**Beantragte Genehmigung eines Sonderlandeplatzes für den Betrieb von Hubschraubern in der Gemarkung Gräfenneuses im Markt Geiselwind;**

**Protokoll zur Allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalls**

nach § 3a Satz 1 i.V.m. § 3c Satz 1 UVPG i.V.m. Nr. 14.12.2 der Anlage 1 zum UVPG

**Prämisse:**

Die Regierung von Mittelfranken - Luftamt Nordbayern - hat von der Firma Transporte Dotterweich GmbH einen Antrag auf Genehmigung eines neuen Hubschraubersonder-landeplatzes mit den geforderten Antragsunterlagen erhalten. Auf einer Ackerteilfläche, unmittelbar angrenzend an ein Gebiet mit gewerblicher Nutzung, soll eine befestigte Fläche für den Betrieb von Hubschraubern zum Zwecke des firmeneigenen Flugbetriebs und dem der mit der Fa. Transporte Dotterweich GmbH verbundenen Unternehmen, Geschäftspartnern, Kunden und Besuchern eingerichtet und betrieben werden (§ 6 LuftVG). Vom Antragsteller wurden in Form von naturschutzfachlichen Unterlagen des Büros für ökologische Studien Schlumprecht GmbH, Richard-Wagner-Straße 65, 95444 Bayreuth, mit Stand 23.10.2024 ausreichende Unterlagen über das Vorhaben im Sinne von Anlage 2 zum UVPG eingereicht, so dass das Vorhaben in seiner Umweltverträglichkeit überschlägig gemäß Anlage 3 zum UVPG geprüft werden kann. Die nachfolgende Vorprüfung kann in Kenntnis der vorgelegten Flugplatzparameter mit den Erfahrungswerten der zuständigen Luftfahrtbehörde und der in den Antragsunterlagen enthaltenen naturschutzfachlichen Ausarbeitung zur Relevanz des Vorhabens in Bezug auf die Umwelt vorgenommen werden.

**Daten und Informationsgrundlage:**

Beim Vorhaben handelt es sich um den Bau eines Flugplatzes im Sinne der Begriffs-bestimmungen des Abkommens von Chicago von 1944 zur Errichtung der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (Anhang 14) mit einer Start- und Landebahngrundlänge von weniger als 1.500 m. Vorgesehen ist der Betrieb ausschließlich mit Hubschraubern bis zur höchstzulässigen Abflugmasse von 6,0 t MTOM innerhalb der immissionsschutzrechlich definierten Tageszeit (06:00 Uhr bis 22:00 Uhr).

**Rechtsgrundlage für die Allgemeine Vorprüfung:**

§§ 5, 7 UVPG i.V.m. Nr. 14.12.2 der Anlage 1 zum UVPG.

Das Vorhaben beinhaltet eine Start- und Landebahngrundlänge von weniger als 1.500 m. In der diesbezüglichen Spalte 2 der Nr. 14.12.2 der Anlage 1 zum UVPG weist der Buchstabe „A“ das Vorhaben einer allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalls zu.

**Allgemeine Vorprüfung:**

Die Erheblichkeit von nachteiligen Umweltauswirkungen des Vorhabens unter Berück-sichtigung der Kriterien aus Anlage 3 zum UVPG ist summarisch zu prüfen:

**Definition:**

Als nachteilige Umweltauswirkungen sind alle negativen Veränderungen der menschlichen Gesundheit oder der physikalischen, chemischen oder biologischen Beschaffenheit einzelner Bestandteile der Umwelt oder der Umwelt insgesamt, die vom Vorhaben verursacht werden können, anzusehen.

-2-

-2-

Prüfung anhand des Kriterienkatalogs aus Anlage 3 zum UVPG:

1. **Merkmale des Vorhabens**
	1. Größe und Ausgestaltung des gesamten Vorhabens und, soweit relevant, der zum Bau erforderlichen Arbeiten:

Zur **Vorhabensgröße** ist festzuhalten, dass die Genehmigung nur eine quadratische Fläche der Kantenlänge 28 m umfassen soll, also nur etwa 1,8 % eines flächenmäßig betrachteten Flugplatzes mit dem Schwellenwert 1.500 m Landebahngrundlänge [bei zugehöriger Bahnbreite von 30 m] gemäß Anlage 1. Auf die Kleinheit des Vorhabens nach den maßgeblichen Schwellen des UVPG ist insoweit abzustellen. Die Prognose für die Anzahl an Flugbewegungen lautet bei 200 Flugbewegungen im Jahr nur etwa 0,55 Bewegungen am Tag!

Im Ergebnis: **keine Erheblichkeit**.

