Immissionen von Blei bzw. Bleiverbindungen spielten aufgrund der Verwendung von bleifreiem Flugbenzin keine Rolle. Für den flugplatzbedingten Kfz-Verkehr wird für den Prognosezeitraum 2011 eine Verkehrssteigerung um 20 % zugrunde gelegt. Im Einzelnen wird für die

folgenden Stoffe Veränderungen prognostiziert um NO_x 92 %, CO 51 %, SO₂ 75 %, Benzol 57 %, B(a)P 75 %, Ruß 64 % und PM-10 (Feinstaub) 64 %.

Unmittelbar geltende Bewertungsmaßstäbe für flugbetriebsbedingte Luftschadstoffemissionen existieren nicht; das Bundesimmissionsschutzgesetz und die auf dessen Grundlage erlassenen Rechtsverordnungen und Verwaltungsvorschriften gelten gemäß § 2 Abs. 2 BImSchG nicht für Flugplätze. Die Gutachter haben deshalb Immissionswerte der TA Luft (1986), der 22. BImSchV (2001), Prüfwerte der 23. BImSchV (1996), die Richtwerte des LAI und der TA Luft neu (Entwurf nach der Beschlußfassung des Bundeskabinetts vom 12.12.2001) orientierend herangezogen. Bei einer Gegenüberstellung der daraus resultierenden Beurteilungswerte mit den prognostizierten Immissionswerten ergab sich, dass Ruß, Benzol und NO₂ die mit Abstand kritischsten Komponenten darstellen; die übrigen Schadstoffe erschienen unproblematisch. Die weitere Begutachtung beschränkte sich deshalb auf eine Betrachtung der Jahresmittelwerte sowie der Stundenmittelwerte für die genannten Schadstoffe.

Die Gutachter haben dabei sowohl die Zusatzbelastung durch den Flugplatzausbau als auch die bereits vorhandene Gesamtbelastung eingestellt. Dabei erwies sich die südlich des Flugplatzgeländes verlaufende Bundesautobahn A 6 als eine wesentliche Schadstoffquelle.

Eine flugbetriebsbedingt erhöhte Konzentration von Ruß tritt auf dem Flugplatzgelände selbst auf, sinkt aber in den Randbereichen auf den großräumigen Grundpegel von 1 µ/m³. Der als Flächenwert auf ein Gebiet von 1 x 1 km Größe definierte Zielwert des LAI für die Luftreinhalteplanung wird am Nordrand von Landstuhl geringfügig überschritten, wobei der maximale Beitrag des Flugplatzes zur Gesamtmission 18 % beträgt. Der Prüfwert der 23. BImSchV von 8 µ/m³ wird jedoch deutlich unterschritten. Hinsichtlich der NO₂-Immissionen werden auch die Immissionsgrenzwerte der am 01.10.2002 in Kraft getretenen Neufassung der TA Luft und der am 18.09.2002 in Kraft getretenen Neufassung der 22. BImSchV die ab dem 01.01.2010 gelten sollen, nicht überschritten. Das gilt sowohl für das 98 %-Perzentil, wobei im Nahbereich der A 6 straßenverkehrsbedingt eine NO₂-Konzentration von > 160 µ/m³ erreicht wird, der Beurteilungswert von 200 µ/m³ innerhalb bebauter Gebiete jedoch unterschritten wird, als auch für die Stundenmittelwerte, die flugplatzbedingt nicht überschritten werden. Der Anteil der flugbetriebsbedingten NO₂-Immissionen liegt bei 3 bis 8 % der Gesamtbelastung. Benzol-Immissionen sind nur im südlichen Flugplatzbereich oberhalb der Hintergrundbelastung festzustellen. Die orientierend herangezogenen Grenzwerte werden außerhalb des Flugplatzgeländes nicht überschritten; der Anteil der

flugplatzbedingten Immissionswerte liegt dort in einer Größenordnung von weniger als 12 %.

6.2 Umweltmedizinische Beurteilung

Eine Bewertung der Feststellungen des Luftschadstoffgutachtens nimmt das „medizinische Gutachten über die Auswirkungen des Flug- und Bodenlärms sowie der Schadstoffimmissionen im Rahmen des Genehmigungsverfahrens für den militärischen Flugplatz Ramstein im Zusammenhang mit der Verlegung von Streitkräften an diesen Flugplatz“ der Professoren Dres. Scheuch und Jansen vom 27.03.2002 vor.

Die Sachverständigen stellen dabei fest, dass die wesentliche Quelle für die flugbetriebsbedingten Luftschadstoffimmissionen die Verbrennungsrückstände aus den Flugzeugtriebwerken darstellen. Untersuchungen am Flughafen Frankfurt zeigten einen geringeren relativen Anteil toxischer Substanzen in Triebwerksabgasen als bei Dieselmotorenabgasen. Die Toxizität der einzelnen im Luftschadstoffgutachten angesprochenen Stoffe wird unter ausführlicher Würdigung des aktuellen Forschungsstandes über die Wirkungen von Luftschadstoffen untersucht; die Gutachter kommen dabei zu dem Ergebnis, dass weder aus den einzelnen untersuchten Luftschadstoffen noch aus Kombinationswirkungen aller Luftschadstoffe zusätzliche Risiken für die Wohnbevölkerung in der Flugplatzumgebung resultieren. Auch sind kombinierte oder kumulierte Wirkungen von Fluglärm und Luftschadstoffen nicht vorhanden.

