

## **Medical Center Nürburgring - Luftrettungsstation**

### **Planung eines Landeplatzes für Hubschrauber - Antrag auf Genehmigung nach § 6 LuftVG**

Beitrag zur

### **Allgemeinen Vorprüfung nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung**

durch die zuständige Luftfahrtbehörde

#### **1. Vorhaben**

**Vorhabenträger:** Johanniter-Unfall-Hilfe e.V. Johanniter Luftrettung

**Vorhaben:** Anlage und Betrieb eines Hubschrauber-Sonderlandeplatzes samt Luftrettungsstation, Hangar und technischer Ausrüstung (z.B. Befeuerung, Windrichtungsanzeiger, Betankungsanlage)

#### **Kurzbeschreibung:**

Bei dem Projekt handelt es sich um eine Planung des Johanniter-Unfall-Hilfe e.V. Johanniter Luftrettung. Angestrebt wird der Erlass einer luftverkehrsrechtlichen Genehmigung für die Anlage und den Betrieb eines Sonderlandeplatzes nach § 6 Luftverkehrsgesetz auf dem Gelände des Nürburgrings. Das Ziel des Projektes ist die nachhaltige Ertüchtigung der bereits vorhandenen, im Rahmen einer Erlaubnis nach § 25 Luftverkehrsgesetz genutzten Luftrettungsstation. Damit verbunden sind die Anlage und der Betrieb eines Hubschrauberflugplatzes Luftrettungsstation, Hangar und technischer Ausrüstung (z.B. Befeuerung, Windrichtungsanzeiger, Betankungsanlage) sowie die Einrichtung von An- und Abflugsektoren.

#### **Abgrenzung:**

Gegenstand dieser Betrachtung ist lediglich die Anlage und der Betrieb des Landeplatzes, nicht jedoch baurechtliche Aspekte bezüglich der Luftrettungsstation.

#### **2. Rechtsgrundlage**

Gemäß § 7 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung in Verbindung mit Ziffer 14.12.2 der Anlage 1 zum UVPG ist bei einem Bau eines Flugplatzes im Sinne der Begriffsbestimmungen 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 Bahnlänge eine allgemeine Vorprüfung im Einzelfall vorzunehmen. Eine Umweltverträglichkeitsprüfung ist durchzuführen, wenn das Vorhaben nach Einschätzung der zuständigen Behörde aufgrund überschlüssiger Prüfung unter Berücksichtigung der in Anlage 3 zum UVPG aufgeführten Kriterien erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen haben kann. Daher war zu untersuchen, ob es im vorliegenden Fall einer Umweltverträglichkeitsprüfung bedarf.

Das beantragte Vorhaben ist hier unter Ziffer 14.12.2 der Anlage 1 zum UVPG einzuordnen, da der Flugplatz lediglich in Form einer quadratischen Fläche mit einer Größe von 28 m x 28 m errichtet werden soll. Obwohl die Kriterien von Bahnlängen sprechen und diese im Regelfall an Hubschrauberlandeplätzen nicht in der Form angelegt werden, sondern lediglich eine entsprechend auf die nutzenden

Hubschraubertypen angepasste Start- und Landefläche angelegt wird, kann davon ausgegangen werden, dass auch derartige Landeplätze von einer Vorprüfung erfasst werden.

### **3. Kriterien für die Vorprüfung des Einzelfalls gem. Anlage 3 zum UVPG**

Anlage 3 zum UVPG gibt folgenden Prüfungsmaßstab für die Vorprüfung vor:

#### **3.1. Merkmale der Vorhaben**

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

##### **3.1.1. Größe und Ausgestaltung des gesamten Vorhabens und soweit relevant der Abrissarbeiten**

Die Fläche des Landeplatzes selbst beträgt ca. 784 m<sup>2</sup>. Davon werden ca. 441 m<sup>2</sup> tragfähig befestigt. Eine ca. 5 m breite, befestigte Wegeverbindung wird es ermöglichen, den Hubschrauber über eine Distanz von ca. 30 m in den und aus dem Hangar zu schleppen. Östlich des Landeplatzes wird ein Neubau errichtet, der mit einer Grundfläche von ca. 375 m<sup>2</sup> sowohl den zukünftigen Hangar als auch die Räumlichkeiten der Luftrettungsstation beherbergen soll.

