



**Niedersächsische Landesbehörde
für Straßenbau und Verkehr**

Planfeststellungsbeschluss

Ausbau des Verkehrslandeplatzes Leer-Papenburg

26. September 2011

-3326-30310-VLP Leer-



Niedersachsen

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis	2
A. Feststellender Teil	4
1. Planfeststellung	4
1.1 festgestellte Planunterlagen	4
1.2 nicht festgestellte Planunterlagen	5
2. Auflagen	6
2.1 zur Vermeidung und Minderung sonstiger Auswirkungen	6
2.2 zu Abfall- und bodenschutzrechtlichen Belangen	7
2.3 zu Immissionen während der Bauphase	7
2.4 zum Naturschutz und zur Umwelt	8
2.5 zu landwirtschaftlichen Belangen	8
2.6 Auflagenvorbehalt	9
3. Zusagen	9
4. Entscheidungen über Einwendungen	9
5. Nachrichtliche Hinweise	10
B. Begründender Teil	10
6. Vorhaben und Verfahrensablauf	10
6.1 Verfahrenseinwendungen	10
7. Planrechtfertigung und Bedarfsbegründung	12
8. Einwendungen zum Flugbetrieb und zur Flugsicherheit	16
9. Lärm	20
9.1 Einwendungen zum Fluglärm	25

10		
Allgemeine Schadstoffangelegenheiten		26
11		
Natur und Landschaft		27
11.1	Eingriff	27
11.2	Vermeidungsmaßnahme	27
11.3	Kompensationsbedarf	27
11.4	Ersatznahmen	27
12		
Artenschutz		28
12.1	Einwendungen zum Artenschutz	29
13		
Schutzgebiete		29
14		
Unmittelbare Grundstücksangelegenheiten		30
14.1	Wertminderung von Immobilien und Grundstücken	30
14.2	Allgemeine Einwendungen zu Beeinträchtigungen der landwirtschaftlichen Erwerbstätigkeit	31
14.3	Individuelle Einwendungen von betroffenen Grundstückseigentümer	32
15		
Sonstiges		36
15.1	Wasserrechte	36
15.2	Leitungsrechte	36
16		
Umweltverträglichkeitsprüfung		37
16.1	Allgemeines	37
16.2	Zusammenfassende Darstellung gem. § 11 UVPG	37
16.3	Bewertung der Umweltauswirkungen gem. § 12 UVPG	39
16.4	Einwendungen zur Umweltverträglichkeitsprüfung	41
17		
Gesamtabwägung		42
18		
Hinweise		42
19		
Kostenentscheidung		43
C		
Rechtsbehelfsbelehrung		43

PLANFESTSTELLUNGSBESCHLUSS

Planfeststellungsverfahren für die

Verbreiterung der Start- und Landebahn und der Rollwege, Erweiterung des Vorfeldes sowie Teilasphaltierung des östlichen Sicherheitsstreifens auf dem Verkehrslandeplatz Leer-Papenburg einschließlich landschaftspflegerischer Kompensationsmaßnahmen in der Gem. Nüttermoor der Stadt Leer

A. Feststellender Teil

1. Planfeststellung

Für das vorgenannte Bauvorhaben wird gemäß §§ 8 bis 10 des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 10.05.2007 (BGBl. I S. 698), zuletzt geändert durch Gesetz vom 05.08.2010 (BGBl. I S. 1126), in Verbindung mit dem Niedersächsischen Verwaltungsverfahrensgesetz (NVwVfG) vom 03.12.1976 (Nds. GVBl. S. 311), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 24.09.2009 (Nds. GVBl. S. 361) und §§ 72 ff. des Verwaltungsverfahrensgesetzes (VwVfG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 23.01.2003 (BGBl. I S. 102), zuletzt geändert durch Gesetz vom 14.08.2009 (BGBl. I S. 2827), der aus den unter Ziff. 1.1 aufgeführten Unterlagen bestehende Plan festgestellt.

1.1 Festgestellte Planunterlagen

Lageplan 1 i.M. 1:25000 (Deckblatt) vom 20.06.2011	Plan 1
Längsschnitt durch Achse S/L Bahn i.M. 1:2500/25000 (Deckblatt) vom 20.06.2011	Plan
Längsschnitt durch Achse S/L Bahn i.M. 1:500/5000 (Deckblatt) vom 20.06.2011	Plan
Querschnitte A-A u. B-B i.M. 1:2500 vom 24.01.2009	Plan Querschnitte 1
Querschnitte C-C u. D-D i.M. 1:2500 vom 24.01.2009	Plan Querschnitte 2
Lageplan i.M. 1:1000 (Deckblatt) vom 19.07.2011	Plan S/L Bahn Grundriss VFR

Systemschnitt i.M. 1: 50/100 vom 24.01.2009	Plan Systemschnitt
Grunderwerbsverzeichnis (Deckblatt) vom 19.07.2011	Unterlage 4, Bl. 2
Grunderwerbsplan i.M. 1:2000 (Deckblatt) vom 11.06.2009	Plan
Landschaftspflegerischer Begleitplan – Planungskarte – (Deckblatt) i.M. 1:5000 von 07/2011	Konflikt- u. Maßnahmenplan
Landschaftspflegerischer Begleitplan- Maßnahmekartei – (Deckblatt) vom 11.07.2011	Bl. 1 -6

Die festgestellten Unterlagen sind mit dem Dienstsiegel Nr. 50 der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr gekennzeichnet.

1.2 Nicht planfestgestellte, nachrichtlich beigelegte Unterlagen

Folgende Unterlagen bedürfen nicht der Planfeststellung:

Erläuterungsbericht (Deckblatt) vom 19.07.2011	
Lageplan i.M. 1:25000 (Deckblatt) vom 20.06.2011	Lageplan 2
Hindernisliste Verkehrslandeplatz Leer-Papenburg	
Lageplan i.M. 1:5000 (Deckblatt) vom 20.06.2011	Lageplan 3
Bestandsplan i.M. 1:1000 vom 27.01.2009	Bestand
Erläuterungsbericht zur Gewässerverlegung	
Übersichtskarte zur Gewässerumlegung i.M. 1:25000 vom 04.12.2008	Plan 1
Umweltverträglichkeitsstudie von Febr. 2009	
Umweltverträglichkeitsstudie –Planungskarte- i.M. 1:5000 vom 07/2008	Bestand Biotoptypen
Umweltverträglichkeitsstudie –Planungskarte- i.M. 1:5000 vom 05-08/2008	gefährdete u. besonders geschützte Pflanzenarten

Faunistisches Fachgutachten –Planungskarten-
i.M. 1:5000 vom 12/2008

Faunistische Bestandsaufnahme:
Brutvögel, Gastvögel, Lurche, Fle-
dermäuse

Spezielle artenschutzrechtliche Prüfung vom Febr. 2009

Landschaftspflegerischer Begleitplan vom Juli 2011

Landschaftspflegerischer Begleitplan –Planungskarten-
i.M. 1: 5000 vom 07/2008

Bestand Biotoptypen

Landschaftspflegerischer Begleitplan –Planungskarten-
i.M. 1: 5000 vom 07/2008

gefährdete u. besonders geschützte
Pflanzenarten

Lärmschutzgutachten vom 09.12.2008

1. Ergänzung zum Lärmschutzgutachten vom 23.02.2009

2. Ergänzung zum Lärmschutzgutachten vom 02.04.2009

1.2.1 Verlegung des Verbindungsgrabens

Übersichtslageplan i.M. 1:5000 vom 04.12.2008

Plan 2

Lageplan i.M. 1:100 vom 04.12.2008

Plan 3

Längsschnitt Verbindungsgraben i.M. 1:1000/100
vom 04.12.2008

Plan 4

Regelprofil Verbindungsgraben i.M. 1:100
vom 04.12.2008

Plan 5

Querprofile Verbindungsgraben i.M. 1:100
vom 04.12.2008

Plan 6

Diese Unterlagen sind mit dem Stempelaufdruck „NACHRICHTLICH“ bzw. „nicht festgestellt“
versehen.

2. Auflagen

2.1

Auflagen zur Vermeidung und Minderung sonstiger Auswirkungen

2.1.1

Dem Maßnahmenträger wird aufgegeben, bei Bau- oder Erdarbeiten festgestellte archäologische Kulturdenkmale (Boden- und Baudenkmale) unverzüglich der unteren Denkmalschutzbehörde oder der Ostfriesischen Landschaft zu melden.

2.1.2

Beleuchtungsanlagen sind im Rahmen der Ausführungsplanung so einzurichten und zu betreiben, dass nach dem Stand der Technik vermeidbare unzumutbare Beeinträchtigungen der Umgebung gem. der LAI „Licht-Leitlinie“-Hinweise zur Messung und Beurteilung von Lichtimmissionen vom 20.05.2001 ausgeschlossen sind.

2.1.3

Dem Maßnahmenträger wird aufgegeben, umgehend die zuständige Polizeidienststelle, das Ordnungsamt oder den Kampfmittelbeseitigungsdienst der Zentralen Polizeidirektion, Tannenbergallee 11, 30163 Hannover, zu benachrichtigen, sofern bei den Erdarbeiten Kampfmittel (Grananten, Panzerfäuste, Minen etc.) gefunden werden.

2.2

Auflagen zu Abfall- und bodenschutzrechtlichen Belangen

2.2.1

Dem Maßnahmenträger wird aufgegeben, der unteren Bodenschutzbehörde des Landkreises Leer eine orientierende Untersuchung/Bewertung des betroffenen Bodenbereichs vorzulegen, in der auch Aussagen zum Ausmaß des Bodenaushubs sowie zur Entsorgung des Bodenaushubs (Verwertung oder Beseitigung) zu treffen sind. Die Bodenschutzbehörde ist an der Ausführungsplanung zu beteiligen.

2.2.2

Dem Maßnahmenträger wird aufgegeben, Boden, der bei der Durchführung des Bauvorhabens entsorgt werden muss (Verwertung oder Beseitigung) vorher auf Schadstoffe zu untersuchen. Der Untersuchungsumfang ist mit der Bodenschutzbehörde abzustimmen und das Untersuchungsergebnis mindestens eine Woche vor der geplanten Entsorgung der Bodenschutzbehörde vorzulegen.

2.2.3

Der Maßnahmenträger hat darauf zu achten, dass bei der Herrichtung und Rekultivierung der Baustraßen, Zwischenlagerflächen für Baustoffe usw. Bodenverdichtungen gering gehalten und die ursprüngliche Bodenfunktion und –beschaffenheit wieder hergestellt wird.

2.3

Auflagen zu Immissionen in der Bauphase

Während der Bauausführung sind nach dem Stand der Technik vermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen (insbesondere Lärm) auf die zum Wohnen dienenden Gebiete, sowie auf sonstige schutzwürdige Bereiche nach Maßgabe von § 22 BImSchG zu verhindern.

Die einschlägigen Vorschriften, insbesondere:

Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm-Geräuschemissionen (VV-Baulärm) vom 19.08.1970; 32. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung – 32. BImSchV)

sind einzuhalten.

Darüber hinaus ist sicherzustellen:

- Sofern trotz Optimierung der Baustelleneinrichtung, der Bauablaufpläne und der Betriebszeiten der Baustelle die Überschreitung von Immissionsrichtwerten der VV-Baulärm zu besorgen ist, sind lärmarme Baumaschinen einzusetzen
- lärmintensive Geräte sind in maximaler Entfernung zur Wohnbebauung aufzustellen.

Soweit im Zuge der Bauausführung Anlagen errichtet werden, die einer immissionsschutzrechtlichen Genehmigung bedürfen, ist die entsprechende Genehmigung bei der zuständigen Genehmigungsbehörde einzuholen.

2.4

Auflage zum Naturschutz und zur Umwelt

2.4.1

Dem Maßnahmenträger wird aufgegeben, abweichend von dem planfestgestellten Maßnahmenblatt E 1 und in Abstimmung mit der unteren Naturschutzbehörde, die Herrichtung der Senken nicht durch Abschiebung des Oberbodens um etwa 30 bis 50 cm durchzuführen, sondern durch Abschiebung um lediglich 10 bis 15 cm.

2.4.2

Der Maßnahmenträger hat nach Maßgabe der festgestellten Maßnahmepläne und –blätter eine landschaftspflegerische Ausführungsplanung, die ein Pflanz-, Pflege-, Entwicklungs- und Unterhaltungskonzept beinhaltet, im Benehmen mit der zuständigen unteren Naturschutzbehörde, zu erarbeiten.

2.5

Auflage zu landwirtschaftlichen Belangen

Dem Maßnahmenträger wird aufgegeben, im Rahmen der Ausführungsplanung für die landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahmen mögliche Beeinträchtigungen

- von Felddränagen und Dränagesystemen,
- durch Beschattungen entlang landwirtschaftlicher Nutzflächen,
- der Erschließung landwirtschaftlicher Nutzflächen

im Einvernehmen mit den Bewirtschaftern möglichst zu vermeiden bzw. zu vermindern.

2.6

Auflagenvorbehalt

Die Planfeststellungsbehörde behält sich vor, dem Antragsteller weitere Auflagen und Schutzanordnungen aufzuerlegen bzw. diesen Beschluss nachträglich zu ändern bzw. zu ergänzen.

3. Zusagen

Alle von dem Maßnahmeträger im Rahmen dieses Planfeststellungsverfahrens gegebenen Zusagen werden hiermit für verbindlich erklärt, auch wenn sie nicht ihren ausdrücklichen Niederschlag in einer Maßgabe gefunden haben. Sie sind Bestandteil dieses Planfeststellungsbeschlusses und gehen in Zweifels- und Konfliktfällen anderen Planaussagen der festgestellten Unterlagen vor.

Im Einzelnen werden die nachfolgend aufgeführten Zusagen der Flugplatz Leer-Papenburg GmbH für verbindlich geklärt:

3.1

Es ist nicht vorgesehen, dass derzeitig zulässige Höchstabfluggewicht der Flugzeuge zu erhöhen.

3.2

Zukünftig soll es in der Mittagszeit zwischen 12 Uhr und 15 Uhr keine Schulungsflüge und Platzrunden mehr geben.

3.3

Es ist geplant eine Lärmmessstelle an einem neuralgischen Punkt zu installieren.

3.4

Die Platzrunde soll unter Berücksichtigung der vorhandenen Lärmimmissionen verlegt werden.

3.5

Zur Minderung vorhandener Lärmimmissionen sollen Umbauten von am Verkehrslandeplatz Leer-Papenburg stationierten Flugzeugen finanziell bezuschusst werden.

3.6

Die Tragfähigkeit des zu verlegenden Wirtschaftsweges östlich vor Kopf der Start- und Landebahn für landwirtschaftliche Fahrzeuge sowie die Zufahrt auf hofeigene Flächen des Eigentümers ist auch zukünftig gegeben.

4. Entscheidungen über Einwendungen/Stellungnahmen

Die bei Beschlussfassung bestehenden Einwendungen und Anträge der Betroffenen und sonstigen Einwender und Einwenderinnen sowie die Bedenken und Anträge, die Behörden und Stellen geäußert haben, werden hiermit zurückgewiesen, soweit ihnen nicht durch Planänderungen, Ne-

benbestimmungen oder Zusagen des Maßnahmenträgers Rechnung getragen wird oder sie sich nicht auf andere Weise erledigt haben.

5. Nachrichtliche Hinweise

5.1

Erforderliche Sicherungen und Verlegungen von Leitungen jeglicher Art sowie von katasteramtlichen Vermessungspunkten werden im Benehmen mit den Betroffenen bei rechtzeitiger Benachrichtigung über den Baubeginn durchgeführt. Die Kostenträgerschaft richtet sich nach den einschlägigen gesetzlichen Bestimmungen sowie den vertraglichen Regelungen.

B Begründender Teil

6. Verfahrensablauf

Die Flugplatz Leer-Papenburg GmbH hat am 13.02.2009 bei der Planfeststellungsbehörde für die nachfolgend unter Ziffer 7. aufgeführten sechs Baumaßnahmen auf dem VLP Leer-Papenburg die Planfeststellung beantragt. Der Antrag umfasste zunächst zusätzlich noch eine Verlängerung des asphaltierten Sicherheitsstreifens westlich vor Kopf der SLB um 100m.

Das Planfeststellungsverfahren wurde am 15.07.2009 formell eingeleitet. Die Pläne haben nach vorheriger ortsüblicher Bekanntmachung jeweils vom 05.08.2009 bis 04.09.2009 bei der Stadt Leer und den Gemeinden Jemgum und Moormerland öffentlich zu jedermanns Einsicht ausgelegen. In der Bekanntmachung sind die Stellen, bei denen Einwendungen gegen den Plan schriftlich einzureichen oder mündlich zu Protokoll zu geben waren, bezeichnet worden.

Die Pläne sowie die erhobenen Einwendungen sind dann, nach öffentlicher Bekanntmachung gem. § 73 Abs. 6 VwVfG, am 16.03.2010 in Leer erörtert worden. Über diese Erörterung ist eine Niederschrift gefertigt worden, die allen Verfahrensbeteiligten auf Anforderung zugesandt wurde.