Aufgrund diverser Einwendungen, in denen ein erhöhtes Gefährdungspotenzial des von den US-Streitkräften verwendeten Flugzeugtreibstoffs JP 8 behauptet wurde, legte die Antragstellerin mit Schreiben vom 24.03.2003 eine „medizinisch-toxikologische Stellungnahme zu dem Treibstoff JP 8“ der Gutachter Professoren Dres. Scheuch und Jansen aus Februar 2003 vor. Darin werten die Gutachter die von Einwendern vorgelegten Informationen über die Toxizität des JP 8 Jet Fuel sowie Informationen des Bundesministeriums der Verteidigung, des Wehrwissenschaftlichen Instituts für Werk-, Explosiv- und Betriebsstoffe, Sicherheitsdatenblätter der Hersteller des Kraftstoffs, Berichte über Treibstoff- und Luftqualitätsuntersuchungen in der Umgebung der Flughäfen Ramstein und Spangdahlem des Landesamts für Umweltschutz und Gewerbeaufsicht in Oppenheim sowie diverse Pressepublikationen, Internetrecherchen und Bundes- und Landtagsfragen aus. Darin wird festgestellt, dass der Treibstoff JP 8 (Nato-Code F-34) durch die US-Streitkräfte etwa seit 1993 auch in der Bundesrepublik Deutschland verwendet wird. Der Treibstoff besteht aus dem zivil genutzten

Flugturbinenkraftstoff Jet A-1 und Additiven zur Verhinderung von Eis- und Flockenbildung bei niedrigeren Temperaturen und zum Korrosionsschutz. Diese Additive sind nach den Feststellungen der Gutachter Fuel System Icing Inhibitor FSII (Diethylenglycolmonomethylether (2-2-Ethoxyethanol) mit einem Gewichtsprozentsatz zwischen 0,1 und 0,15 % und „Korrosion Inhibitor/Lubricity Improver“ (ein Fettsäuregemisch, welches keine gefährliche Zubereitung darstellt,) mit einem Anteil zwischen 4 bis 8 g/m³ Treibstoff. Ausweislich der Sicherheitsdatenblätter der Herstellerfirmen Shell und DEA-Oil GmbH besteht der zivil genutzte Treibstoff Jet A-1 aus einem komplexen Kohlenwasserstoffgemisch aus paraffinischen, zyklparaffinischen, aromatischen und olephenischen Kohlenwasserstoffen, vorherrschend im Bereich C-9 bis C-16, mit den Additiven Oxidationsstabilisator (Langkettige Phenolverbindungen 17 bis 24 g/m³), Mectalldeactivator (organische Salicylsalze, 2 bis 4,5 g/m³) sowie Leitfähigkeitsverbesserer (schwache organische Säuren mit langkettigen N₂-Verbindungen 0,5 bis 5,0 g/m³). Bei einem Vergleich von zivilem und militärischem Flugturbinenkraftstoff (Kerosin) Jet A-1/JP 8 wurde durch das Wehrwissenschaftliche Institut für Werk-, Explosiv- und Betriebsstoffe festgestellt, dass das von JP 8 ausgehende Gefährdungspotenzial identisch mit demjenigen von Jet A-1 ist. Im Gegensatz etwa zu Dieselkraftstoff wird JP8 nicht als krebserzeugend eingestuft.

Aufgrund der ausgewerteten Informationen kommen die Gutachter zu dem Ergebnis, dass Unsicherheiten über die Wirkungen der zur Diskussion stehenden Kraftstoffe im wesentlichen im Hinblick auf den unmittelbaren Kontakt der Beschäftigten mit dem Treibstoff bestehen. Das Additiv Corrosion Inhibitor ist kein Gefahrstoff. Das Additive FS II wird in einer geringen Konzentration hinzugesetzt und liegt weiter unterhalb einer möglichen Schädigungsgrenze, so dass die Gutachter mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit davon ausgehen, dass durch diese Additive keine zusätzlichen Gefährdungen entstehen. Die in der öffentlichen Diskussion in den USA erörterte Häufung von Leukämiefällen bei Kindern in der Umgebung bestimmter US-Luftwaffenstützpunkte führt ebenfalls zu keiner anderen Bewertung. Als Risikostoff für Leukämien kommt als Inhaltsstoff von JP 8 im wesentlichen nur Benzol in Frage. Die Benzolkonzentration ist Kerosin beträgt etwa 0,02 % und ist damit wesentlich geringer als etwa bei für Kraftfahrzeuge eingesetztem Ottokraftstoff, der bis zu 1 % Benzolgehalt aufweisen kann. Zusammenfassend stellen die Gutachter fest, dass aus der Art und der Konzentration der bekannten Additive des JP 8 keine stärkere oder andere Wirkung im Vergleich zu zivil genutzten Treibstoffen zu erwarten ist.

6.3 Einwendungen

Einwender befürchten, die prognostizierte Zunahme von Luftschadstoffemissionen führe zu einer Erhöhung diverser schadstoffbedingter Erkrankungen, u.a. Krebserkrankungen bei den Anwohnern. Außerdem werden krankheitsverursachende Kombinationswirkungen von Fluglärm und flugbetriebsbedingten Luftschadstoffen befürchtet.

Es werden Treibstoffentleerungen in der Luft befürchtet, deren Wirkungen nicht untersucht worden seien.

Der von den US-Streitkräften verwendete Flugzeugtreibstoff JP8 sei hochgradig giftig und verursache Gesundheitsschäden.

Von einigen Einwendern wurde behauptet, der Flugturbinentreibstoff JP 8 enthalte 1,2-Dibromethan (EDB), wodurch gravierende Gesundheitsschäden zu erwarten seien. Diese Behauptung ist unbegründet. 1,2-Dibromethan ist ein Additiv zum Austragen von bleihaltigen Verbindungen aus dem Triebwerk und wurde ausschließlich dem verbleiten Ottokraftstoff für Kolbenriebwerke raffinerieseitig zugesetzt. Dem von den US-Streitkräften verwendeten Flugturbinenkraftstoff wurden bzw. werden nach Information der Vorhabenträgerin weder bleihaltige Verbindungen noch 1,2-Dibromethan zugemischt. Diese Aussage wird bestätigt durch Untersuchungsergebnisse des Landesamtes für Umweltschutz und Gewerbeaufsicht, Oppenheim. Das Landesamt hatte Kraftstoffproben, die am 11.12.2002 auf der US Air Base Ramstein entnommen wurden, auf den Gehalt von 1,2-Dibromethan untersucht. Ausweislich des zweiten Zwischenberichts vom 23.12.2002 wurde bei keiner der zur Verfügung stehenden Proben diese Substanz gefunden.

