



Luftrettungsstandort „Christoph 66“ Westpfalz

Dauerstandort Dörnbach (Donnersbergkreis)
Allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls gem.
§ 7 UVPG



02. Juni 2025

Impressum

Auftraggeber:



ADAC Luftrettung gGmbH
Hansastraße 19
80686 München

Auftragnehmer:



Institut für Umweltplanung Dr. Kübler GmbH
Paul-Mertgen-Straße 5
56587 Straßenhaus
Tel. 02634 – 1414
E-Mail: info@kuebler-umweltplanung.de

Projektleitung:

Stefan Faßbender, M.Sc. Naturschutz und
Biodiversitätsmanagement

Inhaltliche Bearbeitung:

Lisa Eilers, M.Sc. BioGeoWissenschaften

Straßenhaus, den 2. Juni 2025

Stefan Faßbender

1 Einleitung

Die ADAC Luftrettung gGmbH hat vom rheinland-pfälzischen Ministerium des Innern und für Sport den Zuschlag für den Betrieb eines Rettungshubschraubers in der Westpfalz erhalten. Der Interimsbetrieb wurde im Dezember 2020 am Flugplatz in Dörnbach im Donnersbergkreis aufgenommen. Die Umwandlung des Interimsstandorts in einen Dauerstandort ist nicht möglich, da während des Betriebes nicht gebaut werden kann und die Flächen dem ADAC langfristig nicht zur Verfügung stehen. Ein potenzieller Dauerstandort soll auf einer Fläche circa 300 m nördlich des aktuellen Interimsstandortes errichtet werden.

Nach Anlage 1 UVPG ist das geplante Vorhaben der Nummer 14.12.2 zuzuordnen. Vorhaben dieser Art bedingen eine allgemeine UVP-Vorprüfung. Das Institut für Umweltplanung Dr. Kübler GmbH (IfU) wurde mit der Durchführung der vorliegenden allgemeinen Vorprüfung nach § 7 Abs.1 Satz 1 Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) beauftragt. Die allgemeine Vorprüfung wird als überschlägige Prüfung unter Berücksichtigung der in Anlage 3 UVPG aufgeführten Kriterien durchgeführt.



2 Kriterien für die allgemeine Vorprüfung im Rahmen einer Umweltverträglichkeitsprüfung

Merkmale der Vorhaben

Die Merkmale eines Vorhabens sind insbesondere hinsichtlich folgender Kriterien zu beurteilen:

1 Merkmale des Vorhabens – Kriterien	Überschlägige Angaben zu den Kriterien
1.1 Größe und Ausgestaltung des gesamten Vorhabens und, soweit relevant, der Abrissarbeiten	Nach Anlage 1 UVPG ist das geplante Vorhaben der Nr. 14.12.2 zuzuordnen. Demnach handelt es sich um einen Flugplatz, der eine Landebahnlänge von 1.500 m unterschreitet, da es sich im vorliegenden Fall um einen Hubschrauberlandeplatz handelt, welcher keinen Beschleunigungs- bzw. Landestreifen o.ä. benötigt. Aus diesem Grund wird eine allgemeine Vorprüfung veranschlagt. Auf einer circa 0,86 ha großen Ackerfläche ist der Bau einer Luftrettungsstation vorgesehen. Davon sollen rund 4.242 m² zumindest teilversiegelt werden. Die übrigen 4.339 m² werden nicht versiegelt, jedoch aber durch Zaunanlagen eingeschlossen oder in Form eines Regenrückhaltebeckens genutzt.
1.2 Zusammenwirken mit anderen bestehenden oder zugelassenen Vorhaben und Tätigkeit	Circa 300 m südlich des geplanten Vorhabens befindet sich der derzeitige Interimsbetrieb der ADAC-Luftrettung. Daran anschließend befindet sich der Flugplatz Dörnbach, allerdings wird es zu <u>keiner</u> Kumulation kommen, da der Dauerstandort den Interimsbetrieb ablösen soll.
1.3 Nutzung natürlicher Ressourcen, insbesondere Fläche, Boden, Wasser, Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt,	<u>Flächen, Boden und Wasser:</u> Für das geplante Vorhaben werden rund 576 m² (24 m x 24 m) Boden für den Hubschrauberlandeplatz vollversiegelt. Insgesamt werden 4.242 m² zumindest teilversiegelt. <u>Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt:</u> Der Vorhabensbereich beschränkt sich auf eine ackerbaulich genutzte Fläche. Insbesondere ist hier der Lebensraumverlust für bodenbrütende Vögel zu beachten. Der entsprechende Ausgleich wurde im ebenfalls angefertigten Fachbeitrag Artenschutz beschrieben (siehe IfU 2024a).
1.4 Erzeugung von Abfällen im Sinne von § 3 Absatz 1 und 8 des Kreislaufwirtschaftsgesetzes	Entfällt
1.5 Umweltverschmutzung und Belästigungen	<u>Umweltverschmutzungen:</u> Sofern nötig werden die Flächen zur Betankung der Hubschrauber wasserundurchlässig geplant, sodass keine Verschmutzung durch Kraftstoff zu erwarten ist. <u>Belästigungen:</u> Zum Einsatz kommt ein Hubschrauber des Modells MBB-BK117D-2. Dieses Hubschraubermuster hat einen Landelärmpegel von 90,3 EPNdB (Effective Perceived Noise Decibel) und