* 1. **Zusammenwirken** mit anderen bestehenden oder zugelassenen Vorhaben und Tätigkeiten:

Das Vorhaben der Anlegung und des Betriebs eines Sonderlandeplatzes dient dem unternehmerischen Zweck der Fa. Dotterweich Transporte GmbH; allerdings ist der Geschäftsbetrieb nur unwesentlich vom Vorhaben beeinflusst. Die Anlage und der Betrieb des Rettungsflugplatzes haben nur einen sehr geringen Anteil an den umweltbezogenen Auswirkungen.

Im Ergebnis: **keine Erheblichkeit**.

* 1. Nutzung natürlicher Ressourcen, insbesondere Fläche, Boden, Wasser, Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt:

Überschlägige Einschätzung der Erheblichkeit auf **Fläche** und **Böden**:

Es wird lediglich eine Fläche von 28 m x 28 m der natürlichen Bodenbeschaffenheit entzogen:

Im Ergebnis: **keine Erheblichkeit**.

Überschlägige Einschätzung der Erheblichkeit auf **Wasser:**

Eine Gewässerumgestaltung ist mit dem Vorhaben nach Faktenlage nicht verbunden. Einleitungen von Schadstoffen in das Grundwasser sind nicht vorgesehen. Der Umgang mit Treibstoff und Schmierstoffen auf den Flugbetriebsflächen wird nicht erfolgen. Durch das Vorhaben wird also nicht in den natürlichen Wasserhaushalt eingegriffen. Allenfalls außerhalb des Regelbetriebs können gegebenenfalls Treibstoff und in geringem Umfang Löschmittel bei einem denkbaren Unfall zulasten des Grundwassers einwirken. Die daraufhin zu beseitigende Kontamination sollte nicht größer sein als bei einem Unfall mit entsprechenden Ereignissen, ausgelöst durch einen Lastkraftwagen in Straßen-verkehr.

Im Ergebnis: **keine Erheblichkeit.**

-3-

-3-

Überschlägige Einschätzung der Erheblichkeit auf **Tiere:**

Auf der Flugplatzfläche sind bis auf mögliche Vorkommen der Feldlerche keine potenziellen Habitate für saP-relevante Arten ausgemacht worden. Das Vorhaben verlangt naturschutzfachlich Vermeidungsmaßnahmen bei der Herstellung der Flugplatzanlage und maßvolle Ausgleichsmaßnahmen, führt unter diiesen Voraussetzungen aber nicht zu Verbotstatbeständen des speziellen Artenschutzrechts.

Im Ergebnis: **keine Erheblichkeit.**

Überschlägige Einschätzung der Erheblichkeit auf **Pflanzen:**

Es erfolgt eine Versiegelung auf 28 m x 28 m in gering zu bewertendem Ausmaß.

Im Ergebnis: **keine Erheblichkeit.**

Überschlägige Einschätzung der Erheblichkeit auf die **biologische Vielfalt**:

Aus dem Vorgesagten wird erkennbar, dass das Vorhaben - gerade wegen der Kleinheit - nicht geeignet ist, besondere nachteilige Auswirkungen auf die biologische Vielfalt auszuüben.

Im Ergebnis: **keine Erheblichkeit.**

* 1. Erzeugung von Abfällen i.S.v. § 3 Abs. 1 des Kreislaufwirtschaftsgesetzes:

**Abfälle** im Sinne dies Kreislaufwirtschaftsgesetzes sind alle Stoffe oder Gegenstände, derer sich ihr Besitzer entledigt, entledigen will oder entledigen muss. Abfälle werden auf dem Flugplatz nicht erzeugt.

Im Ergebnis: **keine Erheblichkeit.**

* 1. **Umweltverschmutzungen** und **Belästigungen**

Durch den Flugbetrieb bei Start- und Landung und im An- und Abflug werden Fluggeräuschemissionen entstehen. Diese Geräusche sind vom Menschen wahrnehmbar, allerdings ist aufgrund weniger Flugereignisse am Platz (der nur in der immissionsschutzrechtlichen Tageszeit nutzbar ist und mit durchschnittlich nur etwa einer Flugbewegung innerhalb von zwei Tagen frequentiert wird) ein Überschreiten von Grenzwerten nicht erzielt. Den Beleg hierfür liefert der Nachweis des Schallimmissionsschutzes laut Begutachtung des Büros IFB Sorge vom 13.12.2024 als Teil der Antragsunterlagen.