6.4 Bewertung

Nach Überzeugung der Genehmigungsbehörde führt die prognostizierte Zunahme der Luftschadstoffbelastung zu keinen gesundheitlichen Risiken für die Bevölkerung in der Flugplatzumgebung. Ausweislich der Feststellungen des Luftschadstoffgutachtens der ISU vom April 2002 ist eine nennenswerte flugbetriebsbedingte Konzentration der typischen Luftschadstoffe allenfalls auf dem Flughafengelände selbst zu erwarten. Außerhalb des Flugplatzgeländes dominiert der durch den Straßenverkehr – insbesondere entlang der Bundesautobahn A 6 – verursachte Schadstoffeintrag. Das gilt auch für die Ruß-Belastung am Nordrand von Landstuhl, wo die Zielwerte des Länderausschusses für Immissionsschutz (LAI) für

die Luftreinhalteplanung geringfügig überschritten werden. Es handelt sich dabei um Vorstellungen eines ministeriellen Fachgremiums zum Ausmaß wünschenswerter Vorsorge, nicht aber um Auslöseschwellen für Schutzmaßnahmen. Der Beitrag des Flugplatzes zu den Gesamtmissionen beträgt nach den Feststellungen des Luftschadstoffgutachtens allenfalls 18 %. Die Gesamtruß-Belastung bleibt weit unter den Konzentrationswerten der 23. BImSchV, so dass keine vorhabenbezogenen Schutzmaßnahmen veranlaßt sind (BVerwG, Beschluß vom 16.10.2001 – 4 VR 20.01 – DVBl 2002, 275).

Insgesamt bleibt die Belastung mit Luftschadstoffen unterhalb der orientierend herangezogenen Immissionswerte der aufgrund des Bundesimmissionsschutzgesetzes erlassenen Rechtsverordnungen und Verwaltungsvorschriften, die wegen der Exemption in § 2 Abs. 2 BImSchG auf den Flugbetrieb nicht unmittelbar anwendbar sind. Nach den Feststellungen der Gutachter bleibt der Beitrag des Luftverkehrs zur Gesamtschadstoffbelastung gering.

Für Kombinationswirkungen von Fluglärm und Luftschadstoffen besteht ausweislich des umweltmedizinischen Gutachtens der Professoren Dres. Scheuch und Jansen vom 27.03.2002 kein Anhaltspunkt.

Zu den von einigen Anwendern befürchteten Auswirkungen der Luftschadstoffe auf das Ökosystem und das Waldsterben sowie auf die Auswirkungen von Abgasen, die 10 km-Höhe emittiert werden, ist darauf hinzuweisen, dass diese im Rahmen eines flugplatzbezogenen Genehmigungsverfahrens nicht Entscheidungsinhalt sein können. Im Übrigen führt die Verlagerung des Flugbetriebes von der Rhein-Main-Air-Base zum Flugplatz Ramstein nicht zu einer Erhöhung der generell durch den Flugbetrieb veranlaßten Schadstoffbelastung, sondern lediglich zu einer Verlagerung.

Die von einigen Einwendern befürchtete Belastung der Umwelt durch während des An-/Abflugs abgelassenes Flugbenzin ist nicht zu erwarten. Ein Ablassen von Flugbenzin darf nur in Notfällen erfolgen, bei denen eine sofortige Landung zwingend erforderlich wird, obwohl das Flugzeug aufgrund der Betankung ein zu hohes Landegewicht aufweist. Nur in diesen Fällen wird dem betroffenen Flugzeug ein Gebiet zum Ablassen des Treibstoffs zugewiesen, wobei aufgrund der einzuhaltenden Mindestflughöhe von 1.525 m über Grund ausgeschlossen ist, dass das Kerosin in nachweisbaren Konzentrationen am Boden auftritt. Es wird in Folge der hohen Fluggeschwindigkeit und der Verwirbelung so fein im Luftraum verteilt, dass der weitaus größte Teil bereits vor Erreichen der Erdoberfläche verdunstet. Diverse Untersuchungen u.a. des TÜV Rheinland aus dem Jahre 1992 haben

festgestellt, dass das Ablassen von Kerosin in diesen Höhen keine Gefährdung der Bevölkerung darstellt (vgl. auch Bundestagsdrucksache 13/6938).