	einen Startlärmpegel von 86,5 EPNdB. Das Gutachten betrachtet allerdings auch den Fall einer möglichen späteren Musteränderung auf eine MBB-BK117D-3, welche dann einen Landelärmpegel von 91,4 EPNdB sowie einen Startlärmpegel von 88,8 EPNdB aufweist. Die ADAC Luftrettung rechnet mit ca. 1.900 Einsätzen pro Jahr, also etwa 5,2 Einsätzen pro Tag. Der EPNdB lässt sich anhand folgender Formel in Dezibel (dB) umrechnen: $EPNdB = dB(A) + 13$ (siehe FLUGHAFENVERBAND ADV 2021). Die geltenden Immissionsrichtwerte zur Beurteilung von Gewerbelärm aus Anlagen, die dem BUNDES-IMMISSIONSCHUTZGESETZ (BImSchG) unterliegen, sind in der Technischen Anleitung Lärm (TA-Lärm) festgelegt. Maximal zulässige kurzzeitige Geräuschspitzen für Immissionsorte außerhalb von Gebäuden liegen tagsüber (06:00-22:00 Uhr) bei Kern-, Dorf- und Mischgebieten bei 90 dB(A) und in der Nacht bei 65 dB(A). Unter Verwendung der oben genannten Formel und unter Betracht, der Tatsache, dass sich die Flüge größtenteils auf Zeiten zwischen 06:00 bis 22:00 Uhr beziehen, ergibt sich ein maximaler Schalldruckpegel von ca. 77 dB bei der Landung des Hubschraubers. Damit wird der festgelegte Grenzwert nicht überschritten. Zudem weist der geplante Dauerstandort eine Entfernung von über 450 m zur nächsten Ortschaft auf. Durch das geplante Vorhaben sind keine signifikanten Umweltverschmutzungen zu erwarten, die vom derzeitigen Status Quo abweichen, da sie einen vergleichbaren Umfang wie der derzeit stattfindende Interimsbetrieb einnehmen.
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:	Siehe unten (Punkt 1.6.1 und 1.6.2)
1.6.1 verwendete Stoffe und Technologien	Entfällt
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	Entfällt



Absatz 5a des Bundes-Immissionsschutzgesetzes,	
1.7 Risiken für die menschliche Gesundheit, z. B. durch Verunreinigung von Wasser oder Luft	Die vom Hubschrauber ausgestoßenen Abgase werden als nicht signifikant eingestuft. Weitere Risiken für die menschliche Gesundheit (insbesondere Lärmbelastung) sind nicht zu erwarten (siehe auch Kapitel 1.5).

Standort der Vorhaben

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 Standort des Vorhabens - Kriterien	Überschlägige Angaben zu den Kriterien
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 (Nutzungskriterien)	Die geplante Fläche für das Vorhaben wird derzeit ackerbaulich genutzt. Gleiches gilt für die direkt angrenzenden Flächen, welche ebenfalls aus Äckern, Ackerbrachen oder Grünland bestehen.
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)	Insbesondere ist der Flächenverlust für bodenbrütende Vogelarten zu beachten, welche im Acker Nester anlegen können. Für weitere Arten diene die Fläche zumindest als Nahrungshabitat. Ein Ausgleich wurde im entsprechenden Fachbeitrag Artenschutz beschrieben (siehe IfU 2024a). Ebenso werden durch das Vorhaben circa 4.242 m ² mindestens teilversiegelt. Generell handelt es sich bei der vorliegenden Fläche um eine intensiv genutzte Ackerfläche. An diese schließen sich weitere Äcker, Ackerbrachen sowie Grünland an.
2.3 Belastbarkeit der Schutzgüter unter besonderer Berücksichtigung folgender Gebiete und von Art und Umfang des ihnen jeweils zugewiesenen Schutzes (Schutzkriterien)	Siehe unten (Punkt 2.3.1 bis 2.3.11)
2.3.1 Natura 2 000-Gebiete nach § 7 Absatz 1 Nummer 8 des Bundesnaturschutzgesetzes	Entfällt
2.3.2 Naturschutzgebiete nach § 23 des Bundesnaturschutzgesetzes, soweit nicht bereits von Nummer 2.3.1 erfasst,	Entfällt