Die Förmlichkeiten des Verfahrens sind somit beachtet worden.

Im weiteren Verlauf des Verfahrens hat der Antragsteller mit Schreiben vom 22.06.2011 seinen Antrag auf Planfeststellung zum Teil zurückgenommen und beabsichtigt jetzt nicht mehr, den asphaltierten Sicherheitsstreifen westlich vor Kopf der Start- und Landebahn um 100 m zu verlängern. Diese Maßnahme, sowie die damit einhergehende Umlegung des Gewässers II. Ordnung Nr. 44.1 „Verbindungsgraben“ auf einer Teilstrecke im Bereich Nüttermoor in der Sielacht Moormerland sind damit nicht Bestandteil dieses Planfeststellungsbeschlusses und insoweit nicht planfestgestellt.

6.1 Verfahrenseinwendungen

Die Einwendungen, die Verfahrensfehler bemängeln, waren zurückzuweisen. Diese sind insbesondere aus den im Folgenden aufgeführten Erwägungen unbegründet.

6.1.1 Nichteinhaltung der Wochenfrist zwischen ortsüblicher Bekanntmachung und Auslegung

Von verschiedenen Einwendern wird unter Hinweis auf Vorschriften des Baugesetzbuches beanstandet, dass die öffentliche Bekanntmachung vor Beginn der Auslegung zu spät erfolgte.

Dieser Einwand war zurückzuweisen.

Gem. § 73 Abs. 5 Satz 1 VwVfG haben die Gemeinden, in denen der Plan auszulegen ist, die Auslegung vorher ortsüblich bekannt zu machen. Die beanstandeten Bekanntmachungen in der Stadt Leer und den Gemeinden Moormerland und Jemgum erfolgten am 03.08.2009 in einer Veröffentlichung in der Ostfriesen-Zeitung bzw. ab dem 27.07.2009 durch Aushang in den Aushangkästen der einzelnen Ortschaften in der Gemeinde Jemgum. Da die Auslegung ab 05.08.2009 erfolgte, war der gesetzlichen Regelung in allen Fällen entsprochen. Die von Einwendern vorgelegene Einhaltung einer Wochenfrist nach Vorschriften des Baugesetzbuches ist in diesem Verfahren nicht einschlägig und war daher nicht zu berücksichtigen. Der verschiedentlich beantragten, vorsorglichen Neuauslegung der Planfeststellungsunterlagen war insoweit nicht nachzukommen.

6.1.2

Von privaten Einwendern wurde in den schriftlichen Einwendungen sowie im Erörterungstermin die Erstellung weiterer oder aktualisierter Gutachten, Untersuchungen und Unterlagen gefordert. Im Einzelnen waren dies:

- Gutachten zum Vogelschlag
- Gefährdungsbeurteilung durch Lärmmediziner aufgrund einer Lärmmessung
- Gutachten über die wirtschaftlichen Gewinnmöglichkeiten der Flugplatz Leer-Papenburg GmbH
- Untersuchung zu Kommunikationsstörungen im Freien

Die Planfeststellungsbehörde hält die Erstellung der geforderten Gutachten bzw. der ergänzenden Untersuchungen für nicht erforderlich. Soweit vom Maßnahmeträger vorgelegte Gutachten und Unterlagen nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde als Entscheidungsgrundlage nicht ausreichen, hat sie sich vom Maßnahmeträger ergänzende Stellungnahmen vorlegen lassen und bei der Entscheidung über den Antrag auf Planfeststellung berücksichtigt. Überdies waren maßnahmebedingt keine weiteren Unterlagen erforderlich. Mit den der Planfeststellungsbehörde vorliegenden Unterlagen waren eine ausreichende Sachverhaltsaufklärung und eine Bewertung der tatsächlichen Auswirkungen möglich. Der Planfeststellungsbehörde lagen die Unterlagen vor, die zur Darlegung der Rechtmäßigkeit der nunmehr abgeänderten Planung erforderlich sind und eine sachgerechte Abwägung zulassen.

Im Übrigen wird auf die Ausführungen der Planfeststellungsbehörde zu den Einzelthemen verwiesen.

6.1.3

Soweit ein Einwender anführt, dass vor Durchführung des Planfeststellungsverfahrens kein Scoping-Termin durchgeführt wurde, und daher ein Verfahrensmangel vorliege, ist festzustellen, dass die Durchführung eines Scoping-Termins gemäß § 5 UVPG nicht erforderlich war.

Weder der Vorhabensträger noch die Panfeststellungsbehörde haben es für erforderlich gehalten, dass der Vorhabensträger nach Beteiligung verschiedener Behörden über Inhalt und Umfang der Unterlagen sowie über den Umfang und Methoden der Umweltverträglichkeitsprüfung im Einzelnen unterrichtet werden müsste. Für die beantragte Baumaßnahme war es ausreichend, dass der Untersuchungsraum mit der zuständigen Unteren Naturschutzbehörde abgestimmt und eine Umweltverträglichkeitsprüfung unter Berücksichtigung der Unterlagen gemäß § 6 Absatz 3 und 4 UVPG durchgeführt wurde. Ein Formfehler ist somit nicht erkennbar.

6.1.4

Soweit die Bezeichnung der Baumaßnahme in den Planunterlagen von Einwendern als Mangel im Verfahren angesehen wird, ist dieser Vorwurf gegenstandslos geworden. Aufgrund der Änderung des Planfeststellungsantrages ist es nunmehr nicht mehr vorgesehen den Sicherheitstreifen westlich vor Kopf der Start- und Landebahn zu verlängern. Im Übrigen war dem Bekanntmachungstext und den Planunterlagen eindeutig zu entnehmen, dass die Sicherheitsstreifen verlängert werden sollten. Eine entsprechende Verlängerung der Startbahn war vom Vorhabensträger auch ursprünglich nicht beantragt und nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens. Sofern in verschiedenen Anlagen zur Umweltverträglichkeitsstudie von einer Verlängerung der Start- und Landebahn gesprochen wird, ist dieses unmaßgeblich und hatte keinerlei Einfluss auf die Ergebnisse und Auswertungen in diesen Unterlagen. Einen Verfahrensmangel durch die teilweise unkorrekte Beschreibung der Baumaßnahme in einem Teil der Planunterlagen vermag die Planfeststellungsbehörde nicht zu erkennen.

6.1.5

Eine Einwenderin hält als Folge des Flugplatzausbaues eine Änderung des Straßensystems für erforderlich. Da dieser Straßenneubau ausschließlich durch die verkehrlichen Bedürfnisse des Flugplatzes ausgelöst werde, könne er nur innerhalb eines einheitlichen Planfeststellungsverfahrens behandelt werden.

Nach Kenntnis der Planfeststellungsbehörde beabsichtigt die Stadt Leer durch die Verlängerung der Benzstraße die weitere Erschließung eines Baugebietes an der B 70 und zugleich eine Entlastung der Kloster Thedinga Straße als Erschließungsstraße zum Flugplatz. Diese kommunale Straßenbaumaßnahme steht in keinem Zusammenhang mit der Erweiterung des Verkehrslandeplatzes und war insoweit auch nicht in einem einheitlichen Planfeststellungsverfahren zu behandeln. Einschlägig ist in diesem Fall vielmehr das kommunale Baurecht (§ 9 Baugesetzbuch).

7. Planrechtfertigung und Bedarfsbegründung

Die Planrechtfertigung ist eine Ausprägung des Prinzips der Verhältnismäßigkeit. Staatliches Handeln, das mit Eingriffen in Rechte Dritter verbunden ist, trägt seine Rechtfertigung nicht bereits in sich selbst, sondern bedarf einer gesetzlich begründeten planerischen Konformität von konkretem

Planungsziel und abstrakter Planungsermächtigung. Eine Flughafenplanung ist gerechtfertigt, wenn für das beabsichtigte Vorhaben nach Maßgabe der vom LuftVG verfolgten Ziele einschließlich sonstiger gesetzlicher Entscheidungen ein Bedürfnis besteht und die Maßnahme unter diesem Blickwinkel objektiv erforderlich ist. Dagegen würde eine Planung, deren Umsetzung den Zielsetzungen des LuftVG zuwiderliefe oder die auf dauerhafte Hindernisse rechtlicher und tatsächlicher Art stieße, ihren gestalterischen Auftrag verfehlen.

Die Planrechtfertigung erfordert die Prüfung, ob das Vorhaben mit den Zielen des Gesetzes übereinstimmt und ob das Vorhaben für sich in Anspruch nehmen kann, in der konkreten Situation erforderlich zu sein. Dies ist nicht erst bei Unausweichlichkeit der Fall, sondern bereits dann, wenn es vernünftigerweise geboten ist (BVerwG, Urteil vom 16.03.2006-4 A 1073.04-, RdNr. 182).

Der Flugplatz Leer-Papenburg ist als Verkehrslandeplatz eine öffentliche Verkehrseinrichtung, die in die regionale Verkehrsinfrastruktur eingebunden ist. Er dient nach seiner Zweckbestimmung dem allgemeinen Verkehr und unterliegt der Betriebspflicht. Seine wesentliche Aufgabe besteht in der Sicherstellung der nationalen und internationalen Erreichbarkeit des Einzugsgebietes auf dem Luftwege. Diese Aufgabe wurde dem Flugplatz im Rahmen des Raumordnungsverfahrens im Jahre 1968 vom Landkreis Leer zugewiesen und im regionalen Raumordnungsprogramm des Landkreises Leer 2006/2008 wiederholt. Ausweislich des Landes-Raumordnungsprogramms Niedersachsen sind Verkehrslandeplätze mit regionaler Bedeutung in den Regionalen Raumordnungsprogrammen zu sichern und räumlich festzulegen. Nach dem Regionalen Raumordnungsprogramm des Landkreises Leer ist für die Entwicklung der erforderlichen Luftverkehrsbedienung u.a. der Luftverkehr in ein integriertes Gesamtverkehrskonzept einzubinden und die Flugsicherheit zu verbessern.

Das Vorhaben bezweckt, den gegenwärtigen Nutzern des Verkehrslandeplatzes Leer-Papenburg eine ihren Verkehrsbedürfnissen entsprechende und nach den betrieblichen Regeln des Luftverkehrs sichere Abwicklung ihres Verkehrsbedarfs zu ermöglichen. Die Maßnahmeträgerin rechtfertigt ihr Ausbauvorhaben vorrangig mit einer Verbesserung der Flugsicherheit aber mittelbar auch mit Impulsen für das regionale Wirtschaftswachstum und die Beschäftigung.

Durch den Ausbau wird die Flugsicherheit des Platzes für Maschinen im Kurz- und Mittelstreckenverkehr mit größeren Spann- und Spurweiten verbessert. Gerade in der gewerblichen Luftfahrt werden 2-motorige Flugzeuge wegen deren in der Regel größere Beladungskapazität, Reichweite und Geschwindigkeit bevorzugt eingesetzt. Diese Maschinen suchen in zunehmendem Maße den Platz zur Bedienung der Schifffahrtsbetriebe im Unterwesergebiet, insbesondere der Reedereien, Werften und sonstigen maritimen Zulieferer, auf. Insoweit haben zahlreiche Unternehmen, wie insbesondere die A. Hartmann Reederei und die Meier Schiffswerft in Papenburg, den Flugplatz Leer-Papenburg zum flugverkehrlichen Zentrum ihrer Betriebe gemacht. Für deren Maschinen sind nach den einschlägigen Richtlinien für die Anlage und den Betrieb von Flugplätzen für Flugzeuge im Sichtflugbetrieb des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung vom 06.11.2001 (Codezahl 2, Codebuchstabe B) Standards vorgeschrieben, die durch folgende Baumaßnahmen erreicht werden sollen:

1. Verbreiterung der Landebahn im Norden um 10 m auf 30 m.
2. Erweiterung des Vorfeldes nordöstlich der Tankanlage.
3. Asphaltierung der 60 m langen Streifenlänge (Sicherheitsstreifen) östlich vor Kopf der Start- und Landebahn auf einer Länge von 40 m.
4. Verbreiterung der 7,5 m breiten Rollbahn (Taxiway) um 3 m auf 10,5 m.
5. Verlegung von Teilen der Befeuerungs- und Gleitwegbefeuerungsanlagen.
6. Aufrüstung der Schwellenbefeuerung.

Zu 1. : Es ist nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde sinnvoll und zur Verbesserung der Sicherheitsbelange auch notwendig, die Start- und Landebahn über den derzeitigen Bestand hinaus, wie planfestgestellt, zu verbreitern.

Damit ist den Mindestvorgaben der bereits erwähnten Richtlinien zur Breite der Start- und Landebahn (nach Nr. 4.1.2 sind 23 m vorgeschrieben) entsprochen. Soweit die Start- und Landebahn darüber hinaus auf 30 m verbreitert wird, ist hierzu auszuführen, dass auch bei ungünstigen Bedingungen, wie hoher Temperaturen, hoher Windgrundgeschwindigkeiten mit starken Windböen, hoher Beladung und voller Auslastung des Flugzeuggewichts die Sicherheitsbelange insbesondere beim Werkverkehr mit größeren Maschinen verbessert werden sollen. Die Planfeststellungsbehörde sieht die Erhöhung der Sicherheitsbelange insoweit als gerechtfertigt an, um auch bei ungünstigen Wetterverhältnissen, wie Windböen, Starkregen, Eis und Schnee, Flugzeugunfälle, wie sie sich z.B. im November 2009 auf dem Emdener Flugplatz ereignet haben, zu vermeiden oder gar auszuschließen.

Die Planfeststellungsbehörde hat weiterhin berücksichtigt, dass der Untergrund neben den asphaltierten Flächen der Start- und Landebahn aufgrund seiner moorigen und weichen Substanz auch von der Luftaufsichtsbehörde als sehr problematisch angesehen wird.

Ein weiterer Vorteil wird zudem darin gesehen, dass ein bei Wendemanövern von Flugzeugen (so genanntes „Backtrack“) auf der Piste, die Gefahr eines Abkommens von der Strecke reduziert wird.

Darüber hinaus verlagert sich durch die Verbreiterung die Mittellinie der Landebahn und führt auch hier zur Verbesserung der Sicherheit für die Maschinen und die bauliche Nutzbarkeit der Grundstücke im Gebiet des Bauleitplanes südlich des Flughafengeländes.

Auch ein von der Planfeststellungsbehörde hinzugezogener vereidigter und öffentlich bestellter Sachverständiger für den Luftverkehr und Luftfahrtsysteme bejaht eine konkrete Gefährdungslage aufgrund der örtlichen Besonderheiten des Verkehrslandeplatzes und hält eine Verbreiterung der Start- und Landebahn auf 30 m für notwendig. Seine nachfolgenden Ausführungen zur Beurteilung der Bahnverbreiterung macht sich die Planfeststellungsbehörde vollinhaltlich zu Eigen:

„a) Der Flugplatz Leer liegt in exponierter Lage – also ungeschützt durch topografische Einflüsse – so dass die in Norddeutschland häufig vorkommenden stärkeren Winde ungehindert das Flugplatzareal überströmen können.

Durch die oft bei hohen Grundwindgeschwindigkeiten vorhandene Böigkeit kann das Flugzeug im Anflug – und erst recht beim Aufsetzen durch reduzierte Ruderwirkung – sehr leicht von der Pistenmittellinie (Centerline) versetzt werden. Auf jeden Fall erfordert eine solche Situation ein schnelles Reagieren des Piloten – bei einer breiteren Bahn ist somit etwas mehr Toleranz für die seitliche Lage des Aufsetzpunktes vorhanden.

b) Durch die Lage der Flughafengebäude (Flugbetriebsgebäude und künftige auf dieser Seite vorgesehenen Hallenneubauten) und des Waldes südlich der Piste 26 im ersten Drittel werden bei Anströmungen aus Richtungen mit südlicher Komponente Verwirbelungen generiert. Im Norden ist ein Wall (*unter Schutz stehender Knick*) und ebenfalls Baumbestand zu verzeichnen, die bei entsprechenden Windrichtungen ebenfalls Verwirbelungen erzeugen. Ähnlich wie bei der natürlichen Böigkeit müssen auch diese Verwirbelungen vom Piloten gesteuert werden; eine breitere Bahn bietet hier eine deutliche Reserve.

c) Die in Leer zugelassenen Flugzeuge bis 10 to Masse haben eine Spannweite, die in der Größenordnung von ca. 20 m und darüber liegen kann; bei einer Landung mit sehr starkem Seiten-

wind und dafür erforderlicher hängender Tragfläche kann die Flächenspitze bei einer schmalen Bahn in die Seitenbefeuerung der Piste geraten und beschädigt werden.

d) Ein Vergleich mit anderen in Deutschland vorhandenen Flugplätzen der Allgemeinen Luftfahrt ergibt, dass eine Bahnbreite von 30 m bei einer Bahnlänge von ca.1200 m keinesfalls realitätsfern ist – im Gegenteil: 2/3 der Flugplätze in dieser Größe haben eine Bahnbreite von 30 m und darüber.“

Zu 2.: Die Erweiterung des Vorfeldes wird für notwendig gehalten, um parkende Flugzeuge in einem ausreichenden Sicherheitsabstand zur Start- und Landebahn und zu den bestehenden Rollwegen platzieren zu können. Ebenfalls wird der Zugang von größeren Maschinen zum Hangar und zur Tankanlage verbessert. Dieses ist gegenwärtig nur in sehr unzureichendem Umfang bzw. mit kaum zumutbaren Schwierigkeiten möglich.