Von dem durch die US-Streitkräfte verwendeten Flugzeugtreibstoff JP8 gehen nach Überzeugung der Genehmigungsbehörde für die Flugplatzumgebung keine besonderen Gefahren aus. JP8 entspricht weitestgehend dem auf Kerosin basierenden zivilen Flugturbinenkraftstoff JET A-1, der ein komplexes Kohlenwasserstoffgemisch aus paraffinischen, zyklparaffinischen, aromatischen und olephinischen Kohlenwasserstoffen, vorherrschend im Bereich C-9 bis C-16, darstellt. Ausweislich der allgemein zugänglichen Sicherheitsdatenblätter der Herstellerfirmen ist JET A-1 ein entzündlicher, wassergefährdender Stoff, der bei Hautkontakt und bei Verschlucken Gesundheitsgefahren hervorrufen kann. Im Gegensatz zu im Kraftfahrzeugverkehr eingesetztem handelsüblichen Dieselmotorkraftstoff und Ottomotorkraftstoff sind JET A-1 und JP 8 nicht als krebserzeugend eingestuft. JP8 unterscheidet sich von dem zivilen Flugturbinenkraftstoff JET A-1 durch die zugesetzten Additive Fuel System Icing Inhibitor (FS II) mit zulässigen Gehalten von 0,1 bis 0,15 % und dem „Corrosion Inhibitor/Lubricity Improver“ mit zulässigen Gehalten von 4 bis 8 g/m³. Entgegen den Vermutungen einiger Einwender sind die Bestandteile dieser Additive keineswegs geheim; sie wurden u.a. durch die Bundesregierung in einer Antwort auf eine kleine Anfrage im Deutschen Bundestag im Detail veröffentlicht (vgl. BT-Drs 14/6420 vom 25.06.2001). Der Flugzeugtreibstoff JP8 war auch Gegenstand von Anfragen im Landtag von Rheinland-Pfalz; auf die Antwort der rheinland-pfälzischen Landesregierung vom 19.12.2002 (Drucksache 14/1755) darf verwiesen werden. Auch nach den Feststellungen des Wissenschaftlichen Instituts für Werk-, Explosiv- und Betriebsstoffe der Bundeswehr geht von dem militärischen Flugturbinenkraftstoff JP 8 keine besondere Gefahr für die Flughafenumgebung aus; das Gefährdungspotential ist identisch mit demjenigen des zivilen Flugturbinenkraftstoffs JET A-1. Diese Feststellungen ändern selbstverständlich nichts an der Tatsache, dass es sich auch bei Flugturbinenkraftstoffen um Gefahrstoffe handelt, die im unmittelbaren Umgang entsprechender Sicherheitsvorkehrungen bedürfen. Davon ist jedoch die Flughafenumgebung nicht betroffen. Die Art des verwendeten Flugzeugtreibstoffs ist nicht Gegenstand der luftrechtlichen Genehmigung. Sollten sich jedoch entgegen dem heutigen Erkenntnisstand Hinweise auf besondere Gefahren ergeben, die mit dem verwendeten Flugzeugtreibstoff verbunden sind, wird es Aufgabe der Luftaufsichtsbehörde sein, dem nachzugehen und ggf. Verfügungen auf der Grundlage von § 29 Abs. 1 LuftVG zur Gefahrenabwehr zu erlassen.

Nach Auswertung aller Informationen und Abwägung der genannten Umstände hält die Genehmigungsbehörde die mit dem Vorhaben verbundene zusätzliche Luftschadstoffbelastung für die Flugplatzumgebung für zumutbar.

7. Eignung des Geländes, Flugsicherheit

7.1. Flugklimatologisches Gutachten

Mit den Antragsunterlagen wurde ein amtliches Gutachten des Deutschen Wetterdienstes über die flugklimatologischen Verhältnisse an der US Air Base Ramstein entsprechend §§ 41, 40 Abs. 1 Nr. 9 LuftVG vom 21.02.2002 vorgelegt. Da der Flughafen bereits seit etwa 50 Jahren benutzt wird, konnte als Datengrundlage auf direkte Messungen und Beobachtungen an der meteorologischen Station auf der US Air Base Ramstein zurückgegriffen werden.

Die Flugplatzbezugstemperatur wurde mit 24,0 Grad Celsius ermittelt.

Für die Ausrichtung der neuen Start- und Landebahn mit 80°/260° ist der Benutzbarkeitsfaktor von Bedeutung. Nach den Empfehlungen der ICAO (1983, Annex 14, „International Standards and recommended Practises“, Kapitel 3) wird angenommen, dass unter Normalbedingungen Starts und Landungen ausgeschlossen sind, wenn die Querwindkomponente bei Landungen 20 Knoten (10,3 m/s) überschreitet. Nach den Empfehlungen der ICAO soll die Ausrichtung der Start- und Landebahnen eines Flugplatzes so gewählt werden, dass der Benutzbarkeitsfaktor mindestens 95 % beträgt. Das Gutachten kommt zu dem Ergebnis, dass für die neue Start- und Landebahn ein Benutzbarkeitsfaktor von deutlich über 98 % anzunehmen ist. Die Hauptwindrichtung liegt bei Winden aus West/Südwest.

Während des jahrzehntelangen Flugbetriebs sind keine besonderen flugmeteorologischen Probleme bekannt geworden.

7.2 Hindernisfreiheit

Die bestehenden Luftfahrthindernisse wurden vor Antragstellung aufgenommen und in Plan 9 der Antragsunterlagen dargestellt. Die Hindernisfreiheit ist grundsätzlich nach Maßgabe der §§ 12 ff. LuftVG sowie den einschlägigen Bestimmungen des ICAO-Regelwerks herzustellen. Das wird durch die Auflage 2.1.1 sichergestellt. Ausnahmen von der Herstellung der Hindernisfreiheit bedürfen der Genehmigung durch das AFSBw.

7.3 Flugsicherheit

Vor Erteilung der Genehmigung wurde durch die Genehmigungsbehörde eine gutachtliche Stellungnahme des für die Flugsicherung zuständigen Amtes für Flugsicherung der Bundeswehr eingeholt. Die danach erforderlichen Maßnahmen zur Sicherstellung der Flugsicherheit wurden dem Flugplatzbetreiber in Form von Auflagen aufgegeben.

Einwender forderten, der Antragstellerin im Genehmigungsverfahren aufzugeben, ein Flugsicherheitsgutachten unter besonderer Berücksichtigung der Transporte besonders gefährlicher Stoffe über das Hot-Cargo-Vorfeld erstellen zu lassen. Dazu bestand nach Überzeugung der Genehmigungsbehörde keine Notwendigkeit.

Es gibt keinen Anhaltspunkt dafür, dass das Flugunfallrisiko – wie von einigen Einwendern befürchtet, überproportional ansteigt. Die Genehmigungsbehörde erwartet vielmehr, dass durch Ausstattung des Flugplatzes mit einem Instrumentenlandesystem der Kategorie III für die Hauptanflugrichtung 26 mit der Möglichkeit von Präzisionsanflugverfahren eine wesentliche Verbesserung gegenüber dem heutigen Zustand erreicht wird.

