

<p>Planung eines erhöhten Landeplatzes für Hubschrauber - Antrag auf Genehmigung nach § 6 LuftVG -</p>
<p>Anlage 10 Gutachterliche Stellungnahme zur „Allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalls“ gemäß § 7 UVPG</p>
<p>- Zentralklinikum Georgsheil -</p>

Bearbeitung: **Dipl.-Ing. Georg Seibert**
 Nicole Weber, M. Sc.



Inhaltsverzeichnis

1 Vorhaben	1
2 Rechtsgrundlage	2
3 Kriterien für die Vorprüfung des Einzelfalls gem. Anlage 3 zum UVPG	2
3.1 Merkmale des Vorhabens	2
3.1.1 Größe und Ausgestaltung des gesamten Vorhabens	3
3.1.2 Zusammenwirken mit anderen bestehenden oder zugelassenen Vorhaben und Tätigkeiten	3
3.1.3 Nutzung natürlicher Ressourcen, insbesondere Fläche, Boden, Wasser, Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt.....	3
3.1.4 Erzeugung von Abfällen im Sinne von § 3 Abs. 1 und 8 des Kreislaufwirtschaftsgesetzes	4
3.1.5 Umweltverschmutzung und Belästigungen	4
3.1.6 Risiken von Störfällen, Unfällen und Katastrophen, die für das Vorhaben von Bedeutung sind.....	4
3.1.7 Risiken für die menschliche Gesundheit, z. B. durch Verunreinigung von Wasser oder Luft	5
3.2 Standort des Vorhabens	5
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)	5
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)	6
3.2.3 Belastbarkeit der Schutzgüter unter besonderer Berücksichtigung folgender Gebiete und von Art und Umfang des ihnen jeweils zugewiesenen Schutzes (Schutzkriterien)	6
3.3 Art und Merkmale der möglichen Auswirkungen	7
4 Ergebnis der ‚allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalls‘	11
5 Quellenverzeichnis	12



1 Vorhaben

Vorhabenträger:

Trägersgesellschaft Kliniken Aurich-Emden-Norden mbH¹

Genehmigungsbehörde:

Landesluftfahrtbehörde: NLStBV, Dezernat Luftverkehr, Standort Oldenburg

Vorhaben:

Anlage und Betrieb eines erhöhten Hubschrauber-Sonderlandeplatzes (Dachlandeplatz) samt technischer Ausrüstung (z.B. Befeuerung, Windrichtungsanzeiger, Löschausrüstung)

Kurzbeschreibung:

Im Gebiet der Gemeinde Südbrookmerland ist die Errichtung eines neuen zentralen Klinikums durch die kommunale Klinik-Trägersgesellschaft geplant. Damit verbunden ist die Schließung der bisherigen Klinikstandorte in Emden (Hans-Susemihl-Krankenhaus) sowie in Aurich und Norden (Ubbo-Emmius-Kliniken) inkl. deren bisherigen Landeplätze bzw. Landestellen. Das geplante Zentralklinikum trägt während der Planungsphase den Namen ‚Zentralklinikum Georgsheil‘ (ZKG)².

Angestrebt wird der Erlass einer luftverkehrsrechtlichen Genehmigung für die Anlage und den Betrieb eines Hubschrauber-Sonderlandeplatzes (samt technischer Ausrüstung wie Befeuerung, Windrichtungsanzeiger etc. sowie die Einrichtung von An- und Abflugsektoren) nach § 6 Luftverkehrsgesetz auf dem Dach des Hauptgebäudes des neuen ZKG.

Für das ZKG wird zurzeit von der Gemeinde Südbrookmerland ein Bebauungsplan aufgestellt: Bebauungsplan Nr. 8.08 „Zentralklinik“, Stand: Entwurf zur Beteiligung der Öffentlichkeit und der Behörden (§§ 3 Abs. 2 u. 4 Abs. 2 BauGB). Darin ist der geplante Hubschrauberlandeplatz als ‚Umgrenzung der Flächen für den Luftverkehr‘ mit der Zweckbestimmung ‚Hubschrauberlandeplatz‘ (§ 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB) festgesetzt.

Abgrenzung:

Gegenstand dieser Betrachtung ist lediglich die Anlage und der Betrieb des Dachlandeplatzes, nicht jedoch das Gebäude, auf dem er errichtet werden soll.