Zu 3.: Die teilweise Befestigung des Sicherheitsstreifens östlich vor Kopf der Start- und Landebahn auf einer Länge von 40m ist angesichts des vorhandenen Gefälles aus Gründen der Flugsicherheit geboten. Der Sicherheitsstreifen sollte im Übrigen stets dieselbe Tragfähigkeit aufweisen wie die zugrunde liegende Piste.

Zu 4.: Die angestrebte Rollbahnverbreiterung auf 10,5m entspricht den o.g. Richtlinien für die Anlage und den Betrieb von Flugplätzen für Flugzeuge im Sichtflugbetrieb. Laut Ziffer 4.6.1 dieser Richtlinien sollte die Breite von Rollbahnen bei Landeplätzen mit dem – vorliegend einschlägigen - Bezugs-Code-Buchstaben „B“ 10,5m nicht unterschreiten.

Zu 5.: Die Verlegung von Teilen der Befeuerungs- und Gleitwegbefeuerungsanlagen ist notwendige Folge der SLB-Verbreiterung. Entsprechend dieser Verbreiterung muss die nördlich liegende PAPI-Anlage um 10m nach Norden verlegt werden, um nach der Baumaßnahme wieder in Betrieb gehen zu können. Entsprechendes gilt für den nördlichen Teil der Runway-Randbefeuerung.

Zu 6.: Die Schwellenbefeuerung ist für anfliegende Maschinen der erste Sichtkontakt mit dem Landeplatz und deshalb von erheblicher Bedeutung. Im Sinne eines höheren Sicherheitsanspruchs ist es gerechtfertigt, die Schwellenbefeuerung nach der Richtlinien der NfL I 95/03 auszuführen.

Im Übrigen ist anerkannt, dass die Errichtung und der Ausbau von öffentlichen Infrastrukturvorhaben, zu denen der zur Planfeststellung beantragte Ausbau des Verkehrslandeplatzes Leer-Papenburg gehört (vgl. § 6 Abs. 3 LuftVG, § 38 Abs. 2 LuftVZO), auch mit dem Planungsziel „regionale Strukturhilfe“ legitimiert wird (vgl. BVerwG, Urteil vom 11.07.2002 – 11 C 14.00). Vorhaben, die der öffentlichen Infrastrukturerschließung dienen, können ihre Rechtfertigung nicht nur aus dem Verkehrszweck bzw. der sicheren Abwicklung des Verkehrs herleiten, sondern grundsätzlich auch aus dem Gedanken der Strukturhilfe (vgl. BVerwG, Urteil vom 15.01.2004 – 4 A 11.02). Die von der Vorhabensträgerin verfolgte Zielsetzung, über die Befriedigung des Luftverkehrsbedarfs hinaus auch positive Standortbedingungen für die Region Ostfriesland zu schaffen, ist unter den Anforderungen, die an die Rechtfertigung luftrechtlicher Vorhaben gestellt werden, nicht zu beanstanden.

Die geplante Erweiterung führt zu einer Förderung der regionalen Wirtschaftsstruktur und zur Schaffung von Arbeitsplätzen. Die Handwerkskammer für Ostfriesland und die Industrie- und Handelskammer begrüßen die Planung und stehen ihr positiv gegenüber. Nach ihrer Auskunft trägt sie zur Zukunftssicherung von betroffenen Betrieben und zum Erhalt bzw. Schaffung von neuen Arbeitsplätzen bei.

8. Einwendungen zum Flugbetrieb und zur Flugsicherheit

8.1

Eine Vielzahl von Einwendern befürchtet, dass durch die zukünftige Routenbelegung und die zukünftige Anzahl der Flugbewegungen das Absturzrisiko bzw. durch den Betrieb einer Flugschule die Unfallgefahr erhöht wird. Unter Hinweis auf einen Flugunfall wird auch in dem Funkturm Nüttermoor eine Gefährdung gesehen.

Die vorgetragenen Befürchtungen sind nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde unbegründet.

Insbesondere durch die Verbreiterung der Start- und Landebahn und die Verbreiterung der Rollbahn ist beabsichtigt, die Sicherheit im Zusammenhang mit dem Flugverkehr weiter zu erhöhen. Ein zusätzliches Absturzrisiko ist nicht erkennbar, zumal es vorhabensbedingt zu keiner nennenswerten Erhöhung der Flugbewegungszahlen kommen wird.

Die angesprochene erhöhte Unfallgefahr durch den Betrieb einer Flugschule steht nicht im Zusammenhang mit dem planfestgestellten Bauvorhaben. Die Flugschule wird bereits gegenwärtig betrieben und ist nicht Folge des geplanten Ausbaues des Flugplatzes.

Bezüglich der angesprochenen Gefährdung durch den Funkturm Nüttermoor ist festzustellen, dass ein konkreter Bezug zum Ausbaivorhaben ebenfalls nicht besteht. Der Flugunfall geschah nach Kenntnis der Planfeststellungsbehörde bei einem Überlandflug und ohne Bezug zum Verkehrslandeplatz. Selbst ein Zusammenhang mit der Platzrunde über dem Flugplatz ist nicht gegeben, da diese nördlich der Landebahn verläuft.

8.2

Verschiedentlich wird von Einwendern angeführt, dass durch die Querung des Sicherheitsstreifens mit einer Gleisanlage eine neue Gefahrenquelle geschaffen werde, da es sich um einen unbeschränkten Bahnübergang ohne Signalanlage handele.

Diese Bedenken sind gegenstandslos. Die Verlängerung des westlichen Sicherheitsstreifens ist nicht mehr Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens, so dass es nicht zu einer Querung des Sicherheitsstreifens durch Schienenfahrzeuge kommt. An den gegenwärtigen Sicherheitsbelangen der Leer-Nord GmbH wird sich insoweit keine Änderung ergeben, die in diesem Verfahren zu berücksichtigen wären.

Das Vorhandensein einer neuen Gefahrenquelle durch die Bahnquerung ist nicht gegeben. Im Übrigen ist es auch in der Vergangenheit nicht zu unfallträchtigen Fahrzeugbewegungen im Bereich der Gleisquerung gekommen.

8.3

In einigen Fällen fordern Einwender unter Bezug auf § 8 Absatz 4 Luftverkehrsgesetz Flugbeschränkungen im Planfeststellungsbeschluss festzuschreiben, um Rund- und Schulungsflüge zu begrenzen und die Einhaltung der Sonntagsruhe zu gewährleisten.

Forderungen solcher Art waren zurückzuweisen.

Die Vorschrift des § 8 Absatz 1 Satz 1 Luftverkehrsgesetz (Planfeststellung) bezieht sich nur auf die bauliche Anlage des betreffenden Flugplatzes, nicht auf den Betrieb des Flugplatzes. Kein Planfeststellungsverfahren, sondern nur eine Änderung der Genehmigung nach § 6 Absatz 4 Luftverkehrsgesetz ist deshalb erforderlich, u. a. für die Zulassung einer weiteren Art von Luftfahrzeugen auf einem Flugplatz, für die Heraufsetzung des höchst zulässigen Fluggewichts oder die Aufhebung oder Anordnung von Flugbeschränkungen. Hieran ändert auch § 8 Absatz 4 Luftverkehrsgesetz nichts. Durch diese Regelung soll nur die Möglichkeit eröffnet werden, gelegentlich einer Planfeststellung auch betriebliche Regelungen zu treffen. In diesem Fall wird von der Planfeststellungsbehörde hierfür jedoch kein Erfordernis gesehen, zumal nicht von einer nennenswerten Erhöhung der Flugzahlen auszugehen ist und die Lärmgrenzwerte nicht überschritten werden. Unabhängig davon hat die Planfeststellungsbehörde jedoch Kenntnis darüber erhalten, dass der Vorhabensträger u.a. eine Einschränkung des Flugverkehrs am Wochenende sowie an Sonn- und Feiertagen in der Zeit von 13.00 bis 15.00 Uhr plant. Auf die verbindlichen Zusagen des Maßnahmeträgers gem. Ziff. 3 dieses Beschlusses wird insoweit verwiesen.

Ggf. notwendige Anordnungen zu Beschränkungen oder Änderungen des Flugbetriebes wären darüber hinaus von der zuständigen Behörde für Luftaufsicht in Oldenburg unter Beachtung der einschlägigen Rechtsvorschriften zu treffen.

8.4

Von Einwendern wird beanstandet, dass es aufgrund der Flugplatzbefeuerung und durch Halogenscheinwerfer zu Beeinträchtigungen durch Lichtimmissionen für Mensch und Tier kommt. Es werden diesbezüglich Untersuchungen und Maßnahmen zur Vermeidung der Belastungen gefordert.

Die Forderungen waren zurückzuweisen, soweit ihnen nicht entsprochen wurde.

Nach den Darstellungen des Maßnahmeträgers innerhalb der Umweltverträglichkeitsstudie sind Auswirkungen von Lichtimmissionen durch Befeuerungsanlagen nicht zu erwarten, da diese für die zusätzlichen Sicherheitsbereiche nicht wesentlich verändert werden müssen. Auch weiträumige Beeinträchtigungen der Wohn- und Erholungsfunktion durch Aufhellungen unter Berücksichtigung der Vorbelastungen (bestehende Flugbefeuerung und Straßen) sind nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde ebenfalls nicht zu erwarten. Um dennoch auftretende Lichtimmissionen zu minimieren, hat die Planfeststellungsbehörde dem Maßnahmeträger in Ziff. 2.1.2 dieses Beschlusses auferlegt, Beleuchtungsanlagen so einzurichten und zu betreiben, dass nach dem Stand der Technik vermeidbare unzumutbare Beeinträchtigungen ausgeschlossen sind. Weiterhin verbleibende Lichtimmissionen stellen nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde allenfalls eine geringfügige Belästigung dar, die im Hinblick auf die Gesamtmaßnahme hinzunehmen ist.

8.5

Von privaten Einwendern wird in hektographierten Schreiben gefordert, durch Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes, insbesondere durch die Kontingentierung der Flugbewegungszahlen und die Beschränkung auf eine Nutzung lärmarmen Fluggerätes gesundheitsgefährdende und erheblich belästigende Lärmeinwirkungen auszuschließen. Zudem wird wiederholt gefordert, die Flugrouten aus Lärmgesichtspunkten zu optimieren, zu verlegen oder verbindliche Routen für den An- und Abflug vorzugeben und Überflughöhen zu erhöhen bzw. niedrige Überflüge über bewohntes Gebiet zu untersagen. Es wird beanstandet, dass Flugrouten - auch für Platzrunden - und Überflughöhen nicht beachtet würden und die Forderung erhoben, die Flugroute für die Platzrunde

über unbewohntes Gebiet zu verlegen, zumal das Erholungskonzept eines Tourismusvereins durch Fluglärm beeinträchtigt werde. Da Flugrouten und Flughöhen nicht ausreichend kontrolliert würden, solle ein Beschwerdeprotokoll eingerichtet werden.

Die Einwendungen und Forderungen waren zurückzuweisen.

Zunächst ist festzustellen, dass das lärmphysikalische Gutachten, dessen Ergebnis sich die Planfeststellungsbehörde angeschlossen hat, zu dem Schluss kommt, dass in Siedlungsbereichen keine erheblichen vorhabensbedingten Auswirkungen durch Lärm eintreten werden. Zu den einzelnen Feststellungen wird insoweit auf Ziff. 9 dieses Beschlusses verwiesen. Die Planfeststellungsbehörde vermag insofern kein Erfordernis für die geforderten Maßnahmen zum aktiven und passiven Lärmschutz zu erkennen.

Bezüglich der angesprochenen Flugrouten und Überflughöhen ist darauf zu verweisen, dass durch den geplanten Ausbau des Verkehrslandeplatzes eine Änderung der Flugrouten nicht eintritt. Die Festsetzung der Flugroute erfolgt darüber hinaus durch die DFS und ist durch den Maßnahmeträger nicht zu beeinflussen. Die Festlegung von Flugrouten ist auch nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens. Bei der Festsetzung der Flugrouten durch die DFS stehen insbesondere die Sicherheit sowie die flugbetriebsbedingten Schallemissionen und -immissionen im Vordergrund, so dass der Überflug von bebauten Gebieten auf ein nicht zu umgehendes Mindestmaß reduziert wird. Die von der DFS festgesetzten Flugrouten sind für die Piloten bindend. Die Einhaltung der im Luftfahrthandbuch Deutschland veröffentlichten Flugrouten und -höhen ist nicht durch die Flugplatz Leer – Papenburg GmbH beeinflussbar. Soweit Verstöße gegen die Einhaltung der festgesetzten Flugstrecken angeführt werden, haben sich Anlieger mit Beschwerden an die zuständige Luftaufsichtsbehörde bzw. an den Lärmschutzbeauftragten zu wenden. Die Forderung nach Einrichtung eines Beschwerdeprotokolls wird von der Planfeststellungsbehörde deshalb zurückgewiesen.

Zu den Anflugverfahren generell wäre eine Stellungnahme der DFS bzw. der zuständigen Genehmigungsbehörde einzuholen. Die Planfeststellungsbehörde hat insoweit keine Möglichkeit auf die bestehenden Festlegungen zu den Flugrouten und Flughöhen einzuwirken; sie würde im Hinblick auf die Verbesserung der Sicherheitsbelange hierzu auch keine Veranlassung sehen. Im Übrigen stehen angesprochene Überflüge über Wohngebiete im Wesentlichen nicht mit dem Flugplatz Leer-Papenburg in Verbindung, sondern ergeben sich durch Flugverkehr aus westdeutschen Bundesländern zu den Ostfriesischen Inseln entlang der Ems, der Eisenbahnlinie und der Autobahn.

Unabhängig davon plant der Betreiber des Verkehrslandeplatzes jedoch, die Platzrunde in dünner besiedelte Gebiete zu verlegen. Somit kann von einer Reduzierung der Lärmimmission in den derzeit überflogenen Gebieten ausgegangen werden, ohne dass im Zusammenhang mit diesem Planfeststellungsbeschluss hierauf ein Rechtsanspruch besteht.

Auch hier wird auf die verbindlichen Zusagen des Maßnahmeträgers gem. Ziff. 3 dieses Beschlusses verwiesen.

8.6

Von Einwendern wird angeführt, dass der Baulärm während der Erweiterungsmaßnahme zu einer sehr großen Belastung der Anwohner der Kloster Thedinga Straße führen und die geschützte Jahrhunderte alte Eschenallee durch den Bauverkehr sehr stark beansprucht und geschädigt werde.

Eine nicht hinnehmbare Belastung durch Baulärm wird von der Planfeststellungsbehörde nicht erwartet. Unter Verweis auf die Auflage gemäß Ziffer 2.3 dieses Beschlusses ist gewährleistet, dass übermäßige Immissionen während der Bauphase vermieden werden. Auch hat der Vorhabensträger darauf hingewiesen, dass es bei der Verlängerung der Start- und Landebahn im Jahr 2001 bereits nicht zu unzumutbaren Belastungen durch baubedingten Lärm gekommen ist. Gleiches gilt für die Benutzung der Kloster Thedinga Straße, bei der es sich nicht um eine alte Eschenallee handelt, sondern um eine Gemeindestraße, die im wesentlichen zu Beginn der 50er Jahre mit landschaftsuntypischen Bäumen bepflanzt wurde.

8.7

Verschiedene Einwender beanstanden einen Eingriff in die Privatsphäre, da startende und landende Maschinen die Wohngrundstücke überfliegen, Piloten und Passagiere dann freien Sichtkontakt haben und die Bewohner der Grundstücke ungehindert beobachten können. Zudem werde die Lebensqualität auch durch Überflugschatten oder Schattenschlag vermindert.

Die Einwendungen waren zurückzuweisen.

Mit der Verwirklichung des Vorhabens ist keine Erhöhung der Flugzahlen beabsichtigt und es ist auch nicht mit einer nennenswerten Erhöhung zu rechnen. Ein Eingriff in die Privatsphäre der Bewohner durch einen personenbezogenen Sichtkontakt ist aufgrund der Entfernung der Start- und Landebahn zur Wohnbebauung und der sich durch diese Entfernung ergebenden durchschnittlichen Flughöhe von 150 bis 200 m nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde nicht zu befürchten. Diese Einwendungen sind daher unbegründet und werden zurückgewiesen. Auch die befürchtete Verminderung der Lebensqualität durch Schattenschlag wird von der Planfeststellungsbehörde nicht geteilt. Aufgrund der nicht zu erwartenden nennenswerten Zunahme des Flugverkehrs und der Tatsache, dass Schlagschatten auch nur bei sonniger Wetterlage auftreten kann, ist hier allenfalls von einer geringen Beeinträchtigung auszugehen, die im Einzelfall hinzunehmen wäre.