Die mit dem Umschlag von Gefahrgütern auf dem Hot-Cargo-Vorfeld verbundenen Sicherheitsrisiken sind Gegenstand von Regelungen nach dem Schutzbereichsgesetz vom 07.12.1956 (BGBl. I S. 899). Auf dieser Grundlage wurde für den Militärflugplatz Ramstein durch den Bundesminister der Verteidigung unter dem 02.10.1989 – U I 5 – Anordnung-Nr. IV//36/US/2 – ein Schutzbereich angeordnet. Im Hinblick auf das genehmigte Vorhaben haben die US-Streitkräfte die Sicherheitsanforderungen überprüft und mit Schreiben vom 26.09.2001 mitgeteilt, dass eine Änderung des Schutzbereichs bei Realisierung des Vorhabens nicht erforderlich ist. Damit bleibt der Schutzbereich unverändert bestehen. Die Prüfung weiterer Sicherheitsaspekte im Hinblick auf die mit den auf der US-Air Base Ramstein verkehrenden Transportflugzeugen beförderte Fracht erfolgt durch die Genehmigungsbehörde nicht. Die US-Streitkräfte geben aus Gründen militärischer Geheimhaltung grundsätzlich keine Informationen über die von ihren Flugzeugen transportierte Ladung bekannt.

8. Sonstige Rechte Dritter

Die unmittelbare Inanspruchnahme von Grundeigentum Dritter für die Erweiterungsmaßnahmen erfolgt auf Basis der vom Bundesministerium der

Verteidigung zu erlassenden Bezeichnung nach Maßgabe von § 1 Abs. 3 des Landesbeschaffungsgesetzes.

Im Anhörungsverfahren ist eingewendet worden, dass der Wert von Grundstücken in der Flugplatzumgebung wegen der Fluglärmbelastung gemindert werde. Soweit die Fluglärmbelastung eine grundrechtsrelevante Wertminderung eines bebauten Grundstücks verursachen kann, wurde diese bereits durch die freiwilligen durchgeführten oder im Verwaltungsvollzug befindlichen Entschädigungsleistungen des Bundes bewältigt. Nach Maßgabe des Erlasses des Bundesministeriums der Verteidigung vom 18.10.1988 und einschlägigen Folgeerlassen wurden auch in der Umgebung des Militärflugplatzes Ramstein Grundstückseigentümer entschädigt, deren Grundstücke in einem Bereich lagen, der von einem Dauerschallpegel von mehr als 77 dB(A) und gleichzeitig 20 Lärmereignissen von 100 dB(A) und mehr pro Tag betroffen waren. Diese Entschädigungsleistungen wurden auf Basis des DES-MIL berechnet, das auch der Berechnung des Lärmschutzbereichs nach Maßgabe der Lärmschutzbereichsverordnung vom 26.07.1983 zugrundelag. Die danach berechneten Schutzzonen waren ausweislich des Fluglärmgutachtens wesentlich größer als die entsprechenden Vergleichsisophonen des dieser Entscheidung zugrunde liegenden Prognoseszenarios.

Neuere – in den Lärmschutzbereich hineingebaute – Gebäude, die durch die Entschädigungsregelungen nicht erfaßt wurden, sind insoweit nicht schutzwürdig als, ein vorher nicht vorhandener Interessenkonflikt erst durch die Baumaßnahmen der Eigentümer aktiviert wurde (BGH NJW 1995, S. 1823, 1824).

9. Abwägung und Zusammenfassende Würdigung

Die Oberfinanzdirektion Koblenz – Geschäftsbereich Bundesbau – hat mit Schreiben vom 3.5.2002 in Verfahrensstandschaft für die US-Streitkräfte in Europa die Erweiterung sowie den auf dem Ausbau basierenden Betrieb des Militärflugplatzes Ramstein beantragt. Mit der Erweiterung des Militärflugplatzes soll das militärisch sowie mit dem zivilen Ausbau des Flughafens Frankfurt/Main - bei gleichzeitiger Einstellung des militärischen Flugverkehrs - begründete Konzept der US-Luftstreitkräfte zur Konzentration des Lufttransportkontingents in Deutschland auf die Standorte Ramstein und Spangdahlem vollzogen werden.

Dem Antrag war in dem Umfang zu entsprechen, wie er sich aus diesem Bescheid ergibt.

Es ist geprüft worden, ob mit der beantragten Erweiterung des Militärflugplatzes öffentliche und/oder private Belange beeinträchtigt werden. Grundlage der Prüfung waren die eingereichten Antragsunterlagen, die im Rahmen des Beteiligungsverfahrens eingegangenen Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange, der angehörten Gebietskörperschaften sowie die Einwendungen privater Dritter. Berücksichtigt wurden auch die nachträglich von der Antragstellerin vorgelegten Gegenäußerungen zu den vorgelegten Stellungnahmen.

Im Rahmen der von der Genehmigungsbehörde vorzunehmenden Abwägung aller öffentlichen und privaten Belange, die durch das Vorhaben und dessen Auswirkungen betroffen werden können, wurden die Belange sowohl einzeln als auch insgesamt gegen die Gründe für die Realisierung des beantragten Vorhabens abgewogen. Dabei ist die Genehmigungsbehörde zu der Überzeugung gelangt, dass 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 der Erweiterungsmaßnahmen dahinter zurücktreten muss.

Im Mittelpunkt der Stellungnahmen der beteiligten Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange sowie der Einwendungen Privater standen insbesondere Bedenken wegen der befürchteten Belastung mit Fluglärm sowie wegen ökologisch relevanter Eingriffe in die Natur und das Landschaftsbild.