Die bisherige Landefläche aus Teer wird zurückgebaut und fachgerecht entsorgt bzw. für den Wiedereinbau ertüchtigt. Die bisherige, aus Containern bestehende Luftrettungsstation wird abgebaut. Das gleiche gilt für den Zelthangar.

Da der bisherige Landeplatz vom Niveau her ca. bis zu 0,6 m zu tief liegt, die für den Neubau der Luftrettungsstation vorgesehene Schotterfläche jedoch ca. 1 m zu hoch liegt, wird es eine Niveauangleichung, idealerweise durch Verschiebung der betroffenen Böden geben.

##### **3.1.2. Zusammenwirken mit anderen bestehenden oder zugelassenen Vorhaben und Tätigkeiten**

entfällt

##### **3.1.3. Nutzung natürlicher Ressourcen, insbesondere Fläche, Boden, Wasser, Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt,**

Durch die Anlage des Landeplatzes mit Luftrettungsstation wird es zu geringfügigen Änderungen bei der Nutzung des Bodens im betroffenen Bereich kommen.

Die zuvor großzügig befestigte Landefläche wird auf angehobenem Niveau aber in geringerer Größe wiederhergestellt. Auf einer bisher brachliegenden Schotterfläche wird die Luftrettungsstation errichtet. Im Zusammenhang mit der Baumaßnahme werden verbleibende Freiflächen als Rasenflächen gestaltet, die jedoch aus Flugsicherheitsgründen (Vermeidung von Vogelschlägen) einer regelmäßigen Mahd bedürfen.

Im Übrigen werden keine natürlichen Ressourcen, Flächen, Boden, Wasser, Tiere, Pflanzen sowie biologische Vielfalt, genutzt.

### 3.1.4. Erzeugung von Abfällen im Sinne von § 3 Absatz 1 und 8 des Kreislaufwirtschaftsgesetzes.

Im Rahmen der Nutzung steht keine Abfallerzeugung zu befürchten. Während der Bauphase ist mit Abfall zu rechnen, der jedoch fachgerecht entsorgt werden wird.

### 3.1.5. Umweltverschmutzung und Belästigungen.

Durch das Vorhaben verändern sich weder die Umweltverschmutzung noch die Belästigung mit Geräuschen oder luftfremden Schadstoffen nachteilig.

Die Geräusch-Immissionen, die bei Starts und Landungen von Hubschraubern, die bislang stattfanden und auf dem zukünftigen Landeplatz stattfinden werden, werden aller Voraussicht nach unterhalb der Betroffenheitsschwelle liegen und dürften nach überschlägiger Einschätzung deutlich unterhalb der Schalleinträge aus dem Rennbetrieb des Nürburgrings liegen.

### 3.1.6. 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:

#### 3.1.6.1. verwendete Stoffe und Technologien.

#### 3.1.6.2. 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.

Durch das Vorhaben wird das Unfallrisiko gegenüber dem Status quo nicht verändert. Der Betrieb mit Rettungshubschraubern stellt an sich schon ein geringes Risiko dar. Durch die europäische Flugbetriebsvorschrift für Hubschrauber (Verordnung (EU) 965/2012) wird der Betrieb von Rettungshubschraubern stark reglementiert. Das Vorhaben (Errichtung eines Landeplatzes) soll allen einschlägigen Vorschriften, insbesondere auch der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Genehmigung der Anlage und des Betriebs von Hubschrauberflugplätzen, genügen und erfüllt somit höchste Anforderungen an die Sicherheit des Flugbetriebs.