8.8

Der Tourismusverein Moormerland e. V. befürchtet negative Auswirkungen auf den Tourismus durch eine erhöhte Lärmimmission und Beeinträchtigungen des Projekts „Wasserlandschaft Moormerland“.

Die Befürchtungen werden von der Planfeststellungsbehörde nicht geteilt.

Hinsichtlich der angesprochenen Lärmimmissionen wird insoweit auf die Ausführungen in Ziffer 9 dieses Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

Durch die lediglich mit bis zu 100 Flugbewegungen prognostizierte Zunahme des Flugverkehrs erwartet die Planfeststellungsbehörde auch keine Auswirkungen, die letztlich das Projekt „Wasserlandschaft Moormerland“ in Frage stellen könnten. Vielmehr sind Nutzungen im und am Wasser nach ihrer Überzeugung wie bisher möglich.

9. Lärm

Lärm ist die am häufigsten wahrgenommene Form der Umweltbelastung. Neben dem Straßenverkehrslärm werden insbesondere Fluglärmemissionen von den Betroffenen als belästigend und störend empfunden. Darüber hinaus kann Fluglärm aurale wie extraaurale Wirkungen verursachen und so die Gesundheit des Menschen beeinträchtigen. Die Ermittlung und Beurteilung der mit einem Vorhaben einhergehenden Lärmbelastung nehmen daher einen zentralen Bestandteil in der Abwägungsentscheidung luftverkehrsrechtlicher Zulassungsverfahren ein. Hierbei sind die von dem Vorhaben berührten Belange der Betroffenen, der Träger öffentlicher Belange und der Fachbehörden im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen.

Zur Ermittlung der Fluglärmemissionen sowie des flugplatzbezogenen Bodenlärms hat die Vorhabensträgerin ein lärmtechnisches Gutachten erstellen lassen. In dem Gutachten vom 09.12.2008 sowie der Ergänzung vom 02.04.2009 wurde die Fluglärmbelastung rechnerisch ermittelt und dargestellt.

Als Berechnungsgrundlage wurde hierbei die Leitlinie zur Ermittlung und Beurteilung der Fluglärmimmissionen in der Umgebung von Landeplätzen durch die Immissionsschutzbehörden der Länder (Landeplatz-Fluglärmleitlinie) herangezogen. Bei der Pegelberechnung wurde abweichend von Nr. 3.1.1 der Richtlinien der Flugbetrieb des Jahres 2006 mit 19.228 Flugbewegungen der sechs verkehrsreichsten Monate als Prognosejahr angesetzt. Diese Abweichung von den Richtlinien ist nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde gerechtfertigt und richtig, da es im Jahr 2006 eine deutliche Steigerung der Flugzahlen gegeben hat. Diese Steigerung erklärt sich nach Angaben des Maßnahmeträgers dadurch, dass im Jahr 2006 verstärkt Flugschulen aus den Niederlanden den grenznahen Flugplatz Leer – Papenburg angefliegen haben, da auf holländischer Seite die Start- und Landegebühren stark angehoben wurden. Dieser Zustand hat sich nachweislich wieder relativiert, so dass im Jahr 2008 lediglich 13.562 Bewegungen registriert wurden. Mit der Annahme von 19.228 Flugbewegungen für das Prognosejahr 2017 liegt die Pegelberechnung insoweit eindeutig auf der sicheren Seite, zumal mit der Baumaßnahme eine Steigerung der Flugzahlen vom Maßnahmeträger nicht gewollt und beantragt ist, sondern lediglich eine Verbesserung der Sicherheitsbelange angestrebt wird und nach aller Erfahrung nicht zu erwarten ist, dass durch diese Verbesserung des Sicherheitsstandards die Anzahl der Flugbewegungen in nennenswertem Umfang ansteigt.

Weiter berücksichtigt und zugrunde gelegt wurde bei der Pegelberechnung die Kennzeichnungszeit „Sonn- und Feiertag“, da hier die Flugbewegungszahlen am ungünstigsten sind. Berücksichtigt wurde bei der Ermittlung des maßgeblichen Dauerschallpegels auch, dass die jeweilige Startrichtung eine Rolle spielt und dass Starts ca. 10 dB(A) lauter sind als Landungen. Im vorliegenden Fall war von einer Windrichtung von 60 % nach Westen zu 40 % nach Osten auszugehen. Einfluss in die Berechnungen fanden alle Starts und Landungen, und die Platzrunden, die im Jahr 2006 einen Anteil von 22,6 % hatten. Der Anteil der Platzrunden beinhaltet auch Rundflüge, die die angeordnete Platzrunde verlassen, aber wieder zum Flugplatz zurückkehren, was schalltechnisch als ungünstiger anzusehen ist.

Einige Einwander haben in diesem Zusammenhang auf ein mögliches Abweichen der Flugzeuge von der Platzrunde hingewiesen. Abweichungen sind grundsätzlich aus meteorologischen oder flugtechnischen Gründen möglich. Sofern es sich hierbei jedoch um einzelne Verstöße handelt, können diese nicht generell unterstellt und im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens berücksichtigt werden. In solchen Einzelfällen kann vielmehr, sofern eine Ordnungswidrigkeit vorliegt, eine gesonderte Ahndung erfolgen.

Eine Überprüfung der lärmphysikalischen Berechnungen anhand von Messungen war, entgegen der Forderung einiger Einwender, nicht angezeigt. Unabhängig davon, dass ein Flugbetriebsszenario für das Jahr 2017 betrachtet wird, welches derzeit noch nicht existiert, stellt die Berechnungsvorschrift AzB (Anleitung zur Berechnung) ein vom Gesetzgeber eingeführtes und über Jahrzehnte bewährtes Rechenmodell für die Ermittlung von Fluglärm dar. Zudem wurden die der AzB/99 zugrunde liegenden flugbetrieblichen Datensätze bereits bei ihrer Erstellung durch Messungen an deutschen Verkehrsflughäfen validiert. Der verwendete AzB-Entwurf erzielt dabei aufgrund seiner akustischen und flugtechnisch angepassten Datensätze eine bessere Übereinstimmung mit entsprechenden Messdaten als die AzB/84. Die danach berechneten Dauerschallpegel fallen im Allgemeinen sogar höher aus als die messtechnisch ermittelten Werte.

Nicht zu berücksichtigen bei der lärmtechnischen Berechnung war der Nachtzeitraum. Nachtflugverkehr ist auf dem Verkehrslandeplatz Leer – Papenburg nicht vorgesehen und Flugbetrieb nach Sichtflugregeln entsprechend der gültigen Betriebsgenehmigung der zuständigen Luftaufsichtsbehörde nur in der Zeit von 07.00 Uhr bis 22.00 Uhr zulässig. Ein fluglärmbedingter Maximalpegel für die Nacht-Schutzzone war daher nicht nachzuweisen.

Anhand des durchgeführten Berechnungsverfahrens wurde unter Berücksichtigung der sechs verkehrsreichsten Monate April bis September die Tageslärmbelastung für das Prognosejahr 2017 ermittelt und in Form von Lärmkonturen wie folgt dargestellt:

> 40 dB(A)
40 > 45 dB(A)
45 > 50 dB(A)
50 > 55 dB(A)
55 > 60 dB(A)
60 > 65 dB(A)
65 > dB(A)

Der dem lärmtechnischen Gutachten beiliegenden Raster-Lärmkarte ist zu entnehmen, dass die gesamte umliegende Wohnbebauung unterhalb eines errechneten Pegelwertes von 55 dB(A) liegt.

Anders als im Bereich Straße und Schiene sind für die Zulassung von Flugplätzen und deren Änderung durch den Gesetzgeber bisher keine Grenzwerte für die Unzumutbarkeit von Lärmeinwirkungen festgelegt worden. Das Bundesimmissionsschutzgesetz nimmt in § 2 Abs. 2 Satz 1 Flugplätze von den Regelungen ausdrücklich aus, damit gelten die auf seiner Grundlage erlassenen Verwaltungsvorschriften, wie die TA Lärm und Rechtsverordnungen, die für Schienen- und Straßenverkehr erlassen wurden (16. und 24. BImSchV), nicht für den hier betrachteten Ausbau des Verkehrslandeplatzes Leer – Papenburg. Es steht fest, dass die in diesen Vorschriften und anderen technischen Regelwerken (VDI-Richtlinie 2058, DIN 18005 usw.) verwendeten Grenz- und Orientierungswerte für die Beurteilung von Geräuschemissionen mangels Vergleichbarkeit mit den Auswirkungen von Fluggeräuschen und aufgrund anderer Zielsetzung nicht heran gezogen werden können.

Gemäß § 8 Abs. 1 Satz 3 sind zum Schutz der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor schädlichen Umweltauswirkungen wie Fluglärm die jeweils anwendbaren Werte des § 2 Abs. 2 Satz 2 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm (Fluglärmschutzgesetz) vom 31.10.2007 (BGBl I, S. 2550) zu beachten. Allerdings gilt für den Ausbau des Verkehrslandeplatzes Leer – Papenburg die

gesetzliche Bindung des § 8 Abs. 1 Satz 3 an die Schwellenwerte des § 2 Abs. 2 Fluglärmenschutzgesetz als normative Festlegung der fachplanerischen Zumutbarkeitsgrenze nicht, weil es sich hier nicht – wie § 2 Abs. 2 Nr. 1 und 2 Fluglärmenschutzgesetz jeweils voraussetzen – um einen „zivilen Flugplatz im Sinne von § 4 Abs. 1 Nr. 1 und Nr. 2 Fluglärmenschutzgesetz“ handelt, nämlich weder um einen „Verkehrsflughafen“ im Sinne von § 4 Abs. 1 Nr. 1 Fluglärmenschutzgesetz, noch um einen „Verkehrslandeplatz mit Fluglinien- oder Pauschalflugreiseverkehr und einem Verkehrsaufkommen von über 25.000 Flugbewegungen pro Jahr“ im Sinne von § 4 Abs. 1 Nr. 2 Fluglärmenschutzgesetz.

Für die kleineren, vom Fluglärmenschutzgesetz nicht erfassten Flugplätze sind die maßgeblichen Grenzwerte vielmehr weiterhin einzelfallbezogen herzuleiten (vgl. OVG Koblenz, Urteil vom 08.07.2009 – 8 C 10399 -)

Allerdings kann sich auch bei den nicht dem Fluglärmenschutzgesetz unterfallenden Flugplätzen die fachplanungsrechtliche und gerichtliche Praxis weitgehend an den Werten des § 2 Abs.2 Fluglärmenschutzgesetz orientieren, wobei sich aber eine schematische Übernahme verbietet (vgl. Feltenberg, in: Grabherr/Reidt/Wysk, Kommentar zum LuftVG, EL 13, §6 Rn.365).

Mit den gutachterlich ermittelten o.g. Lärmpegeln von unterhalb 55 dB(A) für die gesamte umliegende Wohnbebauung des Verkehrslandeplatzes Leer-Papenburg werden im vorliegenden Fall die Schallschutzmaßnahmen gebietenden Lärmwerte nach § 2 Abs. 2 Fluglärmenschutzgesetz sowohl für die Tagesschutzzone 1 (65 dB(A)), als auch für die Tagesschutzzone 2 (60 dB(A)) deutlich unterschritten.

Auch zeigen die Berechnungen an insgesamt 22 Immissionspunkten in der unmittelbaren Umgebung des Flugplatzes, dass die Orientierungswerte in der besonders ungünstigen Kennzeichnungszeit „sonn- und feiertags“ für das Prognosejahr 2017 eingehalten werden. Gleiches gilt auch, soweit die Beurteilungswerte der TA Lärm hilfsweise herangezogen werden. Auch hier zeigt sich, dass an der benachbarten Wohnbebauung die Beurteilungspegel unterschritten werden.

Das lärmtechnische Gutachten für die Erweiterung des Verkehrslandeplatzes berücksichtigt auch den Bodenlärm. In den Bodenlärm gehen Triebwerksprobeläufe, Stand- und Rollgeräusche der Flugzeuge, Wartung von Flugzeugen, Fahrten von Servicefahrzeugen auf dem Vorfeld sowie Bewegungen von Fahrzeugen auf dem Flugplatzgelände ein. Da genaue Angaben über Dauer und Häufigkeit derartiger Lärmquellen nicht vorliegen, wurde für das gesamte Flugplatzgelände ein Anlagelärm von 110 dB(A) für die Einwirkzeit von 06.00 Uhr bis 22.00 Uhr angesetzt. Bei diesen ungünstigen Vorgaben kommt das Gutachten zu dem Ergebnis, dass die Beurteilungspegel an den berechneten Immissionspunkten mindestens um 8 dB(A) unter dem maßgeblichen Immissionsrichtwert liegen.

Aus lärmmedizinischer Sicht werden die Werte, mit denen relevante Schutzziele konkretisiert werden, vorhabensbedingt ebenfalls nicht überschritten.

Zur lärmmedizinischen Beurteilung ist im Einzelnen Folgendes auszuführen:

Die „Fluglärmkriterien für ein Schutzkonzept bei wesentlichen Änderungen oder Neuanlage von Flughäfen/Flugplätzen“ (Fluglärmsynopse) gehen von einem dreigeteilten Bewertungsschema aus, welches für die verschiedenen Schutzziele einen Schwellenwert, einen präventiven Richtwert und einen kritischen Toleranzwert definiert.

Danach führt der Schwellenwert zu nachweisbaren physiologischen und psychologischen Veränderungen, die Anpassungs- und Bewältigungsprozesse im normalen Rahmen auslösen können,

die aber keine nachweisbare gesundheitliche Bedeutung – auch hinsichtlich etwaiger Langzeiteffekte – besitzen und daher keinen Handlungsbedarf auslösen. Im Bereich des Schwellenwertes ordnet sich Lärm daher in das normale Risiko menschlichen Lebens ein.

Bei dem präventiven Richtwert handelt es sich hingegen um einen Vorsorgewert, bei dessen Einhaltung Gesundheitsgefährdungen weitgehend ausgeschlossen sind. Beeinträchtigungen können evtl. bei sensiblen Gruppen auftreten. Unter Berücksichtigung von Vorsorgeaspekten beginnt die Handlungsnotwendigkeit.

Der kritische Toleranzwert stellt den Beginn eines Pegelbereiches dar, oberhalb dessen Gesundheitsgefährdungen und/oder –Beeinträchtigungen bei längerfristiger Einwirkung nicht mehr auszuschließen sind. Die wissenschaftliche Begründung der Lärmwirkung ist vorhanden oder es besteht ein ausreichender, wissenschaftlich begründeter Verdacht. Gesundheit wird dabei in der Fluglärmsynopse als aktiver Vorgang verstanden, der nicht nur das Freisein von Krankheit beinhaltet, sondern auch die Fähigkeit zur aktiven Anforderungsbewältigung und die Möglichkeit zur Erreichung von Wohlbefinden.

Der in der Fluglärmsynopse angegebene Schwellenwert = 55 dB(A), der präventive Richtwert = 62 dB(A), der grundsätzlich einzuhalten ist, und der kritische Toleranzwert = 65 dB(A) sind dabei für das Schutzziel „Vermeidung erheblicher Belästigungen“ geeignete Bemessungskriterien. Wie bereits dargelegt, liegt die gesamte umliegende Wohnbebauung unterhalb eines Pegelwertes von 55 dB(A), sodass die Planfeststellungsbehörde eine erhebliche Belästigung und erst recht eine Gesundheitsgefährdung durch Lärmimmissionen ausschließt.

Die Störung kommunikativer Funktionen stellt hingegen die von den Betroffenen am häufigsten genannte Beeinträchtigung durch Lärm dar. Auch in diesem Verfahren wurden wiederholt Kommunikationsstörungen beanstandet. Kommunikationsbeeinträchtigungen tragen daher entscheidend zum allgemeinen Belästigungsempfinden bei. Eine Kommunikationsstörung kommt in erster Linie in Folge der Verdeckung von Sprachschallen durch Störgeräusche zustande.

In der Fluglärmsynopse wird als präventiver Richtwert für eine ausreichende familiäre Kommunikation ein Außengeräuschpegel von 59 dB(A) angegeben.

Angesichts dieser Bandbreite und unter Berücksichtigung der nur zeitweiligen Nutzung des Außenwohnbereiches, der witterungsbedingten Einschränkungen sowie der Möglichkeit einer kurzzeitigen Anpassung der Kommunikation an die äußeren Verhältnisse, ist diese Lärmbelastung im Außenwohnbereich zumutbar. Dies gilt vor allem für den Fluglärm, der sich aus Lärmereignissen mit anschließenden Lärmpausen zusammensetzt, innerhalb derer eine ungestörte Kommunikation relativ problemlos möglich ist.

Generell muss nach Ansicht der Rechtsprechung, der sich die Planfeststellungsbehörde anschließt, für den Außenwohnbereich von einer höheren Lärmerwartung (auch hervorgerufen durch andere Lärmquellen) und damit auch von einer höheren Zumutbarkeit ausgegangen werden.