Die durch die beantragte Erweiterung des Militärflugplatzes Ramstein ausgelösten Fluglärmfolgen wurden ausführlich untersucht. Das lärmphysikalische Gutachten kam zu dem Ergebnis, dass die Fluglärmbelastung gegenüber dem Ausgangszustand in einigen Bereichen - insbesondere in Ramstein-Miesenbach und Steinwenden - abnehmen wird, in den anderen Bereichen aber für den Prognosezeitraum 2011 teilweise deutliche Steigerungen des Fluglärms zu erwarten sind. Die durch einen äquivalenten Dauerschallpegel von 62 dB(A) und mehr beschriebene Zone vergrößert sich im Ausbauzustand gegenüber dem Ausgangszustand deutlich. Allerdings bleibt die Lärmbelastung auch für das Prognoseszenario hinter der in dem Lärmschutzbereich zum Ausdruck kommenden Fluglärmbelastung des Jahres 1983 zurück. Auch für die nächtliche Fluglärmbelastung wird aufgrund zunehmender Flugbewegungen ein Anstieg prognostiziert; die von den umweltmedizinischen Gutachtern als relevant angesehene Schwelle von 6×60 dB(A) für lärmbedingtes Aufwachen wird jedoch aufgrund der insgesamt geringen Flugbewegungszahl nicht erreicht. Auch für den Bodenlärm wird ein Anstieg prognostiziert. An den meisten Immissionspunkten tritt der Bodenlärm gegenüber dem Fluglärm zurück; die durch den Bodenlärm verursachten Maximalpegel liegen deutlich unter den Maximalpegeln

des Fluglärms. Im Hinblick auf die vorhabenbedingte erhebliche Zunahme des Fluglärms hält die Genehmigungsbehörde die Anordnung von Schutzauflagen für erforderlich. Betriebliche Beschränkungen sind mit der militärischen Aufgabenstellung des Flugplatzes Ramstein nicht vereinbar. Lediglich im Hinblick auf den Bodenschall konnten lärmindernde Betriebsregelungen angeordnet werden, von denen nur bei zwingendem militärischen Erfordernis abgewichen werden darf. Zur Bewältigung der Fluglärmproblematik hat die Genehmigungsbehörde die Festlegung eines Tagschutzgebietes für erforderlich, aber auch ausreichend gehalten, dass durch einen äquivalenten Dauerschallpegel $L_{eq,3} = 62 \text{ dB(A)}$ tags definiert ist. In diesem Bereich sind den Grundstückseigentümern, deren Grundstücke schutzwürdig und schutzbedürftig sind, die Kosten für erforderliche passive Schallschutzmaßnahmen zu erstatten. Für die fluglärmbedingte Nutzungsbeeinträchtigung der Außenwohnbereiche war eine Entschädigungsregelung vor zu sehen. Das Entschädigungsgebiet wurde im Hinblick auf die spezifischen Nutzungsschwerpunkte des Militärflugplatzes Ramstein durch die Zone definiert, die von einem äquivalenten Dauerschallpegel $L_{eq,3} = 64 \text{ dB(A)}$ umschlossen wird. Dem gegenüber konnte die Genehmigungsbehörde davon absehen, ein eigenständiges Nachtschutzgebiet fest zu setzen. Wegen der geringen Anzahl der zu erwartenden nächtlichen Flugbewegungen wird das sog. „Jansen-Kriterium“ von $6 \times 60 \text{ dB(A)}$ nicht erreicht. Das ersatzweise herangezogene Dauerschallpegel-Kriterium $L_{eq,3} = 55 \text{ dB(A)}$ (außen) wird vollständig vom Tagschutzgebiet umschlossen, so dass unzumutbare nächtliche Fluglärmwirkungen durch den dort angeordneten passiven Schallschutz verhindert werden.

Unter Berücksichtigung der angeordneten Schutzvorkehrungen ist die mit dem Vorhaben verbundene Fluglärmbelastung den Betroffenen im Hinblick auf die erhebliche, schutzmindernd zu berücksichtigende Lärmvorbelastung, die bereits in der Vergangenheit durchgeführten Schallschutzmaßnahmen und Entschädigungszahlungen aufgrund der zwingenden militärischen Notwendigkeiten zuzumuten.

Die geltend gemachten ökologischen Bedenken konnten durch entsprechende Vermeidungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ausgeräumt werden. Weitergehende Bedenken sind nicht begründet. Die Umweltauswirkungen des Vorhabens sind intensiv untersucht worden. Dabei wurde festgestellt, dass das Vorhaben zwar mit erheblichen Eingriffen in Natur und Landschaft verbunden sein wird, gravierende Umweltauswirkungen durch die Erweiterungsmaßnahmen und den geänderten Flugverkehr jedoch bei Durchführung der verfügbaren Vermeidungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen nicht zu befürchten sind.

Mit dem Vorhaben ist eine deutliche Zunahme flugbetriebsbedingter Luftschadstoffe verbunden. Der Beitrag des dem Vorhaben zuzurechnenden Flugverkehrs zur Gesamt-Luftschadstoffbelastung der Flugplatzumgebung bleibt jedoch gering. Letztere erreicht nicht die orientierend herangezogenen Immissionswerte der auf Basis des Bundesimmissionsschutzgesetzes erlassenen Verordnungen und Verwaltungsvorschriften. Eine besondere Gefährdung, die nach Auffassung einiger Einwander von dem den US-Streitkräften verwendeten Flugzeugtreibstoff JP 8 ausgehen soll, konnte nicht festgestellt werden. Die vorhabenbedingten zusätzlichen Luftschadstoffe veranlassen keine besonderen Schutzvorkehrungen und sind für die Flughafenumgebung zumutbar.

Eine Beeinträchtigung der kommunalen Planungshoheit über die ohnehin bereits bestehenden Planungsbeschränkungen hinaus ist mit der Genehmigung nicht verbunden.