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

Auch Risiken für die menschliche Gesundheit sind nicht zu erwarten. Anlagebedingte Lärmauswirkungen treten in geringem Umfang auf. Mit betriebsbedingten nachteiligen Schallimmissionen ist nicht zu rechnen.

Während der Bauphase kommt es zu einer geringfügig erhöhten Lärmbelastung durch Baugeräte.

## 3.2. Standort der Vorhaben

### 3.2.1. 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).

Eine besondere Empfindlichkeit des Raumes kann im Hinblick auf die zu erwartenden Veränderungen verglichen mit der bisherigen Nutzung nicht festgestellt werden.

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

nicht betroffen

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

Durch das Vorhaben gehen keine der unten genannten besonders geschützten Gebiete nach dem Naturschutzrecht verloren bzw. werden erheblich gemindert, insbesondere fällt das Vorhaben nicht in die auf der Internetseite des Bundesamts für Naturschutz angegebenen Schutzgebiete<sup>1</sup>.

3.2.3.1. Natura 2000-Gebiete nach § 7 Absatz 1 Nummer 8 des Bundesnaturschutzgesetzes.

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

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

3.2.3.4. Biosphärenreservate und Landschaftsschutzgebiete gemäß den §§ 25 und 26 des Bundesnaturschutzgesetzes,

3.2.3.5. Naturdenkmäler nach § 28 des Bundesnaturschutzgesetzes,

3.2.3.6. geschützte Landschaftsbestandteile, einschließlich Alleen, nach § 29 des Bundesnaturschutzgesetzes,

3.2.3.7. gesetzlich geschützte Biotope nach § 30 des Bundesnaturschutzgesetzes,

3.2.3.8. 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,

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

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

3.2.3.11. in amtlichen Listen oder Karten verzeichnete Denkmäler, Denkmalensembles, Bodendenkmäler oder Gebiete, die von der durch die Länder bestimmten

---

<sup>1</sup> <https://geodienste.bfn.de/> Zugriff 17.05.2023

Denkmalschutzbehörde als archäologisch bedeutende Landschaften eingestuft worden sind.

### 3.3. Art und Merkmale der möglichen Auswirkungen

Die möglichen erheblichen Auswirkungen eines Vorhabens auf die Schutzgüter sind anhand der unter den Nummern 3.1 und 3.2 aufgeführten Kriterien zu beurteilen; dabei ist insbesondere folgenden Gesichtspunkten Rechnung zu tragen:

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

3.3.2. dem etwaigen grenzüberschreitenden Charakter der Auswirkungen.

3.3.3. der Schwere und der Komplexität der Auswirkungen.

3.3.4. der Wahrscheinlichkeit von Auswirkungen.

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

3.3.6. dem Zusammenwirken der Auswirkungen mit den Auswirkungen anderer bestehender oder zugelassener Vorhaben.

3.3.7. der Möglichkeit, die Auswirkungen wirksam zu vermindern.

Aufgrund der Begrenztheit des Gebiets des Vorhabens sind allenfalls geringe Auswirkungen zu befürchten. Auch aufgrund der Lage des Vorhabens ist von keinen Auswirkungen auf Personen auszugehen. Wie zuvor beschrieben, handelt es sich nicht um schwere oder komplexe Auswirkungen. Grenzüberschreitende Auswirkungen sind nicht gegeben.

An- und Abflüge dauern wenige Minuten; im Jahresdurchschnitt werden ca. 1.200 Einsätze erwartet, also ca. 3,2 Einsätze pro Tag.

## 4. Zusammenfassung

Unter Berücksichtigung der relevanten Auswahlkriterien der Anlage 3 zum UVPG ist bei dem Vorhaben weder auf Grund seiner Art, seiner Größe noch seines Standortes mit erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf die Umwelt zu rechnen. Eine Umweltverträglichkeitsprüfung ist daher nicht erforderlich.