¹ Im Folgenden ‚Klinik-Trägersgesellschaft‘ genannt. Die Klinik-Trägersgesellschaft ist die Vorhabenträgerin für das geplante Vorhaben. Gesellschafter der Trägersgesellschaft sind die Stadt Emden sowie der Landkreis Aurich.

² Über die abschließende Namensgebung des Klinikums ist noch nicht entschieden.



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 überschlägiger 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 30 m x 30 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 des Vorhabens

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



3.1.1 Größe und Ausgestaltung des gesamten Vorhabens

Die Fläche des Landeplatzes beträgt ca. 900 m². Da es sich um einen Dachlandeplatz auf einem Gebäude handelt, werden durch die Errichtung des Landeplatzes keine Flächen neu versiegelt.

Am ZKG ist mit etwa 1.500 Starts und Landungen (Hubschraubereinsätzen) im Jahr zu rechnen³.

3.1.2 Zusammenwirken mit anderen bestehenden oder zugelassenen Vorhaben und Tätigkeiten

Im Rahmen des geplanten Neubaus des ZKG sollen folgende Teilvorhaben realisiert werden:

- Bau der K115n (Verlegung der Kreisstraße mit Brücke)
- Errichtung einer Klinikkläranlage mit Druckrohrleitung
- Gewässerausbau mit Gewässerverlegung

Darüber hinaus sind keine sonstigen Vorhaben im Raum bekannt, für die ein Zusammenwirken mit dem Hubschrauberlandeplatz hinsichtlich möglicher Umweltauswirkungen relevant sein könnten.

Gemäß Umweltbericht zum Bebauungsplan Nr. 8.08 „Zentralklinik“ sind erhebliche negative bzw. nicht ausgleichbare Umweltauswirkungen – auch bei kumulativer Betrachtung des Zusammenwirkens verschiedener Projekte bzw. Teilprojekte – nicht zu erwarten (siehe v. LUCKWALD 2024).

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

Durch die Anlage des Hubschrauberlandesplatzes auf dem Dach des Klinikgebäudes werden keine natürlichen Ressourcen (insbesondere Fläche, Boden, Wasser, Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt) genutzt.

³ Datengrundlage für die Analyse und die darauf aufbauende Prognose der Hubschraubereinsätze sind alle medizinisch bedingten Flüge (Luftrettung und Krankentransport) in Ostfriesland in den Jahren 2018/2019. Die Grundlagendaten wurden von der Kooperativen Regionalleitstelle Ostfriesland (KRLO) übermittelt. Zur Darstellung des Planfalls mit Zentralklinikum (Prognose) wurden alle Verbindungen, die zuvor an den Kliniken in Aurich, Emden oder Norden starteten oder endeten, zum geplanten Standort des ZKG umgeleitet.



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

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

3.1.5 Umweltverschmutzung und Belästigungen

Die vom Hubschrauber ausgestoßenen Schadstoffe werden nicht als erheblich bewertet. Durch das Vorhaben kann es zu Belästigungen mit Geräuschen kommen, die durch Starts und Landungen von Hubschraubern auf dem zukünftigen Landeplatz sowie Überflügen verursacht werden.

In diesem Zusammenhang wurde eine schalltechnische Beurteilung zum Hubschrauberlandeplatz vorgenommen (vgl. BIG-M 2022). Hierbei wurden die in der Nachbarschaft zu erwartenden Geräuschmissionen ermittelt und beurteilt.

Durch das geplante Vorhaben entstehen keine Überschreitungen der Orientierungswerte. Es ergeben sich hierdurch keine unzumutbaren Beeinträchtigungen oder Belästigungen.

3.1.6 Risiken von Störfällen, Unfällen und Katastrophen, die für das Vorhaben von Bedeutung sind

Betrachtet werden sollen ebenfalls Störfälle, Unfälle und Katastrophen, die wissenschaftlichen Erkenntnissen zufolge durch den Klimawandel bedingt sind, insbesondere mit Blick auf:

- *verwendete Stoffe und Technologien*
- *die Anfälligkeit des Vorhabens für Störfälle im Sinne des § 2 Nr. 7 der Störfall-Verordnung, insbesondere aufgrund seiner Verwirklichung innerhalb des angemessenen Sicherheitsabstandes zu Betriebsbereichen im Sinne des § 3 Abs. 5a des Bundes-Immissionsschutzgesetzes.*

Bei dem Vorhaben selbst handelt sich nicht um einen Störfallbetrieb im Sinne der 12. BImSchV („Störfall-Verordnung“). Durch die Errichtung eines Hubschrauberlandeplatzes wird das Unfallrisiko 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 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.