Auf den Grundstücken im umliegenden Bereich des Verkehrslandeplatzes Leer-Papenburg wird der angegebene Richtwert von 59 dB(A) jedoch ebenfalls nicht erreicht.

Einwendungen und Forderungen zu beanstandeten Kommunikationsstörungen waren daher nicht weiter nachzugehen.

Soweit Forderungen erhoben sind, besonders schützenswerte Einrichtungen, wie Schulen besonders zu berücksichtigen, ist darauf zu verweisen, dass als maßgeblicher Präventivwert hier ein Innenraumpegel von 40 dB(A) anerkannt ist. In diesem Zusammenhang ist anzuführen, dass bei der

Darstellung des Innenraumpegels im Einklang mit der ständigen Rechtsprechung von einem Dämmwert eines gekippten Fensters von 15 dB(A) auszugehen ist. Insoweit sieht die Planfeststellungsbehörde auch diesbezüglich keine Notwendigkeit für weitere aktive oder passive Lärmschutzmaßnahmen. Diesbezügliche Forderungen und Einwendungen waren zurückzuweisen.

Die Planfeststellungsbehörde hat auch untersucht, ob die erweiterte Flugplatzanlage im Zusammenhang mit anderen Geräuschquellen, z. B. Straßen und Schienenwegen in der Umgebung des Vorhabens, die Schwelle der Gesundheitsgefährdung überschreitet. Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes liegt die Schwelle für eine Gesundheitsgefährdung bei äquivalenten Dauerschallpegeln tags bei 70 dB(A) in Wohngebieten.

Das planfestgestellte Vorhaben hat nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde auch unter Berücksichtigung der Vorbelastung keine Lärmauswirkung im Gefolge, die die Grenze der Gesundheitsgefahr überschreitet.

Der Flug- und Bodenlärm beträgt am Tag im Bereich der nächsten Wohnbebauung deutlich unter 60 dB(A). Angesichts eines Halbierungsparameters von $q = 3$ (eine Erhöhung des Dauerschallpegels um 3 dB(A) bedingt eine Verdoppelung der Fluglärmereignisse) liegt der verfassungsrechtlich bedenkliche Bereich weit außerhalb der durch den Flugbetrieb erreichbaren Werte. Auch die bereits bestehende Belastung durch das vorhandene Straßennetz und die Eisenbahnstrecke Leer – Emden kann hier zusammen mit dem Fluglärm die genannte Schwelle nicht erreichen. Weitere Untersuchungen in diesem Zusammenhang haben sich daher nicht aufgedrängt.

Eine Würdigung der konkreten Fluglärmsituation kommt unter Berücksichtigung vorstehend genannter Aspekte und weiterhin unter Berücksichtigung der Tatsachen, dass

- vorhabensbedingt kein nennenswerter Anstieg von Flugbewegungen und damit vorhabensbedingt auch keine nennenswerte Zunahme der Lärmbelastung zu erwarten ist,
- sämtliche o.g. Orientierungswerte nicht lediglich ganz knapp, sondern fast überall in so deutlichem Maß unterschritten werden, dass selbst bei einer – angesichts der begrenzten Kapazitäten des VLP gar nicht möglichen – Verdoppelung des Flugverkehrsaufkommens und einer damit einhergehenden Erhöhung der Lärmbelastung um 3 dB(A) die Richtwerte an nahezu allen Immissionspunkten noch eingehalten wären,
- nachts keine Flugbewegungen stattfinden,
- der Vorhabensträger eine Reihe von Maßnahmen (vgl. oben Ziffern 3.2 bis 3.5) zugesichert hat, die die Lärmsituation für die Anwohner erträglicher machen,
- keine Besonderheiten der örtlichen Gegebenheiten vorgetragen oder sonst erkennbar sind, die ein Abweichen von den o.g. Orientierungswerten rechtfertigen,
- der planfestgestellte Flugplatzausbau zur Gewährleistung einer sicheren Nutzung dieser öffentlichen Verkehrsinfrastruktureinrichtung von erheblicher Bedeutung ist,
- die Umgebung durch den bisherigen Flugplatzbetrieb bereits vorbelastet ist,

zu dem Ergebnis, dass der planfestgestellte Ausbau des VLP Leer-Papenburg sich unter Lärmgesichtspunkten als unproblematisch erweist.

Das Vorhaben ist daher in der planfestgestellten Form mit den Belangen des Lärmschutzes gem. § 8 Abs. 1 Satz 2 und 3 LuftVG vereinbar.

9.1 Einwendungen zum Fluglärm

9.1.1

Einwender beanstanden, dass die Einstufung von Immissionspunkten falsch sei und in verschiedenen Fällen nach den gültigen Bebauungsplänen eine Einstufung als allgemeines Wohngebiet hätte erfolgen müssen. Beanstandet wird ebenfalls, dass eine Änderung des Flugzeugmixes nicht berücksichtigt, sowie die Zunahme von 50 Flugbewegungen durch die Flugzeuggruppe S.1.0 nicht realistisch sei.

Zu den Beanstandungen ist festzustellen, dass im lärmtechnischen Gutachten an den Immissionspunkten 2, 21 und 22 eine Einstufung als allgemeines Wohngebiet erfolgt ist. Der Beurteilungspegel einschließlich eines Korrekturwertes von + 5 dB(A) liegt zudem bei allen Immissionspunkten unterhalb der Werte, die für allgemeine Wohngebiete anzusetzen wären. Unterstellt, an einigen Immissionspunkten wäre eine falsche Einstufung erfolgt, hätte dieses daher keine weiteren Auswirkungen.

Bezüglich des angesprochenen Flugzeugmixes sowie der Erhöhung der Flugbewegungen werden sich Änderungen des gegenwärtigen Zustandes bzw. der prognostizierten Flugzahlen nicht ergeben. Die Flugplatz Leer-Papenburg GmbH hat im lfd. Planfeststellungsverfahren gegenüber der Planfeststellungsbehörde erklärt, dass nicht beabsichtigt sei, die Genehmigung auf Flugzeuge der Gruppe S.1.0 auszuweiten. Auf die entsprechende Zusage des Maßnahmeträgers in Ziff. 3.3 dieses Beschlusses wird verwiesen. Eine Änderung des Flugzeugmixes mit einem maßgeblichen Anteil von Flugzeugen mit einem Höchstabfluggewicht zwischen 10 t und 15 t tritt somit nicht ein. Dementsprechend ist auch davon auszugehen, dass sich eine Erhöhung der Flugzahlen um 50 Flugbewegungen, die gemäß 1. lärmtechnischen Ergänzungsgutachten für Flugzeuge der Gruppe S.1.0 angesetzt wurde, nunmehr nicht gegeben ist. Eine diesbezügliche Zunahme der Lärmimmission ist damit auszuschließen.

Es ist schließlich – wie oben schon ausgeführt – auch nicht zu erwarten, dass durch die vorhabensbedingte Verbesserung des Sicherheitsstandards des Flugplatzes und die übrigen Baumaßnahmen die Zahl der Flugbewegungen in nennenswertem Umfang ansteigt.

9.1.2

Verschiedentlich wird beanstandet, dass die Ermittlung der Fluglärmimmissionen auf der Grundlage veralteter Berechnungsgrundlagen erfolgt und die geographische Lage des Flugplatzbezugspunktes falsch angegeben sei. Es wird weiter beanstandet, dass Maximalpegel nicht berücksichtigt seien, der Windrichtungsanteil unkorrekt sei, Hubschrauberflüge überhaupt nicht berücksichtigt wurden und besser eine 100/100-Regelung zugrunde zu legen wäre, sowie der Platzrundenanteil von 22 % am Gesamtflugverkehr zu niedrig angesetzt sei. Darüber hinaus sei nicht ersichtlich, aus welcher Quelle der Korrekturfaktor F von +4 dB(A) entnommen wurde.

Zu den vorgetragenen Einwendungen ist folgendes anzuführen:

Die Planfeststellungsbehörde hat sich eine überarbeitete und ergänzte lärmtechnische Begutachtung vorlegen lassen. In dieser Nachberechnung hat sich der Gutachter nunmehr strikt an die Vorgaben zur Berechnung des Fluglärms nach dem Fluglärmschutzgesetz und die AzB 2008 gehalten. Die in den bisherigen Gutachten berücksichtigten Zuschläge und Berechnungsmethoden, die aus früheren Absprachen mit dem damaligen Niedersächsischen Landesamt für Ökologie stammen, wurden nicht mehr zugrunde gelegt. Insoweit bleibt auch ein Korrekturwert von + 4

dB(A) für eine erhöhte Störwirkung des Flugverkehrslärms nunmehr unberücksichtigt, da dieser in den aktuellen Regelwerken nicht vorgegeben ist. Die Berechnungen wurden mit der aktuellsten Soundplan-Version 7.0 für Flugverkehr durchgeführt. Bei der Ermittlung der Beurteilungspegel wurde mit einem Halbierungsparameter $q=3$ gerechnet. Die so genannte „3-Sigma-Regelung“ für die bahnbezogenen Betriebsrichtungen, bezogen auf die vergangenen 10 Jahre wurde berücksichtigt. Da bei den Berechnungen für die vergangenen 10 Jahre immer von einer Windrichtungsverteilung von 60 % nach Westen und 40 % nach Osten ausgegangen wird, hat die „3-Sigma-Regelung“ allerdings keinen Einfluss auf die Beurteilungspegel.

Die Koordination des Flugplatzbezugspunktes wurde nach entsprechenden Angaben der Flugplatz GmbH zugrunde gelegt und bildet die Grundlage für ein örtliches Koordinatensystem, in dem auch die umliegende Wohnbebauung eingegeben ist. Damit ist die relative Lage der Flugbahnen zur Wohnbebauung korrekt dargestellt.

Bezüglich der Hubschrauberflüge fanden in den letzten Jahren bis 130 Hubschrauberflüge pro Jahr statt. Bei der Nachberechnung des Fluglärms wurde diesbezüglich von einer ungünstigen Abschätzung für die 6 verkehrsreichsten Monate von 100 Hubschrauberflügen für die Flugzeuggruppe H 1.1 ausgegangen. Gleichwohl liegen die berechneten Pegel für die gesamte umliegende Wohnbebauung, wie bereits dargelegt, deutlich unter den Werten für die Tageschutzzone 1 als auch der Tagesschutzzone 2 nach dem Fluglärmschutzgesetz.

Im Übrigen ist unter Verweis auf die Ausführungen in Ziff. 7 dieses Beschlusses darauf hin zu weisen, dass durch die nunmehr planfestgestellten Erweiterungsmaßnahmen, die mit dem Wegfall der geplanten Verlängerung des westlichen Sicherheitsstreifens deutlich von dem ursprünglichen Antrag des Maßnahmenträgers abweichen, eine maßnahmebedingte Zunahme des Fluglärms ausgeschlossen. Insoweit sind auch der angenommene Windrichtungsanteil sowie der Anteil der Platzrunden am Gesamtflugverkehr letztlich bedeutungslos.

Die Einwendungen waren daher zurückzuweisen.

10. Allgemeine Schadstoffangelegenheiten

Soweit vorgetragen wurde, dass landwirtschaftliche Nutzflächen sowie Gartenflächen betroffen werden und der Verzehr entsprechender Produkte Gesundheitsgefahren hervorruft, ist eine vorhabensbedingte Anbaubeschränkung von Feld- oder Gartenfrüchten ebenfalls nicht zu befürchten. Zwar wurde eine gesonderte Untersuchung zu Auswirkungen von Emissionen auf landwirtschaftliche Produkte sowie Gartenfrüchte nicht durchgeführt. Die Planfeststellungsbehörde hält eine solche aber auch nicht für erforderlich, da aufgrund der freien Lage des Flugplatzes in der Landschaft mit einem ständigen Luftaustausch eine betriebsbedingte erhebliche Beeinträchtigung der Lufthygiene ausgeschlossen werden kann.

Auch an anderen Flughäfen durchgeführte Pflanzen- und Bodenuntersuchungen zeigen keine signifikante flugbetriebsbedingte Zusatzbelastung im Boden sowie in und auf Pflanzen sowie Obst. Durchgeführte Bioindikationsprogramme mit Grünkohl zum Nachweis von polyzyklischen aromatischen Kohlenwasserstoffen, sowie mit Weidegras zum Nachweis von Schwermetallen ergaben eine Belastung, die den Werten der umliegenden Gebiete entspricht und niedriger als an stark befahrenen Straßen ist. Insoweit ist auch davon auszugehen, dass weidende Tiere durch den ausbaubedingten Flugbetrieb nicht in Mitleidenschaft gezogen werden und sich keine negativen Auswirkungen auf die Futtergewinnung für Milchvieh ergeben.

Zudem ist in der Umgebung von Flugplätzen und Flughäfen die Belastung der Luft durch Schadstoffemissionen des Luftverkehrs im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln, insbesondere zum Straßenverkehr, gering. Dies belegen auch vergleichbare Studien an anderen Flughäfen.

Zu wiederholen ist in diesem Zusammenhang auch die Tatsache, dass die Erweiterung des Verkehrslandeplatzes lediglich der Erhöhung der Sicherheit des Flugbetriebes dient und eine Erhöhung der Starts und Landungen nicht vorgesehen ist. Über das bestehende Maß hinaus werden sich nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde daher keine weiteren negativen Auswirkungen auf Nutzvieh ergeben.

11. Natur und Landschaft

11.1 Eingriff

Die Erweiterung des Verkehrslandesplatzes Leer-Papenburg stellt einen naturschutzrechtlichen Eingriff gemäß § 14 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) dar. Insgesamt wird ein Flächenanteil von ca. 1,86 ha mit einer besonderen bis allgemeinen Bedeutung für Pflanzen und Tiere überbaut. Die anlagebedingten Beeinträchtigungen für das Schutzgut Boden sind erheblich.

11.2 Vermeidungsmaßnahmen

Bei der Verwirklichung des Vorhabens können erhebliche Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zwar vermindert, jedoch nicht vollständig im Sinne von § 15 BNatSchG vermieden werden. Als Vermeidungsmaßnahmen sind unter anderem vorgesehen, die Rekultivierung von Flächen durch Ansaat von Landschaftsrasen, das Entfernen von Gehölzen außerhalb der Brutzeit sowie die Rekultivierung baubedingt beanspruchter Flächen.

11.3 Kompensationsbedarf

Die mit dem Ausbauprojekt verbundenen naturschutzrechtlichen Eingriffe haben zwar unvermeidbare erhebliche Beeinträchtigungen zur Folge, diese können jedoch weitgehend kompensiert werden.

11.4 Ersatzmaßnahmen

Die nicht ausgleichbaren Beeinträchtigungen werden in gleichwertiger Weise gemäß § 15 Abs. 2 S. 3 BNatSchG ausreichend kompensiert. Der Landschaftspflegerische Begleitplan enthält die naturschutzrechtlichen Ersatzmaßnahmen E 1 und E 2, die nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde geeignet sind, die nicht ausgleichbaren Eingriffe in Natur und Landschaft in vollem Umfang zu kompensieren.,

So ist die Entwicklung einer seggen-, binsen- oder hochstaudenreichen Nasswiese vorgesehen, die der Kompensation erheblicher Beeinträchtigungen des Schutzgutes Boden durch Nutzungsexten-

sivierung dient. Mit der zusätzlichen Entwicklung von mesophilem Grünland mäßig feuchter Standorte kann diese Beeinträchtigung ebenfalls kompensiert werden.

12. Artenschutz

Das Vorhaben wird auch den Anforderungen des Artenschutzes gerecht.

Nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) ist es untersagt, wild lebenden Tieren der besonders geschützten Arten nachzustellen, sie zu fangen, zu verletzen oder zu töten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören.

Nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG ist es verboten, wild lebende Tiere der streng geschützten Arten und der europäischen Vogelarten während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Überwinterungs- und Wanderzeiten erheblich zu stören. Eine erhebliche Störung liegt vor, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert.

§ 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG verbietet es, Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der wild lebenden Tiere der besonders geschützten Arten der Natur zu entnehmen, sie zu beschädigen oder zu zerstören.

Für wie hier, nach § 15 BNatSchG zulässige Eingriffe in Natur- und Landschaft liegt bei Handlungen zur Durchführung eines Eingriffs oder Vorhabens ein Verstoß gegen die vorgenannten Zugriffsrechte nicht vor (§ 44 Abs. 5 Satz 5 BNatSchG). Für europäische Vogelarten und FFH-geschützte Tierarten gilt dieses nach § 44 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG nur, soweit die ökologische Funktion der von dem Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird.

Nach den fachlich nicht zu beanstandenden Feststellungen der artenschutzrechtlichen Ausführungen konnten im betrachteten Bereich keine Pflanzenarten nach Anhang IV der FFH-Richtlinie festgestellt werden. Bezüglich der Tierarten des Anhangs IV der Richtlinie ist festzustellen, dass keine Amphibien- und Reptilienarten nachgewiesen werden konnten, ebenso ist das Vorkommen von Käferarten ausgeschlossen. Im Rahmen der Kartierungen im Untersuchungsgebiet wurden jedoch Fledermäuse nachgewiesen. Die nachgewiesenen Fledermäuse sind Arten der Anlage IV der Richtlinie, damit nach § 7 Abs. 2 Nr. 14 BNatSchG streng geschützt und zählen zu den besonders geschützten Arten nach der Bundes-Artenschutzverordnung.