Im Ergebnis besteht **keine Erheblichkeit.**

1.6 Risiken von Störfällen, Unfällen und Katastrophen, die für das Vorhaben von Bedeutung sind, einschließlich der Störfälle, Unfälle und Katastrophen, die wissenschaftlichen Erkenntnissen zufolge durch den Klimawandel bedingt sind, insbesondere mit Blick auf:

1.6.1 verwendete Stoffe und Technologien,

1.6.2 die Anfälligkeit des Vorhabens für Störfälle im Sinne des § 2 Nummer 7 der Störfall-Verordnung, insbesondere aufgrund seiner Verwirklichung innerhalb des angemessenen Sicherheitsabstandes zu Betriebsbereichen im Sinne des § 3 Absatz 5a des Bundes-Immissionsschutzgesetzes,

-4-

-4-

Störfälle, Unfälle und Katastrophen mit der Folge erheblicher Beeinträchtigungen der Umwelt bzw. relevanter Schutzgüter sind mit dem Vorhaben nicht verbunden. Das Unfallrisiko beim Betrieb des Flugplatzes wird für die Anwohner in der Nähe des Fluggeländes durch die Ausweisung der An- und Abflugflächen abseits der Wohngebiete vermieden. Straßen werden gemäß Richtlinien über die Abstände zwischen Straßen und Flugplätzen in genügend großer Distanz zum Straßenverkehr überflogen. Statistisch tragen die Umstände der Richtlinienkonformität neu zu genehmigender Flugplätze zu vernachlässigbaren Risiken hinsichtlich der Unfallgefahren bei. Der Hubschrauberflugverkehr ersetzt letztlich das Transportmittel eines Kraftfahrzeugs mit auch im Straßenverkehr auftretendem Unfallrisiko.

Im Ergebnis besteht **keine Erheblichkeit.**

1.7 Risiken für die menschliche Gesundheit, z. B. durch Verunreinigung von Wasser oder Luft.

Die geringe Anzahl an Flugbewegungen wird auch nur geringe Einflüsse auf die Luftreinheit durch Triebwerksabgase ausüben, keinesfalls quantitativ vergleichbar mit den Emissionen des Straßenverkehrs. Die wenigen Flugereignisse „verlieren sich“ in der Gesamtschau verkehrsbedingter Schadstoffbelastungen.

Aus den bisherigen Überlegungen wird **keine Erheblichkeit** gefolgert:

1. **Standort des Vorhabens**

Obwohl eine standortbezogene Prüfung des Vorhabens nach § 7 UVPG nicht vorgesehen ist, werden auch diese Kriterien abgeprüft.

Die ökologische Empfindlichkeit eines Gebiets, das durch ein Vorhaben möglicherweise beeinträchtigt wird, ist insbesondere hinsichtlich folgender Nutzungs- und Schutzkriterien unter Berücksichtigung des Zusammenwirkens mit anderen Vorhaben in ihrem gemeinsamen Einwirkungsbereich zu beurteilen:

2.1 bestehende Nutzung des Gebietes, insbesondere als Fläche für Siedlung und Erholung, für land-, forst- und fischereiwirtschaftliche Nutzungen, für sonstige wirtschaftliche und öffentliche Nutzungen, Verkehr, Ver- und Entsorgung

2.2 Reichtum, Verfügbarkeit, Qualität und Regenerationsfähigkeit der natürlichen Ressourcen, insbesondere Fläche, Boden, Landschaft, Wasser, Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt, des Gebiets und seines Untergrunds (Qualitätskriterien),

2.3 Belastbarkeit der Schutzgüter unter besonderer Berücksichtigung folgender Gebiete und von Art und Umfang des ihnen jeweils zugewiesenen Schutzes (Schutzkriterien):

2.3.1 Natura 2 000-Gebiete nach § 7 Absatz 1 Nummer 8 des Bundesnaturschutz-gesetzes,

-5-

-5-

2.3.2 Naturschutzgebiete nach § 23 des Bundesnaturschutzgesetzes, soweit nicht bereits von Nummer 2.3.1 erfasst,

2.3.3 Nationalparke und Nationale Naturmonumente nach § 24 des Bundesnaturschutzgesetzes, soweit nicht bereits von Nummer 2.3.1 erfasst,

2.3.4 Biosphärenreservate und Landschaftsschutzgebiete gemäß den §§ 25 und 26 des Bundesnaturschutzgesetzes,

2.3.5 Naturdenkmäler nach § 28 des Bundesnaturschutzgesetzes,

2.3.6 geschützte Landschaftsbestandteile, einschließlich Alleen, nach § 29 des Bundesnaturschutzgesetzes,

2.3.7 gesetzlich geschützte Biotope nach § 30 des Bundesnaturschutzgesetzes,

2.3.8 Wasserschutzgebiete nach § 51 des Wasserhaushaltsgesetzes, Heilquellenschutzgebiete nach § 53 Absatz 4 des Wasserhaushaltsgesetzes, Risikogebiete nach § 73 Absatz 1 des Wasserhaushaltsgesetzes sowie Überschwemmungsgebiete nach § 76 des Wasserhaushaltsgesetzes,

2.3.9 Gebiete, in denen die in Vorschriften der Europäischen Union festgelegten Umweltqualitätsnormen bereits überschritten sind,

2.3.10 Gebiete mit hoher Bevölkerungsdichte, insbesondere Zentrale Orte im Sinne des § 2 Absatz 2 Nummer 2 des Raumordnungsgesetzes,

2.3.11 in amtlichen Listen oder Karten verzeichnete Denkmäler, Denkmalensembles, Bodendenkmäler oder Gebiete, die von der durch die Länder bestimmten Denkmalschutzbehörde als archäologisch bedeutende Landschaften eingestuft worden sind.