Die nächstgelegenen Betriebe nach der Störfall-Verordnung liegen in größerer Entfernung und jedenfalls außerhalb der jeweils empfohlenen ‚Achtungsabstände‘ von 2.000 bzw. 200 m (Nds. MU 2017, OERDER et al. 2018). Die nächstgelegene Biogasanlage befindet sich etwa 2,5 km nördlich des Geltungsbereichs, die nächstgelegenen sonstigen Betriebsbereiche sind Industrieanlagen in Emden und Aurich.

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

Risiken für die menschliche Gesundheit sind nicht zu erwarten. Anlagebedingte Lärmauswirkungen treten zwar auf, bleiben aber unterhalb der einschlägigen Orientierungswerte. Mit betriebsbedingten nachteiligen Schallimmissionen ist nicht zu rechnen (vgl. Schalltechnische Untersuchung, BIG-M 2022). Während der Bauphase kommt es zu einer geringfügig erhöhten Lärmbelastung durch Baugeräte. Diese fällt jedoch nicht ins Gewicht, da der Hubschrauberdachlandeplatz zeitgleich mit den Klinikgebäuden des ZKG errichtet wird, wodurch erheblich mehr baubedingte Emissionen verursacht werden.

3.2 Standort des Vorhabens

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:

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)



Der Hubschrauberlandeplatz soll auf dem Gebäude des Klinikums errichtet werden. Eine besondere Empfindlichkeit des Raumes ist im Hinblick auf das geplante Vorhaben, verglichen mit der bisherigen Nutzung nicht zu erwarten.

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)

Durch das geplante Vorhaben sind diese 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)

- *Natura 2000-Gebiete nach § 7 Abs. 1 Nr. 8 des BNatSchG*
- *Naturschutzgebiete nach § 23 des BNatSchG, soweit nicht bereits von Nr. 2.3.1 erfasst*
- *Nationalparke und Nationale Naturmonumente nach § 24 des BNatSchG, soweit nicht bereits von Nr. 2.3.1 erfasst*
- *Biosphärenreservate und Landschaftsschutzgebiete gemäß den §§ 25 und 26 des BNatSchG*
- *Naturdenkmäler nach § 28 des BNatSchG*
- *geschützte Landschaftsbestandteile, einschließlich Alleen, nach § 29 des BNatSchG*
- *gesetzlich geschützte Biotop nach § 30 des BNatSchG*
- *Wasserschutzgebiete nach § 51 des WHG, Heilquellenschutzgebiete nach § 53 Abs. 4 des WHG, Risikogebiete nach § 73 Abs. 1 des WHG sowie Überschwemmungsgebiete nach § 76 des WHG*
- *Gebiete, in denen die in Vorschriften der Europäischen Union festgelegten Umweltqualitätsnormen bereits überschritten sind*
- *Gebiete mit hoher Bevölkerungsdichte, insbesondere Zentrale Orte im Sinne des § 2 Abs. 2 Nr. 2 des Raumordnungsgesetzes*
- *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*



Der Dachlandeplatz selbst liegt außerhalb der zuvor aufgeführten Schutzobjekte und -gebiete. Es ergeben sich hierdurch keine direkten Beeinträchtigungen dieser Schutzgüter.

Durch die Nutzung des Hubschrauberlandeplatzes kommt es jedoch zu ca. 1.500 prognostizierten Starts und Landungen (Hubschraubereinsätzen) im Jahr. Infolge dieser Einsatzflüge könnten ggf. durch Überflüge bzw. Fernwirkungen Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele des EU-Vogelschutzgebietes „Ostfriesische Meere“ eintreten.

Hierbei sind die Auswirkungen von Hubschrauberflügen auf die Avifauna (Gast- und Brutvögel) in besonderem Maße zu betrachten. Dieser Konflikt ‚Hubschrauberüberflüge und Vogelschutz‘ ist Schwerpunkt der Untersuchungen zur FFH-Verträglichkeit des geplanten Zentralklinikums (siehe v. LUCKWALD 2023).