Die Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 bis 3 BNatSchG werden jedoch nicht erfüllt. Eine Verletzung oder Tötung der Fledermäuse bzw. Entnahme oder Beschädigung bzw. Zerstörung der Entwicklungsformen erfolgt nicht, da vorhandene Gehölzstrukturen vorhanden bleiben bzw. bekannte Quartierbäume im Zuge der Planung nicht entfernt werden. Das Töten der Tiere über das vorhandene normale Lebensrisiko hinaus kann ebenfalls ausgeschlossen werden, da die Wahrscheinlichkeit einer betriebsbedingten Kollision als gering eingestuft werden kann. Soweit Wohn- und Fortpflanzungsstätten innerhalb des Plangebietes festgestellt werden konnten, ist eine erhebliche Störung aufgrund der Verschlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen Population jedoch nicht zu konstatieren, da Beeinträchtigungen nur temporärer Natur sind. Eine Störung während der Jagdnutzung hat zudem keine erhebliche Störung der Arten zur Folge.

Hinsichtlich der europäischen Vogelarten nach der Vogelschutzrichtlinie bietet der Untersuchungsraum einen potentiellen Lebensraum für eine Vielzahl streng und besonders geschützter Vogelarten.

ten.

Da die nachgewiesenen Arten nicht an einen Brutplatz gebunden sind, können sie andere benachbarte Habitate nutzen. Diese stehen im räumlichen Zusammenhang ausreichend zur Verfügung, da die Umgebung ähnlich wie das Untersuchungsgebiet strukturiert ist. Weiterhin sind von den einzelnen Arten vielfach mehrere bis zahlreiche Brutpaare im Raum vertreten, sodass sich Verluste der Fortpflanzungs- und Ruhestätten nicht signifikant auf die jeweiligen Erhaltungszustände der lokalen Population auswirken werden. Betriebsbedingte Kollisionen mit Flugzeugen gehen nicht über das allgemeine Lebensrisiko hinaus und stellen daher keinen Verbotstatbestand dar. Eine signifikante Beeinträchtigung der lokalen Population der einzelnen Arten ist nicht zu befürchten, da im räumlichen Zusammenhang ausreichend Ausweichhabitate zur Verfügung stehen. Außerdem sind entsprechende Brutpaare trotz der aktuellen Nutzung mit den damit verbundenen Wirkfaktoren, die sich auch bei der Umsetzung der Planung nicht ändern werden, nachgewiesen worden.

Insgesamt ist im Ergebnis der artenschutzrechtlichen Prüfung festzustellen, dass alle betrachteten Arten des Anhanges IV der FFH-Richtlinie sowie der europäischen Vogelarten die Verbotstatbestände nach § 44 BNatSchG nicht erfüllen.

12.1 Einwendungen zum Artenschutz

Ein Einwender beanstandet, dass die gesamte Brutzeit insbesondere im Hinblick auf die gefährdeten Arten Kiebitz und Uferschnepfe nicht untersucht wurde. Aufgrund der unzureichenden sechs Beobachtungen im Zeitraum vom 29.08. bis 12.11.2008 seien die Prognosen der Zugriffsverbote nichts sagend. Die Feststellung, dass das Schädigungsverbot nicht erfüllt sei, könne nach dem Umfang der Beobachtungsdaten nicht getroffen werden.

Der Nachweis der Brutvögel Kiebitz und Uferschnepfe ist auf Grundlage von fünf Begehungen in dem Zeitraum von Anfang Mai bis August gelungen. Für die Monate März und April wurden Brutnachweise z. B. durch den Nachweis von Jungvögeln erfasst. Die Prognosen begründen sich in der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung auf die tatsächlichen Bestände und sind nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde daher nicht zu beanstanden.

13. Schutzgebiete

Im Umfeld des Erweiterungsbereiches des Flugplatzes Leer-Papenburg befinden sich keine ausgewiesenen Schutzgebiete oder schützenswerte Biotope, die in diesem Verfahren zu berücksichtigen wären. Erst in über 1,5 km Entfernung zum Flugplatz liegen das EU-Vogelschutzgebiet „Emsmarsch von Leer bis Emden“ und das FFH-Gebiet „Unterems und Außenems“.

14. Unmittelbare Grundstücksbetroffenheiten

14.1 Wertminderung von Immobilien und Grundstücken

In einer Vielzahl von Einwendungen, sowohl individuellen als auch in Musterschreiben sowie ergänzend im Erörterungstermin wird vorgetragen, dass der Ausbau des Flughafens zu einem Wertverlust von Immobilien wegen Verlärmung und sonstiger Umwelteinwirkungen, aufgrund eingeschränkter Erholungsfunktion des Wohnumfeldes, wegen nachteiliger Veränderungen des sozialen Umfeldes, wegen planungsrechtlicher Beschränkung, wegen Wohnwertminderung durch gestiegene Abgasbelastung sowie wegen der Möglichkeit von Flugunfällen führt. Die Einwender beantragen für Wertminderungen ihrer Immobilien einen entsprechenden Ausgleich.

Hierzu stellt die Planfeststellungsbehörde fest:

Als Ursachen für nachteilige Veränderungen des sozialen Umfeldes kommen Geräuschimmissionen und andere Immissionen in Betracht. Es wurde oben unter Ziffern 9. und 10. festgestellt, dass Geräusch- und sonstige Immissionen vorliegend keine erheblich belästigende Wirkung haben werden. Es ist deshalb nicht zu erwarten, dass die Realisierung des Vorhabens zu nachteiligen Veränderungen des sozialen Umfeldes führen wird.

Auch in der Umgebung anderer Flughäfen und Flugplätze konnten derartige Tendenzen bislang nicht beobachtet werden.

Im Übrigen ist darauf hinzuweisen, dass das soziale Umfeld nicht zum Inhalt des durch Art. 14 GG geschützten Eigentums gehört. Das Eigentum ist nicht gegen Entwicklungen geschützt, die sich – nachteilig für die Grundstückswerte – mittelbar aus rechtmäßigen hoheitlichen Maßnahmen im sozialen Umfeld ergeben.

Ein Entschädigungsanspruch für den Verlust abstrakter Entwicklungsmöglichkeiten eines Grundeigentums besteht ebenfalls nicht. Art. 14 Abs. 1 GG schützt grundsätzlich nicht gegen eine Beeinträchtigung der optimalen wirtschaftlichen Verwertung von Eigentum durch staatliche Maßnahmen. Bloße Interessen, Chancen und Verdienstmöglichkeiten werden durch Art. 14 GG ohnehin nicht geschützt. Eine Minderung der Rentabilität ist daher hinzunehmen.

Die – abstrakte – Möglichkeit eines Flugunfalles ist kein Schaden bzw. keine entschädigungspflichtige Vermögenseinbuße. § 33 LuftVG sieht eine Haftung für den Fall des konkreten Schadeneintritts vor. Hiernach haftet der Halter eines Luftfahrzeugs bei Unfällen verschuldensabhängig für Sach- und Personenschäden. Ausgleichszahlungen sind somit nur für bereits eingetretene oder sicher eintretende Beeinträchtigungen i. S. von § 9 LuftVG vorgesehen.

Soweit verschiedene Einwender einen Ausgleich für die Differenz zwischen dem aktuellen Marktwert ihres Grundstücks und einem angenommenen höheren Wert, den das Grundstück ohne die Verbreiterung der Start- und Landebahn hätte, fordern, sowie befürchten, dass die Grundstücke praktisch unverkäuflich seien, geht die Planfeststellungsbehörde durchaus davon aus, dass sich Lärm grundsätzlich auf Wohnimmobilien wertmindernd auswirken kann. Immobilienpreise hängen jedoch generell von einer Vielzahl von Einflussfaktoren ab, wobei eine ungünstige Wertbeurteilung hinsichtlich der Lage zum Flugplatz statistisch nicht belegt werden kann. Die Preisbildung für ein Grundstück erfolgt immer aufgrund eines Bündels von Motiven, sowohl auf der Seite des Käufers als auch auf der Seite des Verkäufers, wobei neben Umweltbedingungen wie der Lärmbelastung, auch die konkreten Vor- und Nachteile des Grundstücks selbst und die persönlichen

Umstände der Beteiligten eine große Rolle spielen. Die Befürchtung zukünftigen Fluglärms ist demnach ein Faktor bei der Preisbildung, dessen Auswirkung im Einzelfall kaum zu bemessen ist.

Für mögliche Wertverluste wird daher im Allgemeinen nach der bisherigen Rechtsprechung kein Ausgleich gewährt.

Selbst wenn die Wertminderung einem staatlichen Verhalten ursächlich zugerechnet werden kann, ist es nicht durch Art. 14 Abs. 1 Satz 1 GG geboten, dass sie ausgeglichen werden muss. Es gibt keinen Rechtssatz des Inhalts, dass staatliche Maßnahmen, die auf der Seite privater Betroffener mit Grundstückswertminderungen verbunden sind, unterbleiben müssen. Der Gesetzgeber verhält sich verfassungsgemäß auch dann, wenn er an enttäuschte wirtschaftliche Erwartungen keine Rechtsfolgen knüpft. Er muss nicht vorsehen, dass jede durch staatliches Verhalten ausgelöste Wertminderung ausgeglichen wird. Hat eine Planung, die den Vorgaben des strikten Rechts und den Anforderungen des Abwägungsgebots entspricht, Wertminderung zur Folge, so hat dies der Betroffene als Ausfluss der Sozialbindung des Eigentums hinzunehmen.

Die bereits eingetretenen und erwarteten Grundstückswertminderungen sind durch das Vorhaben gerechtfertigt. Die Gründe des Allgemeinwohls überwiegen die privaten Interessen der Grundstückseigentümer. Eine Wertminderung ist kein entschädigungspflichtiger Eingriff in das Grundeigentum. Sie bewegt sich im Rahmen der marktüblichen Schwankungen der Bewertung eines Grundstücks, insbesondere bei einem allgemein sinkenden Preisniveau. Für den Fall der Vermietung von Grundeigentum hat das Bundesverfassungsgericht entschieden, dass der Eigentümer als Vermieter ebenso wenig einen Anspruch darauf hat, aus der Mietwohnung größtmögliche Rendite zu ziehen, wie er bei jedwedem wirtschaftlichen Nachteil einen Anspruch auf Räumung hat. Die Nutzung der Chancen wie Risiken der Verwertung des Grundeigentums liegt in der Sphäre des Grundeigentümers.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass die Auswirkungen des nunmehr abgeänderten Vorhabens auf Haus- und Grundstückspreise nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts nicht als eigenständiger Posten in die Abwägung einzustellen ist.

14.2

Allgemeine Einwendungen zu Beeinträchtigungen der landwirtschaftlichen Erwerbstätigkeit

Ein landwirtschaftlicher Verband fordert aufgrund der überproportional hohen Flächeninanspruchnahme im Landkreis Leer durch verschiedene Projekte und die damit verbundenen Ausgleichsmaßnahmen, die landschaftspflegerische Kompensation durch die Zahlung eines Ersatzgeldes vorzunehmen. Zudem wird beanstandet, dass Bewirtschaftungsmaßnahmen und die Beweidung in erhöhtem Ausmaß eingeschränkt werden.

Die Abdeckung eines Teils der erforderlichen Kompensation durch Ersatzzahlungen kommt vorliegend jedoch nicht in Betracht. Die Zahlung von Ersatzgeld setzt nach § 15 Abs. 6 BNatSchG voraus, dass Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden oder nicht in angemessener Zeit auszugleichen oder zu ersetzen sind. Diese Voraussetzungen sind hier nicht gegeben; vielmehr sind ausreichende Möglichkeiten gegeben, die Kompensation über entsprechende Maßnahmen im Gebiet zeitnah zu erreichen.

Soweit von Vertretern der Landwirtschaft gefordert wird, Beeinträchtigungen durch Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen bzw. Bewirtschaftungerschwernisse für eine ordnungsgemäße Gewässerunterhaltung auszuschließen, wird auf die dem Maßnahmeträger auferlegten Auflagen in den Ziff. 2.5 verwiesen. Damit ist gewährleistet, dass in Abstimmung mit den Bewirtschaftern landwirtschaftlicher Flächen, Felddrainagen beachtet und die Gewässerunterhaltung nicht erschwert wird.

14.3 Individuelle Einwendungen von Grundstückseigentümern

14.3.1

Der Einwender ist mit der Inanspruchnahme seiner Eigentumsfläche, Flurstück 20/9, Flur 14, nicht einverstanden, da diese Fläche als Viehtrift für ihn eine besondere Bedeutung als Verbindungsweg von nördlich und südlich des Flugplatzes gelegenen privateigenen Weideflächen habe. Es treffe nicht zu, dass die Fläche – wie in den Grunderwerbsunterlagen ausgewiesen – bereits von der Flugplatz GmbH angepachtet sei.

Darüber hinaus hat die Viehtrift zukünftig eine dreifach vergrößerte Länge, was eine erhebliche Erschwernis darstelle.

Der Einwender bestreitet darüber hinaus die Rechtfertigung der Planung. Da die Anforderungen der maßgeblichen Richtlinien eingehalten werden, sei nicht erkennbar, warum der Sicherheitsstreifen weiter verlängert werden müsse. Auch sei nicht erkennbar, welche Bedeutung der weitere Betrieb des Verkehrslandeplatzes hat, da belastbare Zahlen über die Inanspruchnahme des Flugplatzes nicht vorliegen. Zu erwägen sei gleichfalls, ob eine Verlagerung an einen anderen Standort in Betracht komme oder eine Verlängerung der Startbahn allein in östliche Richtung. Von dem Einwender wird auch nicht die Annahme geteilt, dass die Erweiterung des Landesplatzes aufgrund des geplanten Baues eines Hangars, von Werkstätten und eines Flugschulzentrums erforderlich sei, da die Flächen für diese Planung nicht im Eigentum der Investoren stehen. Ferner fühlt sich der Einwender durch die Lärmauswirkungen des Flugbetriebes im Hinblick auf seinen Wohnort als auch im Hinblick auf die Landwirtschaft betroffen. Es werden in der Milchproduktion störende Einwirkungen durch Lärm auf das Milchvieh erwartet.

Bezüglich der UVS wird bestritten, dass das Untersuchungsgebiet zutreffend abgegrenzt worden sei. Da lediglich 60 % aller Starts in westliche Richtung erfolgen und auch eine Verlängerung der Startbahn in östliche Richtung möglich sei, hätten auch die Auswirkungen auf das östlich des Flugplatzes gelegene Gebiet in gleicher Weise untersucht werden müssen.

Die Einwendungen waren zurückzuweisen soweit sie nicht gegenstandslos geworden sind.

Die westliche Verlängerung des Sicherheitsstreifens ist nicht mehr Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens. Der Einwender ist insoweit nicht mehr durch die Inanspruchnahme seiner Eigentumsfläche betroffen. Eine Erschwernis durch die ursprünglich geplante Verlängerung der Viehtrift ist nicht mehr gegeben.

Zur weiteren Begründung seiner Einwendungen bezüglich der Planrechtfertigung wird auf Ziff. 7, bezüglich der Lärmbetroffenheit auf Ziff. 9 und zur Abgrenzung des Untersuchungsgebietes auf Ziff. 16.4.1 dieses Beschlusses verwiesen.

14.3.2

Die Kirchengemeinde ist durch die Inanspruchnahme ihrer Eigentumsfläche Flurstück 14/2 Flur 13 betroffen, die mit dem Flurstück 13 Flur 13 eine Einheit zur landwirtschaftlichen Nutzung bildet. Durch den Wegfall des Flurstücks 14/2 würde das verbleibende Flurstück kaum noch zu verpachten sein, zumal das verlegte Sieltief das Grundstück noch weiter verenge. Durch die Verlegung des Sieltiefs mit der Ausformung zweier 90°-Winkel befürchtet die Einwenderin eine Verlandung und als Folge eine verteuerte Bewirtschaftung des Sieltiefs durch eine vermehrte Ausbaggerung. Die Einwenderin befürchtet zudem, dass durch den Einsatz von größeren Flugzeugen weidende Tiere durch größeres Flugaufkommen in Hektik und Panik geraten und sich dadurch die Milchleistung des Weideviehs vermindert.

Sie hält letztlich die „scheibchenweise“ Erweiterung des Flugplatzes für rechtswidrig.

Die Einwendungen waren zurückzuweisen, soweit sie nicht gegenstandslos geworden sind.