2 Standort des Vorhabens - Kriterien	Überschlägige Angaben zu den Kriterien
2.3.3 Nationalparke und Nationale Naturmonumente nach § 24 des Bundesnaturschutzgesetzes, soweit nicht bereits von Nummer 2.3.1 erfasst,	Entfällt
2.3.4 Biosphärenreservate und Landschaftsschutzgebiete gemäß den §§ 25 und 26 des Bundesnaturschutzgesetzes,	Entfällt
2.3.5 Naturdenkmäler nach § 28 des Bundesnaturschutzgesetzes,	Entfällt
2.3.6 geschützte Landschaftsbestandteile, einschließlich Alleen, nach § 29 des Bundesnaturschutzgesetzes,	Entfällt
2.3.7 gesetzlich geschützte Biotope nach § 30 des Bundesnaturschutzgesetzes,	Entfällt
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,	Entfällt
2.3.9 Gebiete, in denen die in Vorschriften der Europäischen Union festgelegten Umweltqualitätsnormen bereits überschritten sind,	Entfällt
2.3.10 Gebiete mit hoher Bevölkerungsdichte, insbesondere Zentrale Orte im Sinne des § 2 Absatz 2 Nummer 2 des Raumordnungsgesetzes,	Entfällt
2.3.11 in amtlichen Listen oder Karten verzeichnete Denkmäler, Denkmalensembles, Bodendenkmäler oder Gebiete, die von der durch die Länder bestimmten Denkmalschutzbehörde als	Entfällt



2 Standort des Vorhabens - Kriterien	Überschlägige Angaben zu den Kriterien
archäologisch bedeutende Landschaften eingestuft worden sind.	

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 Art und Merkmale der möglichen Auswirkungen – Kriterien	Überschlägige Angaben zu den Kriterien
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,	Generell befindet sich das geplante Vorhaben auf einem landwirtschaftlich genutzten Plateau und ist auf einer Ackerfläche ca. 450 m südlich der nächstgelegenen Ortschaft Dörnbach geplant. Circa 850 m südlich des Vorhabens steht die Ortschaft Imsweiler an. Das Vorhaben liegt exponiert und ist mit einer Höhe von 311 m Ü. NN einer der höchsten Punkte im 1.000 m-Radius (vgl. IfU 2024a). Dies betrifft die Ortschaften Dörnbach und Imsweiler. Allerdings besteht bereits eine Vorprägung der Landschaft durch den 300 m südlich gelegenen Interimsstandort (wird zurückgebaut) sowie den ebenfalls dort befindlichen Flugplatz. Zur zusätzlichen optischen Aufwertung ist eine Holzfassade des Gebäudes geplant. Sofern möglich finden ergänzende Gehölzpflanzungen statt. Ebenfalls ist ein Gründach angedacht. Weitere Auswirkungen des Vorhabens wie z.B. die Lärmbelästigung wurden bereits unter Punkt 1.5 erläutert.
3.2 dem etwaigen grenzüberschreitenden Charakter der Auswirkungen,	Das geplante Vorhaben liegt in der Verbandsgemeinde Nordpfälzer-Land und liegt auf der Grenze der Gemeinden Rockenhausen und Imsweiler.
3.3 der Schwere und der Komplexität der Auswirkungen,	Eine besondere Schwere oder Komplexität für Umweltauswirkungen ist mit dem Vorhaben nicht verbunden.
3.4 der Wahrscheinlichkeit von Auswirkungen,	<u>Menschen</u> : Nicht signifikante Lärmbelastung (siehe Kapitel 1.5) sowie leichte optische Beeinträchtigung. Allerdings besteht eine gewisse Vorbelastung des Gebiets durch den Interimsbetrieb sowie den Flugplatz Imsweiler.