Als Ergebnis der FFH-Verträglichkeitsstudie wurde festgestellt, dass das geplante Vorhaben (Zentralklinikum mit Hubschrauberdachlandeplatz) keine erheblichen Beeinträchtigungen von Erhaltungszielen des EU-Vogelschutzgebietes 2509-401 ‚Ostfriesische Meere‘ verursacht.

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:

- der Art und dem Ausmaß der Auswirkungen, insbesondere, welches geographische Gebiet betroffen ist und wie viele Personen von den Auswirkungen voraussichtlich betroffen sind*
- dem etwaigen grenzüberschreitenden Charakter der Auswirkungen*
- der Schwere und der Komplexität der Auswirkungen*
- der Wahrscheinlichkeit von Auswirkungen*
- dem voraussichtlichen Zeitpunkt des Eintretens sowie der Dauer, Häufigkeit und Umkehrbarkeit der Auswirkungen*
- dem Zusammenwirken der Auswirkungen mit den Auswirkungen anderer bestehender oder zugelassener Vorhaben*
- der Möglichkeit, die Auswirkungen wirksam zu vermindern*



Aufgrund der Begrenztheit des Vorhabens (Dachlandeplatz) kommen nur wenige Auswirkungen in Betracht.

- ⇒ Schutzgut Menschen und menschliche Gesundheit: Emissionen durch Hubschrauberlärm
- ⇒ Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt: Störungen von Brutvögeln und Gastvögeln aufgrund von Hubschrauberüberflügen

Alle weiteren Schutzgüter und Themen sind für dieses Vorhaben nicht relevant. Es sind somit keine erheblichen Auswirkungen zu befürchten.

Schutzgut Menschen und menschliche Gesundheit sowie Emissionen

Es kann durch die Hubschrauberüberflüge zu Emissionen und Störwirkungen (Lärm) kommen. Der Hubschrauberlärm wurde in einem separaten Schallgutachten untersucht. Die folgenden Darstellungen folgen, zumeist wörtlich, den Ausführungen dieser schalltechnischen Beurteilung zum Hubschrauberlandeplatz (vgl. BIG-M 2022).

Für die Prognosezeit 2037 wurde der Fluglärm für den Hubschrauber-Sonderlandeplatz am ZKG in drei Varianten prognostiziert. Die Prognose der Flugbewegungen stellt die zu erwartenden Maximalwerte für die sechs verkehrsreichsten Monate des Prognosejahrs 2037 dar. Dabei waren bei der Prognose des Fluglärms für jede Betriebsrichtung jeweils 100 % der Starts und Landungen zu berücksichtigen.

Bei der Berechnung der Maximalpegel wird vom ungünstigsten Flugweg ausgegangen, welcher aber nur einen geringen zahlenmäßigen Anteil an den Flugbewegungen hat. Bei den akustischen Kenndaten und den Flugleistungsdaten der Luftfahrzeuggruppen ist davon auszugehen, dass diese keine Mittelwerte darstellen, sondern auf den oberen Bereich der jeweiligen Daten ausgelegt sind. Es kann somit davon ausgegangen werden, dass die Prognoseberechnung eine Maximalsituation abbildet.

In den Hinweisen zu Fluglärm an Landeplätzen LAI-115 wird darauf verwiesen, dass die berechneten Fluglärmkonturen mit dem auf die Tageszeit („tags“) bezogenen Orientierungswert nach DIN 18005 Teil 1 Beiblatt 1 zu vergleichen sind. Bei den dort angegebenen Werten handelt es sich um Orientierungswerte „Ihre Einhaltung oder Unterschreitung ist wünschenswert (...)“.

Der Orientierungswert für allgemeine Wohngebiete (WA) am Tag von 55 dB(A) wird in keiner der drei untersuchten Varianten und an keinem der betrachteten Immissionsorte in der



Nachbarschaft überschritten. In allen Varianten wird der Orientierungswert im Bereich der Uthwerdumer Straße ausgeschöpft.