Das Vorhaben liegt im Naturpark Steigerwald, nicht aber in einem Landschafts-schutzgebiet.

Aus den bisherigen Überlegungen wird für all diese Punkte **keine Erheblichkeit** gefolgert.

1. **Art und Merkmale der möglichen Auswirkungen**

Die möglichen erheblichen Auswirkungen eines Vorhabens auf die Schutzgüter sind anhand der unter den Nummern 1 und 2 aufgeführten Kriterien zu beurteilen; dabei ist insbesondere folgenden Gesichtspunkten Rechnung zu tragen:

3.1 der Art und dem Ausmaß der Auswirkungen, insbesondere, welches geographische Gebiet betroffen ist und wie viele Personen von den Auswirkungen voraussichtlich betroffen sind,

3.2 dem etwaigen grenzüberschreitenden Charakter der Auswirkungen,

3.3 der Schwere und der Komplexität der Auswirkungen,

3.4 der Wahrscheinlichkeit von Auswirkungen,

3.5 dem voraussichtlichen Zeitpunkt des Eintretens sowie der Dauer, Häufigkeit und Umkehrbarkeit der Auswirkungen,

3.6 dem Zusammenwirken der Auswirkungen mit den Auswirkungen anderer bestehender oder zugelassener Vorhaben,

3.7 der Möglichkeit, die Auswirkungen wirksam zu vermindern.

Wie dargelegt sind die umweltschädlichen Auswirkungen im **Betrieb** des beantragten Sonderlandeplatzes für Hubschrauber nur von wenig beeinträchtigender Art, keinesfalls komplex, damit nicht erheblich, auch nicht gebietsbezogen oder gar grenzüberschreitend. Die betriebsbezogenen Auswirkungen erfolgen durch eine akustische Wahrnehmbarkeit des Luftfahrzeugs in der Start- und Landephase, die geringfügige Belastung durch Emissionen aus dem Antrieb der Luftfahrzeuge und

-6-

-6-

einer optischen Wahrnehmbarkeit mit möglichen Schreckmomenten für die Fauna. In Teilen sind diese Auswirkungen mit denen des Straßenverkehrs vergleichbar, allerdings in solch geringer zusätzlicher Intensität, dass keine Erheblichkeit erkennbar ist. Die schädlichen Umweltauswirkungen in **Störfällen** (z.B. bei einem Unfall mit dem Auslaufen von Treibstoff) bleiben beherrschbar und mit dem erforderlichen Aufwand zu beseitigen, damit nicht irreversibel.

Die **Anlage** des Flugplatzes mit dem kleinen Grad an Versiegelung von Flächen mag keine erheblichen Schädigungen der Umwelt hervorrufen

Im Ergebnis besteht **keine Erheblichkeit**.

Sonstige Überlegungen anlässlich der Vorprüfung:

Die Nutzung einer Fläche von 28 m x 28 m in unmittelbarer Nachbarschaft zu gewerblicher Nutzung hat keinen großen Einfluss auf die Wahrnehmung des ohnehin vorbeeinträchtigten Landschaftsbildes.

Im Ergebnis: **keine Erheblichkeit.**

Ein Einfluss des Vorhabens auf Kultur- und Sachgüter ist nicht gegeben:

Im Ergebnis: **keine Erheblichkeit.**

Im Zuständigkeitsbereich des Luftamtes Nordbayern bestehen verteilt auf alle vier nordbayerischen Regierungsbezirke diverse vergleichbare Hubschraubersonder-landeplätze. Keiner dieser Flugplätze steht naturschutzfachlich wegen einer erheblichen Umweltproblematik zur Disposition. Aus vorbesagtem ist gleiches bei einem neuen Hubschraubersonderlandeplatz Gräfenneuses zu erwarten.

**Abschließende Gesamteinschätzung:**

Führt man die einzeln getroffenen Einschätzungen zu den jeweiligen Umweltauswirkungen mit Kriterien für die Abschätzung der Umweltauswirkungen zu einer Gesamteinschätzung zusammen, sind erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen nicht zu erwarten.

Ergebnis der Vorprüfung im Einzelfall:

**Es ist keine UVP erforderlich.**

18.02.2025

Regierung von Mittelfranken

-Luftamt Nordbayern-

25.42

gez.

Kleinhanns