Die westliche Verlängerung des Sicherheitsstreifens ist nicht mehr Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens. Eine Beeinträchtigung durch die zunächst vorgesehene Verlegung des Sieltiefs ist somit nicht mehr gegeben. Gleichwohl ist das Flurstück 14/2, Flur 13, Gem. Nüttermoor, zur Kompensation des Eingriffs aufgrund der Verbreiterung der Start- und Landebahn vollständig in Anspruch zu nehmen. Es ist notwendig, zum Ausgleich erheblicher Beeinträchtigungen des Schutzgutes Boden eine seggen-, binsen- oder hochstaudenreiche Nasswiese auf dieser Fläche zu entwickeln und damit den Verlust von Biotop und von Bodenfunktionen zu ersetzen. Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ist dadurch die weitere Verpachtung des Flurstücks 13 zukünftig weder ausgeschlossen noch unzumutbar beeinträchtigt. Die Flugplatz Leer-Papenburg GmbH ist gleichwohl bestrebt, eine geeignete Ersatzfläche im freihändigen Erwerb zu beschaffen und anzubieten. Da zudem maßnahmebedingt eine nennenswerte Steigerung des Flugaufkommens ausgeschlossen ist, ist eine Verminderung der Milchleistung des Weideviehs ebenfalls nicht zu befürchten.

14.3.3

Der Einwender befürchtet Beeinträchtigungen des Freizeit- und Erholungswertes des östlich der Startbahn gelegenen Klostersees und fordert hierfür einen vermögensrechtlichen Ausgleich. Durch die geplanten Veränderungen befürchtet er sinkende Mieteinnahmen.

Das Lärmschutzgutachten hält er für unvollständig, da eine genaue Bestandsaufnahme seiner Wohngebäude fehle und das Gutachten nicht die 2. Fluglärmschutzverordnung berücksichtige. Er hält eine Begrenzung der Betriebszeiten für Strahlflugzeuge für sinnvoll.

Die Verlegung des östlich der Startbahn gelegenen Wirtschaftsweges bedeute eine Betriebsschwernis durch Umwege und würde die einzige Zufahrt mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen auf hofeigenen Grund ausschalten, da die geplante Wegetrasse entlang des Seeufers keine ausreichende Tragfähigkeit für landwirtschaftliche Fahrzeuge biete. Außerdem sei eine landschaftsgestalterische Anpassung an das vorhandene Freizeitgelände erforderlich.

Durch die Ausweitung der Versiegelung östlich der Startbahn und den Betrieb größerer Flugzeuge sei eine vermehrte Gewässerbelastung zu befürchten, die nicht von der Umweltverträglichkeitsstudie erfasst wurde.

Der Einwender beanstandet außerdem, dass vertragliche Regelungen zum Pachtverhältnis der Flächen für den Verkehrslandeplatz und seine Erweiterung mit ihm bisher nicht abgeschlossen wurden. In den bestehenden vertraglichen Regelungen finde die Erweiterung keine Rechtsgrundlage.

Letztlich sei den Planunterlagen auch nicht zu entnehmen, wie hoch die Geländeoberkante des geplanten östlichen Sicherheitsstreifens angehoben werden müsse und wo die erheblichen Mengen Auskoffermaterial im Westen eingearbeitet werden sollen.

Es sei auch zu prüfen, ob der verbleibende Sicherheitsstreifen nördlich der Startbahn den geltenden Sicherheitsbestimmungen entspreche, soweit sich dieser aufgrund der beabsichtigten Startbahnverbreiterung auf 30 m reduziert.

Die Einwendungen waren zurückzuweisen.

Festzustellen ist zunächst, dass die westliche Verlängerung des Sicherheitsstreifens nicht mehr geplant und nicht mehr Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens ist. Wie in Ziff. 7 dieses Beschlusses ausführlich begründet, ist nunmehr neben einer Vorfelderweiterung, technischen Änderungen an den Befeuerungsanlagen, eine Befestigung eines Teils des östlichen Sicherheitsstreifens lediglich noch eine Verbreiterung der Start- und Landebahn um 10 m auf 30 m, geplant. Eine Verlängerung des westlichen Sicherheitsstreifens ist dagegen nicht mehr Gegenstand des Planfeststellungsantrages und ist nicht planfestgestellt.

Aufgrund dieser Vorhaben ist maßnahmebedingt nicht von einer Beeinträchtigung des Erholungswertes des Klostersees auszugehen, zumal lediglich eine Erhöhung des Flugverkehrsaufkommens in nicht nennenswertem Umfang zu erwarten ist. Darüber hinaus ist eine Änderung des Flugzeugmixes oder aber eine Erweiterung der Genehmigung für schwerere Flugzeuge nicht vorgesehen. Bezüglich der Forderung nach einem vermögensrechtlichen Ausgleich ist darauf zu verweisen, dass gem. § 75 Abs. 1 VwVfG in einem Planfeststellungsverfahren lediglich die berührten öffentlichen Belange festgestellt werden. Ausgleichs- oder Entschädigungszahlungen, Umweltschädigungen oder aber auch Regelungen zu Pachtverhältnissen oder eigentumsrechtlichen Beziehungen sind hingegen außerhalb des Planfeststellungsverfahrens in privatrechtlichen Verträgen zwischen den Beteiligten zu regeln.

Hinsichtlich der lärmtechnischen Belange wird auf die Ausführungen in Ziff. 9 dieses Beschlusses verwiesen. Für das Anwesen des Einwenders wurde eine lärmtechnische Berechnung auch im Wege einer Nachberechnung durchgeführt. Für die am stärksten belastende Kennzeichnungszeit von montags bis freitags ergibt sich demnach ein Beurteilungspegel für den Immissionspunkt 11 (Kloster-Thedinga-Straße) von 54 dB(A). Damit liegt dieser Wert unterhalb der Werte sowohl für die Schutzzone 1 (65 dB(A)) als auch für die Schutzzone 2 (60 dB(A)) des Fluglärmschutzgesetzes. Insoweit waren dem Maßnahmeträger keine weiteren Auflagen zum Lärmschutz zu erteilen.

Bezüglich der geforderten Anwendung der 2. Flugplatz-Schallschutzmaßnahmenverordnung ist festzustellen, dass in dieser Verordnung Anforderungen an Schallschutzmaßnahmen für neue Gebäude im Lärmschutzbereich geregelt werden. Da die Errichtung schutzbedürftiger Einrichtungen und Wohnungen hier nicht in Rede steht, war die angesprochene Verordnung nicht zu berücksichtigen.

Soweit die Verlegung des Wirtschaftsweges angesprochen wird, hat der Maßnahmenträger zugesichert, dass die Tragsicherheit dieses Weges für landwirtschaftliche Fahrzeuge gesichert und die Nutzung wie bisher möglich ist. Auf die entsprechende Zusage gem. Ziff. 3.6 wird insoweit verwiesen. Gleiches gilt auch, soweit eine Beschneidung der Dispositionsfreiheit des landwirtschaftlichen Hofes befürchtet wird.

Eine Zunahme der Schadstoffbelastung ist nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde ebenfalls nicht zu befürchten. In diesem Zusammenhang wird auf die Ausführungen in Ziff. 10 verwiesen. Für das Schutzgut Wasser ist maßnahmebedingt gleichfalls von keinen erheblichen Beeinträchtigungen auszugehen, die in diesem Verfahren weiter zu berücksichtigen wären.

Die Höhe der Geländeoberkante des östlichen Sicherheitsstreifens wird nicht verändert. Die nunmehr planfestgestellte Asphaltierung auf einer Länge von 40 m wird im Niveau der vorhandenen Landebahn durchgeführt.

Letztlich werden auch zukünftig die geltenden Sicherheitsbestimmungen bei der Verbreiterung der Start- und Landebahn auf 30 m eingehalten. Eine Gefährdung des Einwenders durch die Verbreiterung ist nicht zu befürchten. Im Übrigen hat die zuständige Luftsicherheitsbehörde zu der Verbreiterung der Start- und Landebahn keine Bedenken erhoben.

14.3.4

Der Einwender befürchtet Beeinträchtigungen des Freizeit- und Erholungswertes des östlich der Startbahn gelegenen Klostersees und fordert hierfür einen vermögensrechtlichen Ausgleich. Das Lärmschutzgutachten hält er für unvollständig, da eine genaue Bestandsaufnahme seiner Wohngebäude fehle und das Gutachten nicht die 2. Fluglärmschutzverordnung berücksichtige. Er hält eine Begrenzung der Betriebszeiten für Strahlflugzeuge für sinnvoll.

Durch die Ausweitung der Versiegelung östlich der Startbahn und den Betrieb größerer Flugzeuge sei eine vermehrte Gewässerbelastung zu befürchten, die nicht von der Umweltverträglichkeitsstudie erfasst wurde.

Der Einwender befürchtet aufgrund der geplanten baulichen Veränderungen sinkende Pachteinahmen für das bestehende Pachtverhältnis mit der Kreisjägerschaft Leer sowie erhebliche Nutzungseinschränkungen durch Lärm und Abgase für den auf dem Flurstück 51/4 gelegenen Schuppen, der zur Gästebetreuung genutzt werde.

Er beanstandet außerdem, dass vertragliche Regelungen zum Pachtverhältnis der Flächen für den Verkehrslandeplatz und seine Erweiterung mit ihm bisher nicht abgeschlossen wurden. In den bestehenden vertraglichen Regelungen finde die Erweiterung keine Rechtsgrundlage.

Es sei auch zu prüfen, ob der verbleibende Sicherheitsstreifen nördlich der Startbahn den geltenden Sicherheitsbestimmungen entspricht, soweit sich dieser aufgrund der beabsichtigten Startbahnverbreiterung auf 30 m reduziert.

Die Einwendungen waren zurückzuweisen.

Zur Begründung wird auf die Begründung in Ziff. 14.3.3 dieses Beschlusses verwiesen.

Hinsichtlich der Beeinträchtigung des Flurstücks 51/4 ist ergänzend anzuführen, dass durch die planfestgestellten Erweiterungsmaßnahmen Nutzungseinschränkungen durch Lärm und Abgase für den zur Gästebetreuung auf dem Flurstück gelegenen Schuppen nicht zu erwarten sind. Insofern wird auf die Ausführungen in Ziff. 9 und 10 dieses Beschlusses verwiesen.

14.3.5

Die Sielacht fordert bei Umlegung des Sieltiefs eine beidseitige Befestigung der Böschungen mit Schüttsteinen, um Böschungsabbrüche zu vermeiden. Zur ordnungsgemäßen Reinigung sei ein 10 m breiter Räumstreifen um das Gewässer erforderlich. Nach Fertigstellung des Gewässers sei die Umleitungsstrecke neu zu vermessen und es habe eine Grundbucheintragung zu erfolgen. Für den Mehraufwand in Bezug auf Räumung und Pflege sei die Entschädigung in einem privatrechtlichen Vertrag zu regeln. Zudem werde der Einbau von Ölabscheidern an den Einleitungsstellen gefordert, um eine schadstofffreie Einleitung von Oberflächenwasser zu gewährleisten.

Die Einwendungen und Forderungen werden für gegenstandslos erklärt.

Die westliche Verlängerung des Sicherheitsstreifens ist nicht mehr Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens. Die Einwenderin ist insoweit nicht mehr durch die Inanspruchnahme ihrer Eigentumsflächen betroffen; eine Verlegung des Sieltiefs ist nicht mehr erforderlich.

15. Sonstiges

15.1 Wasserrechte

Einwender befürchten Verunreinigungen des Trinkwassers durch die erhöhte Wahrscheinlichkeit von Flugzeugabstürzen auf Flächen eines ausgewiesenen Wasserschutzgebietes.

Diese Befürchtung wird von der Planfeststellungsbehörde nicht geteilt. Die planfestgestellten Maßnahmen dienen in erster Linie der Erhöhung der Sicherheit der den Flugplatz anfliegenden Maschinen. Eine Erhöhung der Absturzgefahr ist dadurch nicht erkennbar und steht in keinem Zusammenhang mit der Verbreiterung der Start- und Landebahn sowie der Rollbahn.

15.2 Leitungsrechte

Das Vorhaben bedingt Rückbauten und Neu- bzw. Umverlegungen von Leitungen, die jedoch mit den öffentlichen und privaten Belangen vereinbar sind. Die Einzelheiten der Maßnahmen sind in den Planunterlagen dargestellt.

15.2.1

Die EWE Netz GmbH weist auf ein Niederspannungskabel im Bereich der Verbreiterung der Start- und Landebahn hin, und fordert eine rechtzeitige Abstimmung der Arbeiten bzw. eine Terminabstimmung für eine gemeinsame Trassenbegehung.

Die gegebenen Hinweise werden vom Maßnahmenträger bei der Bauausführung beachtet. Auf Ziff. 5.1 dieses Beschlusses wird in diesem Zusammenhang hingewiesen.

15.2.2

Die Kabel Deutschland GmbH weist darauf hin, dass ihre im Planbereich befindlichen Telekommunikationsanlagen bei der Bauausführung zu schützen und zu sichern sind und nicht überbaut werden dürfen. Bei einer Umverlegung wird mindestens 3 Monate vor Baubeginn ein entsprechender Antrag notwendig.

Die gegebenen Hinweise werden vom Maßnahmenträger bei der Bauausführung beachtet. Auf Ziff. 6.1 dieses Beschlusses wird in diesem Zusammenhang hingewiesen.

16. Umweltverträglichkeitsprüfung

16.1 Allgemeines

Für die zur Planfeststellung beantragte Erweiterung des Verkehrslandeplatzes ist eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalles gem. 3 Abs. 1 UVPG i. V. m. Nr. 14.12.2 der Anlage zum UVPG und § 3e Abs. 1 Nr. 2 UVPG durchzuführen.

Die Prüfung des Einzelfalles gem. § 3c UVPG hat ergeben, dass aufgrund überschlägiger Prüfung und Berücksichtigung der in der Anlage 2 UVPG aufgeführten Kriterien, das Vorhaben nachteilige Umweltauswirkungen haben kann, die nach § 12 UVPG zu berücksichtigen wären. Demzufolge wurde eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt.

16.2 Zusammenfassende Darstellung gem. § 11 UVPG

Nach § 11 UVPG hat die Planfeststellungsbehörde eine zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen des Vorhabens auf Grundlage der Unterlagen nach § 6 UVPG (Unterlagen der Träger des Vorhabens), der behördlichen Stellungnahmen nach §§ 7 und 8 UVPG sowie der Äußerungen der Öffentlichkeit nach § 9 UVPG zu erarbeiten.

Umweltauswirkungen sind gem. § 2 Abs. 1 Satz 2 UVPG die Auswirkungen eines Vorhabens auf die Schutzgüter Mensch, Tiere und Pflanzen, Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft, Kultur oder sonstige Sachgüter sowie die Wechselwirkungen zwischen diesen Schutzgütern.

Grundlage der zusammenfassenden Darstellung der Umweltauswirkungen nach § 11 UVPG ist die vom Maßnahmeträger eingereichte Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) vom Februar 2009. Neben der UVS hat die Planfeststellungsbehörde bei der Umweltverträglichkeitsprüfung

- die Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange
- die Äußerungen und Einwendungen der Öffentlichkeit und der beteiligten Vereine
- und die Ergebnisse eigener Ermittlungen

berücksichtigt.

Die Angaben des Vorhabenträgers nach § 6 UVPG wurden von der Planfeststellungsbehörde und den Fachbehörden einer kritischen Prüfung unterzogen. Im Ergebnis treffen die Angaben in der

allgemein verständlichen nichttechnischen Zusammenfassung gem. § 6 UVPG (Nr. 7 der Umweltverträglichkeitsstudie in Band 2 der Planunterlagen) im vollen Umfang zu.

16.2.1 Schutzgut Mensch

Durch den Baustellenbetrieb, den Einsatz von Baumaschinen und Lastwagen während der Bauphase kommt es zu einer Verlärmung in den angrenzenden Bereichen während der Bauphase. Durch die fortschreitende Inanspruchnahme bisher un bebauter Landschaft wird ein Strukturverlust von Menschen wahrgenommen.

Betriebsbedingte Beeinträchtigungen sind durch Lärm, Schadstoffe und Trennwirkungen möglich. Da lediglich mit einer nicht nennenswerten Zunahme von Starts und Landungen im Jahr gerechnet wird, sind Beeinträchtigungen durch den Flugbetrieb nicht zu erwarten. Das den Planunterlagen beiliegende Lärmgutachten sowie eine ergänzende lärmtechnische Stellungnahme zeigen auf, dass auch bei der Erweiterung des Flugplatzes die Beurteilungspegel bei der Berechnung und Beurteilung der Lärmimmissionen an der benachbarten Wohnbebauung eingehalten werden. Der für die Naherholung nutzbare Landschaftsraum wird insgesamt verkleinert, da bisher un bebauter Landschaftsraum reduziert wird.

16.2.2 Schutzgut Tiere und Pflanzen

Temporäre Lärm- und Abgasbelastungen durch den Baustellenbetrieb und Verkehr bedeuten Beunruhigungen für die Fauna. Aufgrund der zeitlichen Begrenztheit der Baumaßnahme ist jedoch nicht mit erheblichen Störungen zu rechnen.

Lebensraumverluste für Pflanzen und Tiere sind anlagebedingt im Bereich der Start- und Landebahn, der Nebenanlagen sowie im Bereich von Überführungsbauwerken gegeben.