Den Drittbetroffenen standen die im öffentlichen Interesse der Bundesrepublik Deutschland liegenden militärischen Belange des NATO-Partners USA an einem Ausbau des Militärflugplatzes Ramstein gegenüber. Die Verteidigung der Bundesrepublik Deutschland ist ein gewichtiger Verfassungsauftrag, der gemeinsam mit den Vereinigten Staaten von Amerika innerhalb des NATO-Bündnisses wahrgenommen wird. Auch soweit die US-Streitkräfte auf dem Militärflugplatz Ramstein Aufgaben erfüllen, die nicht unmittelbar deutschen oder NATO-Aufgaben zuzurechnen sind, dient das Vorhaben dem Wohl der bundesdeutschen Allgemeinheit. Auch außerhalb des NATO-Bündnisses besteht eine intensive politische und vertragliche Zusammenarbeit zwischen der Bundesrepublik Deutschland und den Vereinigten Staaten von Amerika, die ein gesteigertes außenpolitisches und sicherheitspolitisches Interesse an einer engen militärischen Kooperation mit den USA begründet, der das Vorhaben dient (BVerwG, Urteil vom 24.10.2002 – 4 C 7.01 – NJW 2003, 1336, 1337). Die Erweiterungsmaßnahmen sind zur Umsetzung des von den US-Luftstreitkräften für militärisch erforderlich eingeschätzten Konzepts zur Konzentration der Lufttransportkapazitäten auf zwei Militärflugplätze in Deutschland geboten. Die in diesem Zusammenhang zwischenstaatlich vereinbarte Verlagerung der bisher auf dem militärisch genutzten Teil des Flughafens Frankfurt/Main stationierten US-Luftstreitkräfte auf die Militärflugplätze Ramstein und Spangdahlem macht die beantragte Erweiterung des Militärflugplatzes Ramstein erforderlich, da alternativ nutzbare Militärflugplätze nicht zur Verfügung stehen. Eine weitergehende besondere Bedeutung hat die unverzügliche Umsetzung dieses Konzepts durch die neuen Anforderungen an das US-Lufttransportkommando in Folge der Ereignisse des 11. September 2001 und die dadurch entstandene Sicherheitslage erlangt.

Im Ergebnis ist daher den für das Vorhaben sprechenden Gründen der Vorrang vor entgegenstehenden privaten Interessen einzuräumen.

D.

Sofortige Vollziehung

Die Antragstellerin hat mit Schreiben vom 24.10.2002 unter Verweis auf die aufgezeigte Dringlichkeit des Vorhabens beantragt, die sofortige Vollziehung der mit dem Antrag nachgesuchten Genehmigung anzuordnen; zur ergänzenden Begründung dieses Antrages bezog sie sich auf ihr Schreiben v. 18.9.2002 im Genehmigungsverfahren für die US-Airbase Spangdahlem.

Die nach § 80 Abs. 2 Nr. 4 VwGO erfolgte Anordnung der sofortigen Vollziehung des Genehmigungsbescheides ist gerechtfertigt, weil über das öffentliche Interesse der Antragstellerin am Erlass dieses Bescheides hinaus ein besonderes Vollziehungsinteresse besteht, dass das Suspensivinteresse etwaiger Drittbetroffener überwiegt.

Das Suspensivinteresse beschränkt sich darauf, nach der Erhebung eines Drittwiderspruchs für die Dauer des Widerspruchs- sowie eines sich ggf. anschließenden Klageverfahrens von den Folgen verschont zu bleiben, mit denen ein Widerspruchsführer und potenzieller Kläger belastet werden kann, sobald die Vorhabenträgerin die genehmigten Maßnahmen vollzieht.

Das in militärischen Erfordernissen liegende öffentliche Interesse am Erlass der verfahrensgegenständlichen Genehmigung wurde bereits vorstehend im Einzelnen dargelegt. Das besondere öffentliche Interesse beruht auf der durch völkerrechtlich verbindliche Vereinbarungen flankierten Entscheidung der US-Luftstreitkräfte, den Flugplatz Ramstein bis spätestens 2005 im nunmehr genehmigten Ausbaustadium nutzen zu wollen.

Würden etwaige Widersprüche oder verwaltungsgerichtliche Klagen gegen diese Genehmigung aufschiebende Wirkung entfalten, wäre das militärisch notwendige Konzept einer Konzentration der US-Luftstreitkräfte auf zwei Standorte ebenfalls für nicht absehbare Zeit gehindert, vollzogen zu werden. Da die US-Luftstreitkräfte im Einzelnen dargelegt haben, dass hinter diesem Ziel militärische Notwendigkeiten stehen, die sich insbesondere auf die verbesserte Koordination der Lufttransportkräfte sowie die Vermeidung dauerhaften Abstimmungsbedarfs mit dem zivilen Flugverkehr auf dem Flughafen Frankfurt/Main erstrecken, handelt es sich um besonders schwerwiegende öffentliche Belange, welche die sofortige Vollziehung der Genehmigung rechtfertigen.

Eine besondere Dringlichkeit hat die Einhaltung des festgelegten Zeitplans durch die veränderte Sicherheitslage in Folge der Terroranschläge des 11. September 2001 und der danach erheblich verschlechterten Sicherheitslage erlangt. Der stellvertretende Oberkommandierende der US-Luftstreitkräfte in Europa hat mit Schreiben vom 9.9.2002 deutlich gemacht, dass die Terroranschläge sowie humanitäre Hilfsoperationen die Notwendigkeit rascher militärischer Reaktionen vergrößert hat. Essenzieller Stützpunkt ist dabei der Luftwaffenstützpunkt Ramstein. Wegen der Einbindung auch der beiden in Deutschland gelegenen US-Militärflugplätze in höherstufige militärische Einsatz- und Verteidigungskonzepte würde eine Verzögerung des Vorhabens zu einer schwerwiegenden Minderung der Fähigkeit der US-Streitkräfte führen, ihre militärische Mission zu erfüllen. Die mit der für Großraumtransportflugzeuge zu kurzen Start- und Landebahn verbundenen betrieblichen Nutzungseinschränkungen behindern die militärischen Einsätze unzumutbar, so dass dringend Abhilfe geboten ist.