3 Art und Merkmale der möglichen Auswirkungen – Kriterien	Überschlägige Angaben zu den Kriterien
	<u>Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt:</u> Geringfügiger Lebensraumverlust, der durch entsprechende Maßnahmen kompensiert wird (siehe IfU 2024a). <u>Boden und Wasser:</u> Es kommt zu einer (Teil-)Versiegelung von ca. 4.242 m², allerdings ist nicht davon auszugehen, dass das Abflussregime durch diese Maßnahme nachteilig beeinträchtigt wird.
3.5 dem voraussichtlichen Zeitpunkt des Eintretens sowie der Dauer, Häufigkeit und Umkehrbarkeit der Auswirkungen,	Durch das geplante Vorhaben wird dauerhaft Ackerfläche (teil-) versiegelt. Da es sich um einen Neubau handelt, kommt es insbesondere zu baubedingten Beeinträchtigungen. Nach Beendigung der Bauphase beschränken sich die Auswirkungen größtenteils auf die optische Veränderung des Landschaftsbildes (siehe 3.1) sowie eine unerhebliche Lärmbelastung. Insbesondere betriebsbedingte Auswirkungen beschränken sich auf die An- und Abflugzeiten. Der Eingriff in die vorliegenden Biotope wird in einem eigenständigen Fachbeitrag Naturschutz (FBN) ermittelt und entsprechend kompensiert (siehe IfU 2024b).
3.6 dem Zusammenwirken der Auswirkungen mit den Auswirkungen anderer bestehender oder zugelassener Vorhaben,	Circa 300 m südlich des geplanten Vorhabens befindet sich der derzeitige Interimsbetrieb der ADAC-Luftrettung. Daran anschließend befindet sich der Flugplatz Dörnbach, allerdings wird es zu <u>keiner</u> Kumulation kommen, da der Dauerstandort den Interimsbetrieb ablösen soll. In Bezug auf den Sportflugplatz sind signifikante Kumulationen ebenfalls nicht zu erwarten, da sich der Betrieb am Sportflugplatz auf Sonn- und Feiertage beschränkt.
3.7 der Möglichkeit, die Auswirkungen wirksam zu vermindern.	Die zu versiegelnde Fläche wird im vorliegenden Bauvorhaben auf ein Minimum beschränkt. Insbesondere die Zuwegung sowie die Vorfeldfläche wird lediglich teilversiegelt. Des Weiteren ist ein Gründach von rund 1.260 m² geplant. Auch müssen für das Vorhaben keine neuen Zuwegungen erschlossen werden, da auf bereits bestehende, voll asphaltierte Wege zurückgegriffen werden kann. Des Weiteren sind Gehölzpflanzungen vorgesehen, welche die Sichtbarkeit des Vorhabens und damit die Auswirkungen minimieren. Zusätzlich ist eine Gehölzfassade sowie ein Gründach geplant, welche ebenfalls der optischen Aufwertung dienen. Sofern artenschutzrechtliche oder landschaftliche Konflikte bestehen, werden durch eine entsprechende umweltfachliche Maßnahmenplanung kompensiert (siehe IfU 2024a & IfU 2024b).



3 Fazit

Signifikante Auswirkungen auf die Umwelt sind infolge des geplanten Vorhabens nicht zu erwarten. Diese werden lediglich einen zu dem derzeitig laufenden Interimsbetrieb vergleichbaren Umfang einnehmen. Zudem werden die von dem Hubschrauber ausgestoßenen Abgase nicht als signifikant eingestuft. Weitere Risiken für die menschliche Gesundheit, insbesondere durch Lärmbelästigung, sind auf Grund der Entfernung zu den Siedlungsbereichen nicht zu erwarten. Die Veränderung des Landschaftsbildes führt auf Grund der bestehenden Vorbelastung durch den nahegelegenen Interimsstandort nicht zu einer signifikanten Beeinträchtigung. Des Weiteren liegt zum geplanten Vorhaben ein Fachbeitrag Naturschutz (IfU 2024b) vor, welcher das Landschaftsbild bewertet. Des Weiteren wurde ein Fachbeitrag Artenschutz (IfU 2024a) angefertigt, welcher prüft, ob artenschutzrechtliche Verbotstatbestände eintreten. Durch das Vorhaben entstehende umweltfachliche Konflikte werden mit entsprechenden landschaftlichen und artenschutzrechtlichen Maßnahmen kompensiert. Insbesondere vor dem Hintergrund, dass nach Möglichkeit auf eine Vollversiegelung verzichtet wurde, ist nicht davon auszugehen, dass die für die Maßnahme erforderlichen Vollversiegelungen das Abflussregime nachteilig beeinträchtigen.

Nach Durchführung der Vorprüfung kann schlussfolgernd festgestellt werden, dass eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) für die geplante Maßnahme nicht erforderlich ist.

4 Quellen

BUNDES-IMMISSIONSSCHUTZGESETZ [BImSchG] vom 26. September 2002 (BGBl. I S. 3830), das zuletzt durch Art- 2 G im September 2021 geändert worden ist

FLUGHAFENVERBAND ADV (2021): Dezibel (dB) <https://www.adv.aero/randomizer/dezibel-db/> (Stand: 16.02.2022)

INSTITUT FÜR UMWELTPLANUNG DR. KÜBLER GMBH [IfU] (2024a): Luftrettungsstandort „Christoph 66“ Westpfalz Dauerstandort Dörnbach (Donnersbergkreis) - Fachbeitrag Artenschutz

INSTITUT FÜR UMWELTPLANUNG DR. KÜBLER GMBH [IfU] (2024b): Luftrettungsstandort „Christoph 66“ Westpfalz Dauerstandort Dörnbach (Donnersbergkreis) - Fachbeitrag Naturschutz