Die betriebsbedingten Auswirkungen der Start- und Landebahn betreffen vorwiegend Biotope, Arten- und Lebensgemeinschaften, die bereits im Einflussbereich der vorhandenen Start- und Landebahn liegen. Direkte schadstoffbedingte Schädigungen von Pflanzen und Tieren sind Störungen des Stoffwechsels oder Vergiftungseffekte. Es können auch Wurzelschädigungen bei Pflanzen durch Fahrzeugabgase oder Stäube erfolgen. Durch die erwartete lediglich geringe Zunahme des Flugbetriebs kommt es zu keiner wesentlichen Veränderung der Lärmsituation gegenüber dem Schutzgut Tiere.

16.2.3 Schutzgut Boden

Bauphase bedingen Beeinträchtigungen der Lebensraumfunktionen des Bodens. Es besteht eine Gefährdung des Bodens durch Verunreinigungen während der Bauphase.

Im Bereich der Erweiterungsflächen der Start- und Landebahn sowie im Bereich der weiteren Abschnitte, auf denen eine Erweiterung der Verkehrsflächen erfolgt, sind Veränderungen des vorhandenen und gewachsenen Bodenprofils zu erwarten. Versiegelungen führen zum Verlust sämtlicher Bodenfunktionen.

Einen Eintragspfad für Schadstoffe in den Boden stellt belastetes Oberflächenwasser dar. Dem Boden kommt aufgrund von Puffer- und Filtereigenschaften eine hohe Bedeutung beim Binden

von Schadstoffen bzw. auch beim Abbau von Schadstoffen zu.

16.2.4 Schutzgut Wasser

Mit dem temporären Verlust an Bodenfunktionen kann es zu einer Reduzierung der Oberflächenwasserversickerung und damit zur Reduzierung der Grundwasserneubildung kommen. Durch die zusätzliche Flächeninanspruchnahme und Versiegelung ergeben sich anlagebedingte Auswirkungen auf die Grundwasserneubildungsrate.

Durch den Eintrag von Schadstoffen in das Grund- und Oberflächenwasser aufgrund der in der Umweltverträglichkeitsstudie angenommenen Zunahme des Flugverkehrs um 100 Flugbewegungen im Jahr kann es zu einer Beeinträchtigung der Wasserqualität in dem angrenzenden Grabenetz kommen.

16.2.5 Schutzgut Klima/Luft

Durch die Überbauung und Versiegelung von Flächen wird die Funktion von unversiegelten Bereichen, die zur Kaltluftentstehung beitragen, eingeschränkt und die Gesamtgröße des Kaltluftentstehungsgebietes vermindert. Mikroklimatisch kann es zu einer Veränderung der Temperaturamplituden mit einer Temperaturerhöhung am Tag und einer verzögerten Abkühlung in der Nacht kommen. Die geringfügig erwartete Flugzeugverkehrszunahme kann zu einem Anstieg des Ausstoßes von Schadstoffen durch Abgase führen und somit zu Beeinträchtigungen der Luftqualität und zu einer Beeinträchtigung des Wohlbefindens des Menschen mit negativen Auswirkungen auf die Gesundheit.

16.2.6 Schutzgut Landschaft

Während der Bauzeit verursachen die eingesetzten Maschinen Lärm und führen dadurch zu einer Beeinträchtigung des Landschaftserlebens und darüber hinaus zu einer visuellen Beeinträchtigung des Landschaftsbildes. Im Bereich des Flugplatzes werden angrenzende bisher unbebaute Landschaftsteile beseitigt. Da die Befeuerungsanlagen für die Errichtung der zusätzlichen Sicherheitsbereiche nicht wesentlich verändert werden müssen, sind hier visuelle Beeinträchtigungen nicht zu erwarten.

16.2.7 Schutzgut Kultur und sonstige Sachgüter

Wesentliche bau-, anlage- und betriebsbedingte Beeinträchtigungen insbesondere im Hinblick auf die ehemalige Klosteranlage und die Wallheckenreste im Umfeld des Flugplatzes sind nicht zu erwarten.

16.3 Bewertung der Umweltauswirkungen gem. § 12 UVPG

Die Bewertung der Umweltauswirkungen erfolgt einzelfallbezogen auf der Grundlage der zusammenfassenden Darstellung nach § 11 UVPG durch Auslegung und Anwendung der umwelt-

bezogenen Tatbestandsmerkmale der einschlägigen Fachgesetze (gesetzliche Umweltauflagen) auf den entscheidungserheblichen Sachverhalt.

Auf Grundlage der zusammenfassenden Darstellung der voraussichtlichen Umweltauswirkungen des Vorhabens einschließlich ihrer Wechselwirkungen nimmt die Planfeststellungsbehörde die Bewertung gem. § 12 UVPG vor. Als Maßstab für diese Bewertung werden die fachrechtlichen Zulassungsnormen herangezogen. Die Bewertung berücksichtigt daher die in den entsprechenden Fachkapiteln enthaltene Bewertung der jeweiligen Auswirkungen.

16.3.1 Auswirkungen auf die Schutzgüter

Da die Verbreiterung der Start- und Landebahn aus sicherheitstechnischen Gründen erfolgt und sich der Flugbetrieb in seiner Art und Weise nicht verändert, sind keine veränderten Auswirkungen durch Schadstoffemissionen und Lärm auf den Menschen zu erwarten. Da vorhandene Wege, die bisher zur Erholungsnutzung genutzt werden, und der Flugbetrieb nicht wesentlich verändert werden, ergibt sich keine erhebliche Beeinträchtigung des Erholungswertes und insgesamt auch keine erhebliche Auswirkung auf das Schutzgut Mensch.

Für das Schutzgut Pflanzen und Tiere werden durch das Vorhaben keine schutzwürdigen oder geschützten Bereiche dauerhaft zerstört. Aufgrund des bereits bestehenden Flugbetriebes ist insgesamt mit keinen erheblichen Beeinträchtigungen der Brutvögel zu rechnen. Die Überbauung der Grünlandfläche stellt eine erhebliche Beeinträchtigung dar, da insgesamt ein Flächenanteil von ca. 2,5 ha mit einer hohen oder sehr hohen Bedeutung für Pflanzen und Tiere beseitigt wird. Zur Kompensation sind entsprechende Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen geplant.

Die zusätzliche Versiegelung einer Fläche von ca. 2 ha mit dem daraus resultierenden beschleunigten Oberflächenabfluss bzw. der abschnittsweise verringerten Grundwasserneubildungsrate führt insgesamt nicht zu einer Beeinträchtigung der örtlichen Grundwassersituation. Für das Schutzgut Wasser bleiben keine erheblichen Beeinträchtigungen zurück.

Hinsichtlich des Schutzgutes Klima/Luft ist die Zunahme von Luftschadstoffen durch die geringfügige Erweiterung des Flugbetriebes aufgrund der freien Lage des Flugplatzes in der Landschaft nicht geeignet, insgesamt zu Beeinträchtigungen der Lufthygiene zu führen.

Erhebliche Auswirkungen auf das Schutzgut Landschaftsbild sind ebenfalls nicht vorhanden. Da die Erweiterung des Flugplatzes ausschließlich ebenerdige Baumaßnahmen umfasst und keine Landschaftselemente überplant werden, werden bau- und anlagebedingt keine erheblichen Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes hervorgerufen.

Insgesamt sind die Wechselwirkungen zwischen den vorhabenbezogenen Veränderungen und den Beeinträchtigungen einzelner Schutzgüter vielfältig. Es ist jedoch nicht von weiteren, sich negativ oder positiv beeinflussenden Wechselwirkungen auszugehen.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass es durch die vorgesehenen Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen nur noch in einzelnen Teilbereichen zu erheblichen Beeinträchtigungen kommt. Durch die von der Planfeststellungsbehörde auferlegten naturschutzrechtlichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen werden diese Beeinträchtigungen in vollem Umfang kompensiert. Dies wird bei der Bewertung der Umweltauswirkungen berücksichtigt.

Die nachteiligen umweltbezogenen Auswirkungen auf die Schutzgüter nach dem UVPG waren insgesamt in die Abwägung nach § 8 LuftVG einzustellen. Das Ergebnis der Gesamtabwägung nach § 8 LuftVG ist in der allgemeinen Begründung unter Ziff. 17 dieses Beschlusses dargestellt. Bei der Prüfung der Umweltauswirkungen haben sich keine Erkenntnisse ergeben, die durchgreifende Bedenken gegen die Zulassung des Vorhabens begründen könnten.

16.4 Einwendungen zur Umweltverträglichkeitsprüfung

16.4.1

Von Einwendern wird beanstandet, dass das Untersuchungsgebiet falsch abgegrenzt sei und auch nach Osten hin hätte ausgedehnt werden müssen.

Der Forderung war nicht nachzukommen. Da eine Verlängerung der Start- und Landebahn in Richtung Osten nicht geplant ist, sondern lediglich der 60 m lange Sicherheitsstreifen auf einer Länge von 40 m asphaltiert werden soll, ist eine Ausdehnung des Untersuchungsraumes nicht angezeigt. Der betrachtete Untersuchungsraum wurde mit der Unteren Naturschutzbehörde abgestimmt und orientiert sich insbesondere an den möglichen Auswirkungen auf die Avifauna. Er umfasst nördlich und südlich der bestehenden Start- und Landebahn einen 250 m breiten Streifen, im Westen einen Radius von 500 m und im Osten einen Radius von 250 m um das Ende der Start- und Landebahn. Dieses Untersuchungsgebiet mit einem Gesamtumfang von ca. 130 ha hält die Planfeststellungsbehörde zur Beurteilung der Auswirkungen auf die verschiedenen Schutzgüter für ausreichend.

16.4.2

Soweit Einwander beanstanden, dass eine durch den Ausbau bedingte vermehrte Gewässerbelastung in der Umweltverträglichkeitsstudie nicht erfasst wurde, war dieses zurückzuweisen. In der Umweltverträglichkeitsstudie (Nr. 4.3.4) wurden sehr wohl betriebsbedingte Auswirkungen durch einen Eintrag von Schadstoffen in das Grund- und Oberflächenwasser beschrieben und beurteilt. Es ist jedoch festzustellen, dass durch den bereits stattfindenden Flugbetrieb eine Vorbelastung vorhanden ist. Die zusätzliche Versiegelung führt nach Auffassung der Gutachter jedoch nicht zu einer erheblichen Beeinträchtigung der örtlichen Grundwassersituation. Auch eine Zunahme von Luftschadstoffen führt aufgrund der freien Lage des Flugplatzes in der Landschaft mit einem ständigen Luftaustausch nicht zu weiteren Beeinträchtigungen.

16.4.3

Verschiedentlich wird beanstandet, dass der Untersuchungszeitraum für Gastvögel vom 29.08. bis 12.11.2008 mit sechs Untersuchungsgängen nicht repräsentativ und das Gutachten diesbezüglich nichts sagend sei. Große Gänsescharen würden durch die Annäherung von Flugzeugen in Panik versetzt und das Vogelschlagrisiko durch Gänse werde erhöht.

Die Planfeststellungsbehörde hält den Untersuchungsumfang der Gastvögel für ausreichend. Mit den durchgeführten sechs Zählungen haben sich keine Hinweise auf eine besondere Wertigkeit der Gastvögel ergeben, die weitere Zählungen und Erfassungen notwendig erscheinen lassen. Im Rahmen der sechs Erfassungsgänge konnten innerhalb des Untersuchungsgebietes verschieden

rastende Vogelarten erfasst werden. Die Untersuchungsergebnisse zeigen hierbei auf, dass trotz des Flugbetriebes das Untersuchungsgebiet von einigen rastenden Vogelarten genutzt wird. Eine Verdrängung dieser Arten durch die Verbreiterung der Start- und Landebahn ist nicht zu erwarten. Auch wird der betriebsbedingte Lärmpegel des Flugplatzbetriebes nicht zu einer weiteren Störung von Gastvögeln an ihren Rastplätzen führen, da er bereits aktuell vorhanden ist. Die Planfeststellungsbehörde geht vielmehr davon aus, dass Flucht- und Stresssituationen ausbleiben, da eine signifikante Erhöhung der Immissionen nicht erwartet wird. Kurzfristig auftretende Ortsverlagerungen sind dabei als natürliche Verhaltensmuster zu betrachten und nicht als Meidungseffekt. Hinsichtlich des befürchteten Vogelschlagrisikos ist darauf zu verweisen, dass durch die Verbreiterung der Start- und Landebahn nicht von einer beachtenswerten Erhöhung der Anzahl der Flugbewegungen auszugehen ist und somit auch nicht eine Erhöhung des Vogelschlages zu erwartet ist.

17. Gesamtabwägung

Zusammenfassend betrachtet ist das Vorhaben gerechtfertigt und erforderlich und trägt den Planungsleitsätzen und Planungszielen Rechnung. Unter der besonderen Berücksichtigung der Umweltverträglichkeit im Sinne des § 8 Abs. 1 Satz 2 LuftVG kommt die Planfeststellungsbehörde bei der Abwägung zwischen den betroffenen privaten Belangen und den betroffenen öffentlichen Belangen einerseits und dem öffentlichen Interesse an der Erweiterung des Verkehrslandeplatzes Leer-Papenburg andererseits zu dem Ergebnis, dass dem Antrag der Flugplatz Leer-Papenburg GmbH mit den in Ziffer 2. dieses Beschlusses festgesetzten Auflagen entsprochen werden kann. Dort, wo dennoch private Interessen betroffen bleiben, überwiegt das öffentliche Interesse an der Erweiterung des Verkehrslandeplatzes.

18. Hinweise

18.1

Die festgestellten Pläne und Verzeichnisse können bei der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr – Geschäftsbereich Wolfenbüttel -, Adersheimer Str. 17, 38304 Wolfenbüttel während der Dienststunden eingesehen werden. Der Planfeststellungsbeschluss wird außerdem im Internet unter „www.strassenbau.niedersachsen.de“ eingestellt. Darüber hinaus werden die Pläne und Verzeichnisse für zwei Wochen nach öffentlicher Bekanntmachung in der Stadt Leer und den Gemeinden Jemgum und Moormerland ausgelegt.

18.2

Wird mit der Durchführung des Planes nicht innerhalb von zehn Jahren nach Eintritt der Unanfechtbarkeit begonnen, so tritt der Plan außer Kraft, es sei denn, er wird vorher auf Antrag des Trägers des Vorhabens von der Planfeststellungsbehörde um höchstens fünf Jahre verlängert. (§ 9 Abs. 5 LuftVG).

19. Kostenentscheidung

Die Flugplatz Leer-Papenburg GmbH hat die Kosten für die Durchführung dieses Planfeststellungsverfahrens zu tragen.

Die Kostenentscheidung beruht auf §§ 1, 2 und 3 der Kostenverordnung der Luftfahrtverwaltung (LuftKostVO) vom 14.02.1984 (BGBl. I S. 346) in der zurzeit geltenden Fassung, in Verbindung mit Abschnitt V Nr. 8 Buchstabe b) des Gebührenverzeichnisses zu § 2 Abs. 1 LuftKostVO.

Die in diesem Verfahren entstandenen Auslagen sind gemäß § 10 des VwKostG in Verbindung mit § 3 LuftKostV von dem Maßnahmenträger zu erstatten.

Die Höhe der festzusetzenden Gebühr und die zu erstattenden Auslagen werden gesondert festgesetzt.

Die Höhe der Kosten ergibt sich aus dem gesondert zuzustellenden Kostenfestsetzungsbescheid.

Die den Einwendern und den beteiligten Behörden und Verbänden erwachsenen Kosten sind nicht erstattungsfähig.

C Rechtsbehelfsbelehrung

Dieser Beschluss kann durch Klage vor dem Niedersächsischen Oberverwaltungsgericht, Uelzener Str. 40, 21335 Lüneburg, angefochten werden.

Die Beteiligten, denen der Beschluss zugestellt worden ist, können innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage erheben. Die übrigen Betroffenen, denen gegenüber der Beschluss durch öffentliche Bekanntmachung und Auslegung als zugestellt gilt, können innerhalb eines Monats nach dem Ende der Auslegungsfrist Klage erheben.

Die Anfechtungsklage gegen den Planfeststellungsbeschluss hat gem. § 10 Abs. 6 LuftVG keine aufschiebende Wirkung. Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung nach § 80 Abs. 5 Satz 1 Verwaltungsgerichtsordnung kann nur innerhalb eines Monats nach Zustellung des Planfeststellungsbeschlusses bzw. nach dem Ende der Auslegungsfrist gestellt und begründet werden.

Vor dem Oberverwaltungsgericht muss sich jeder Beteiligte, soweit er einen Antrag stellt, durch einen Rechtsanwalt oder einen Rechtslehrer an einer deutschen Hochschule als Bevollmächtigten vertreten lassen. Juristische Personen des öffentlichen Rechts und Behörden können sich auch durch Beamte und Angestellte mit Befähigung zum Richteramt sowie Diplomjuristen des höheren Dienstes vertreten lassen.

Die Klage ist gegen die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Göttinger Chaussee 76 a, 30453 Hannover zu richten.

Im Auftrage

von Stülpnagel