Aufgrund der in den Varianten unterschiedlichen Flugstrecken für den Abflug in westlicher Richtung sowie für den Anflug in östlicher Richtung treten Unterschiede beim äquivalenten Dauerschallpegel hauptsächlich an den westlich und südwestlich des Flugplatzbezugspunktes gelegenen Immissionsorten auf. Diese Unterschiede betragen bis zu 4 dB. Östlich des Flugplatzbezugspunktes liegen die Unterschiede zwischen den Varianten überwiegend um 0 dB.

Beim Vergleich der für die Nachtzeit („nachts“) berechneten Schallpegel nach LAI-115 mit den auf die Tageszeit („tags“) bezogenen Orientierungswerten nach DIN 18 005 Teil 1 Beiblatt 1 treten ebenfalls keine Überschreitungen auf. Wird mit den auf die Nachtzeit bezogenen Orientierungswerten nach DIN 18 005 Teil 1 Beiblatt 1 verglichen, so treten auch hier keine Überschreitungen des Orientierungswertes für allgemeine Wohngebiete auf, da an den Immissionsorten mit dem höchsten Dauerschallpegel mit 43 dB(A) eine Reserve von 2 dB zum nächtlichen Orientierungswert besteht.

Zur Wertung der Maximalpegel stellt das „Gesetz zur Verbesserung des Schutzes vor Fluglärm in der Umgebung von Flugplätzen“ (FluglärmG) vom 1. Juni 2007 auf die Häufigkeit der Überschreitung eines Pegels von 53 dB durch die LpAS,max-Werte ab. Es sind sechs Überschreitungen je Nacht zugelassen. Da das Datenerfassungssystem nicht mehr als 50 An- und Abflüge in der Nacht in einem Halbjahr prognostiziert, wird das Kriterium eingehalten.

Ein weiterer Anhaltspunkt für die Wertung der Maximalpegel sind die Darlegungen in Gerichtsentscheidungen. Es wird auf die Entscheidung des OVG Hamburg, Beschluss vom 15.12.2006 (Az.: 3 Bs 112/06) Bezug genommen.

Das OVG Hamburg geht davon aus, dass Hörschäden („gesundheitliche Beeinträchtigungen des Ohres“) erst bei Werten oberhalb von 115 dB(A) für den Spitzenpegelwert auftreten. Dieser Wert wird bei weitem nicht erreicht. Der höchste errechnete Maximalpegelwert liegt bei 90 dB(A), somit 25 dB niedriger. Bei einem Fenster in Kippstellung ist mit einem Innenpegel von 75 dB(A) zu rechnen.

Für die Nacht wurde ebenda festgestellt, dass die Bewohner durch den berechneten Innenmaximalpegel von 75 dB(A) aufwachen könnten. Wegen der Seltenheit der Ereignisse ist nach aktuellem Kenntnisstand keine Gefährdung der Gesundheit betroffener Personen zu erwarten.



Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt

Störungen von Brutvögeln und Gastvögeln sind möglich aufgrund von Hubschrauberüberflügen, welche als Start- oder Zielpunkt das Zentralklinikum haben. Die diesbezüglichen Bewertungen wurden insbesondere in Bezug auf das EU-Vogelschutzgebiet ‚Ostfriesische Meere‘ getroffen, sie gelten jedoch auch darüber hinaus.

Für die zu erwartenden Störungen von Brutvögeln wurde festgestellt:

Mögliche Störungen von Brutvögeln in der nahen Umgebung des Klinikstandorts durch Starts und Landungen von Hubschraubern weisen nur einen geringen Beeinträchtigungsgrad auf und werden somit als nicht erheblich bewertet.

Für die zu erwartenden Störungen von Gastvögeln wurde festgestellt:

Mögliche Störungen von Gastvögeln in der nahen Umgebung des Klinikstandorts durch Starts und Landungen von Hubschraubern weisen nur einen geringen Beeinträchtigungsgrad auf und werden somit als nicht erheblich bewertet.

Für das südlich angrenzende EU-Vogelschutzgebiet ‚Ostfriesische Meere‘ wird folgende Bewertung getroffen: Die veränderten Hubschrauberflugbewegungen, welche auf den Neubau des ZKG zurückzuführen sind, führen im Vergleich mit dem heutigen Zustand zu einer geringfügigen Zunahme von Störungen rastender Gänse. Dies gilt insbesondere bei Nutzung der ‚Südroute‘ zwischen dem ZKG und dem Flugplatz Emden. Diese Störungen werden jedoch teils als ‚gering‘ und teils als ‚noch tolerierbar‘ und damit in jedem Fall als nicht erheblich bewertet. Durch eine überwiegende Nutzung der Nordroute (welche etwa parallel zur B 210 und zur Bahnlinie verläuft) für die Flugbeziehung zwischen dem ZKG und dem Flugplatz Emden könnte auch diese geringfügige Störung vermieden werden.