Die bisher genutzte Rhein-Main Air Base verfügt über keine Sonderabfertigungsfläche für Gefahrgut, die nunmehr in Ramstein errichtet werden soll. Aus Sicherheitsgründen sind Einrichtungen zum Umgang mit Gefahrgut aufgrund der militärischen Aufgabenstellung der US-Air Base Ramstein dringend notwendig.

Bei einer verstärkten militärischen Nutzung der Rhein-Main Air Base in Krisenzeiten wären wegen der hohen Auslastung dieses Flughafens Störungen des zivilen Flugverkehrs zu befürchten. Jede Verzögerung des Ausbaus des Militärflugplatzes Ramstein würde das von den US-Luftstreitkräften gewünschte, mit den deutschen Behörden sowie der Fraport AG abgestimmte Konzept der Verlagerung von Luftransportkapazitäten auf den Flugplatz Ramstein behindern und dadurch zu schwerwiegenden negativen Folgen für den seit langem geplanten Ausbau der zivilen Nutzung des Flughafens Frankfurt/Main führen. Die mit dem Ausbau des Flughafens Frankfurt/Main zusammenhängenden Investitionen würden auf unabsehbare Zeit blockiert. Auch deshalb besteht ein überwiegendes öffentliches Interesse an der sofortigen Vollziehung dieser Genehmigung.

Dem gegenüber haben private Interessen an dem Suspensiveffekt etwaiger gegen diese Genehmigung einzulegender Widersprüche zurück zu treten. Dabei ist insbesondere darauf zu verweisen, dass mit dem Vorhaben gegenüber der schutzmindernd wirkenden beträchtlichen Vorbelastung bei Realisierung der mit dieser Genehmigung verfügbaren Auflagen keine schwerwiegenden zusätzlichen Umweltbelastungen zu erwarten sind. Zweifel an der Rechtmäßigkeit dieser Genehmigung bestehen nicht.

Bei dieser Sach- und Rechtslage ist dem öffentlichen Interesse an dem sofortigen Ausbau des Militärflugplatzes Ramstein auf der Grundlage der erteilten luftrechtlichen Genehmigung der

Vorrang vor dem Suspensivinteresse etwaiger Widerspruchsführer und Kläger gegen diese luftrechtliche Genehmigung zu geben.

Im Übrigen entspricht die sofortige Vollziehung dieser Genehmigung der gesetzlichen Wertung des § 10 Abs. 6 Satz 1 LuftVG, wonach Rechtsbehelfe gegen einen Planfeststellungsbeschuß oder eine Plangenehmigung für den Bau oder die Änderung von Flughäfen keine aufschiebende Wirkung haben. Zwar werden Militärflugplätze, für die nach § 30 Abs. 1 Satz 2 LuftVG keine Planfeststellung vorgesehen ist, von dieser Regelung nicht unmittelbar erfasst; ausweislich der amtlichen Begründung (Bundestagsdrucksache 13/9513, S. 27) sollten die zur Beschleunigung der Vorhabenrealisierung in dem Planungsvereinfachungsgesetz vom 17.12.1993 (BGBl. I S. 2123) für Eisenbahnen und Bundesfernstraßen vorgesehenen Regelungen auch für Flugplätze übernommen werden. Eine Differenzierung nach den Nutzungszwecken war dabei nicht vorgesehen. Die Beschränkung des Anwendungsbereichs der Vorschrift auf Verkehrsflughäfen wurde aufgegeben.

E.

Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Bescheid kann innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe Widerspruch erhoben werden. Der Widerspruch ist schriftlich oder mündlich zur Niederschrift bei der Wehrbereichsverwaltung West, Wilhelm-Raabe-Str. 46, 40470 Düsseldorf einzulegen.

Hinweis

Gegen die Anordnung der sofortigen Vollziehung kann gem. §§ 80 a Abs. 1 Ziff. 2, 80 Abs. 4 VwGO die Aussetzung der Vollziehung beantragt werden. Dieser Antrag ist schriftlich oder mündlich zur Niederschrift bei der Wehrbereichsverwaltung West, Wilhelm-Raabe-Str. 46, 40470 Düsseldorf zu stellen. Darüber hinaus kann gegen die Anordnung der sofortigen Vollziehung gem. § 80 Abs. 5 VwGO die Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung des Widerspruchs auch bei dem Verwaltungsgericht Neustadt a. d. Weinstrasse, Robert-Stolz-Str. 20, 67433 Neustadt, beantragt werden.

Im Auftrag

(Stuke)

Anhang:

- Karte 1: Lageplan in der überarbeiteten Fassung gemäß Änderungsantrag vom 08.04.2003
- Karte 2: Ausbauplan/ Bauschutzbereich
- Karte 3: Lärmschutzzonen

Anmerkung zur Bekanntmachung:

Das Bundesverwaltungsgericht geht davon aus, dass die Bekanntmachung nach § 42 Abs. 4 LuftVZO auch für Militärflugplätze erfolgen muß (NVwZ 1988, 1122, 1123). Gem. § 6 Abs. 5 LuftVG ist § 74 Abs. 4 u. 5 VwVfG entsprechend anzuwenden.

Zur Bekanntmachung des Bauschutzbereichs wird auf § 18 LuftVG verwiesen, wonach der Umfang des Bauschutzbereichs den betroffenen Grundstückseigentümern bekanntzugeben oder in ortsüblicher Weise öffentlich bekanntzumachen ist.

11.6.2003