Als Ergebnis der FFH-Verträglichkeitsstudie wurde somit festgestellt, dass das geplante Vorhaben (Hubschrauberlandeplatz) keine erheblichen Beeinträchtigungen von Erhaltungszielen des EU-Vogelschutzgebietes 2509-401 ‚Ostfriesische Meere‘ verursacht.

Auch eine kumulative Betrachtung im Zusammenwirken mit anderen Plänen und Projekten kommt zu keinem anderen Ergebnis.

Darüber hinaus sind keine Vorkommen weiterer störungsempfindlicher Brut- und Gastvögel im direkten Umfeld des Geltungsbereichs bekannt, welche durch die Errichtung des Hubschrauberlandeplatzes erheblich beeinträchtigt werden könnten.



4 Ergebnis der ‚allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalls‘

Unter Berücksichtigung der relevanten Prüfkriterien 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.

Das Vorhaben hat sehr geringe bis keine Auswirkungen auf die Schutzgüter. Es verursacht keine Bodenversiegelung, keinen Flächen- oder Biotopverlust und keine Beeinträchtigungen des Wasserhaushaltes. Zudem sind Risiken von Störfällen, Unfällen und Katastrophen, die Erzeugung von Abfällen sowie Umweltverschmutzungen und Risiken für die menschliche Gesundheit auf ein Minimum begrenzt.

Belästigungen in Form des Hubschrauberlärms liegen gemäß der gutachterlichen Bewertung unterhalb der Orientierungswerte und weisen somit keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf.

Es werden zudem keine erheblichen Beeinträchtigungen von Erhaltungszielen des EU-Vogelschutzgebietes 2509-401 ‚Ostfriesische Meere‘ verursacht. Störungen von Brut- und Gastvögeln aufgrund von Hubschrauberüberflügen, weisen nur einen geringen Beeinträchtigungsgrad auf und werden somit als nicht erheblich bewertet.

Kenntnislücken oder Schwierigkeiten sind bei der Bearbeitung der allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalls nicht aufgetreten..

Eine Umweltverträglichkeitsprüfung ist für Anlage und Betrieb des beantragten Hubschrauber-Sonderlandeplatzes (Dachlandeplatz) nicht erforderlich.



Hameln, im April 2024



5 Quellenverzeichnis

BIG-M	2022	Schalltechnische Beurteilung zum Hubschrauberlandeplatz am Zentralklinikum Georgsheil in 26624 Südbrookmerland. Dachlandeplatz. Schallprognose, Auswertung und Bericht. Weitenhagen, 10.05.2022.
LUCKWALD, G. v.	2023	FFH-Verträglichkeitsstudie zum Bebauungsplan Nr. 8.08 „Zentralklinik“, EU-Vogelschutzgebiet 2509-401 „Ostfriesische Meere“. - Bearb.: LandschaftsArchitekturbüro Georg von Luckwald im Auftrag der Gemeinde Südbrookmerland.
LUCKWALD, G. v.	2024	Umweltbericht zum Bebauungsplan Nr. 8.08 „Zentralklinik“ - Bearb.: LandschaftsArchitekturbüro Georg von Luckwald im Auftrag der Gemeinde Südbrookmerland.
Nds. MU	2017	Überwachungsplan gemäß Artikel 20 der Richtlinie 2012/18/EU des Europäischen Parlaments und des Rates und § 17 der 12. BImSchV. Anhang 1. Fassung vom 28.02.2017. – Nds. MBl. Nr. 10/2017, Runderlass des Niedersächsischen Ministeriums für Umwelt, Energie und Klimaschutz.
OERDER, M., I. SCHWERTNER & D. WÖRHEIDE	2018	Planung und Vorhabenzulassung im Umfeld eines Störfallbetriebs. Risiken und Planungsfehler. BauR 3/2018: 436-462.

