

FLUGPLATZ EMDEN GMBH · Gorch-Fock-Str. 103 · 26721 Emden

Niedersächsische Landesbehörde für
Straßenbau und Verkehr
-Luftfahrtbehörde-
Kaiserstr. 27
26122 Oldenburg

Olaf Schmidt
Geschäftsführer

Telefon
0 49 21 393 802

E-Mail
o.schmidt@flugplatz-emden.de

Ihr Zeichen:

Unsere Zeichen:

Datum:
04.11.2022

Verkehrslandeplatz Emden EDWE/EME
Antrag auf Änderung der Flugplatzgenehmigung gemäß § 6 Abs. 4 Satz 2 LuftVG

Sehr geehrter Herr Neumann,
sehr geehrter Herr Talle,

unter Bezugnahme auf die bisher geführten Gespräche beantragen wir hiermit, die für den von uns in Emden betriebenen Verkehrslandeplatz vorliegende Genehmigung gemäß § 6 LuftVG i. V. m. §§ 49 ff. LuftVZO in der Fassung vom 23.11. 2001, zuletzt geändert durch Bescheid vom 24.03.2016, wie folgt zu ändern:

Teil A, Abschnitt II Nr. 2 wird wie folgt gefasst:
Hubschrauber mit einer maximal zulässigen Startmasse von bis zu 10.000 kg

In der Anlage überreichen wir den Bericht „Antrag auf Änderung der Genehmigung des Flugplatzes Emden – Erhöhung der maximalen Abflugmasse von Hubschraubern – Verkehrsprognose und Fluglärmanalyse 2031“ der airsight GmbH, Berlin, vom 30.09.2022 nebst Anhängen (im Folgenden: „Fluglärmanalyse airsight 2022“).

Unseren Antrag möchten wir wie folgt erläutern:

Gegenstand und Anlass der Änderung

Der Flugplatz Emden ist ein Verkehrslandeplatz für Flugzeuge, Hubschrauber sowie selbststartende Motorsegler, Segelflugzeuge und Ultraleichtflugzeuge. Der Flugplatz ist luftverkehrsrechtlich nach § 6 LuftVG genehmigt, in Ermangelung eines beschränkten Bauschutzbereiches (§ 17 LuftVG) jedoch nicht nach §§ 8 ff. LuftVG planfestgestellt.

Die für den Landeplatz vorliegende Genehmigung nach § 6 LuftVG begrenzt die maximal zulässige Startmasse (engl. Maximum Take-off Mass – MTOM) für Hubschrauber derzeit auf 6.000 kg. Der Landeplatz wird im Bereich dieser Luftfahrzeuggruppe intensiv für Versorgungs- und Serviceflüge zu Offshore-Umspann- und -konverterplattformen für Offshore-Windparks in der Nordsee genutzt. Aufgrund seiner günstigen Lage ermöglicht der Landeplatz die Durchführung solcher Flüge zu wirtschaftlich und ökologisch günstigeren Bedingungen als andere Flugplätze im Bereich der Nordseeküste.

Mit dem fortschreitenden Ausbau der Offshore-Windenergie in der Deutschen Bucht werden die Plattformen in immer größerer Entfernung zum Festland platziert werden. Dies macht es erforderlich, dass der Landeplatz von Hubschraubern mit größerer Reichweite und höherer Transportkapazität als bisher genutzt werden kann. Die maximal zulässige Startmasse solcher Hubschrauber liegt typischerweise über den bislang höchstens zulässigen 6.000 kg bei bis zu 10.000 kg. Um dem Nutzungsbedarf auch in Zukunft gerecht werden zu können, bedarf die vorliegende Genehmigung nach § 6 LuftVG mithin einer Anpassung dahingehend, dass die maximal zulässige Startmasse für die Luftfahrzeuggruppe Hubschrauber von 6.000 kg auf 10.000 kg angehoben wird.

Bauliche Änderungen oder sonstige Änderungen der Landeplatz-Infrastruktur sind nicht vorgesehen und nicht Gegenstand des Verfahrens.

Verfahren

Die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr erachtet nach den geführten Vorgesprächen die antragsgegenständliche Anpassung der maximal zulässigen Startmasse für Hubschrauber als wesentliche Änderung im Sinne des § 6 Abs. 4 Satz 2 LuftVG, weshalb ein Genehmigungsverfahren nach dieser Vorschrift durchzuführen ist. Die Zuständigkeit der Landesbehörde ergibt sich aus § 14 Abs. 2 Nr. 1 ZustVO-Verkehr i. V. m. § 31 Abs. 2 Nr. 4 LuftVG.

Die Durchführung eines Raumordnungsverfahrens ist nicht erforderlich. Ein Raumordnungsverfahren würde die Raumbedeutsamkeit der antragsgegenständlichen Änderung voraussetzen.

§ 1 Nr. 12 ROV begründet eine dahingehende Regelvermutung nur für die wesentliche Änderung von Flugplätzen, die ihrerseits planfeststellungsbedürftig nach § 8 LuftVG sind. Dies ist hier nicht der Fall. In Ermangelung gegenteiliger Anhaltspunkte in der konkreten Situation folgt daraus, dass es bei der hier antragsgegenständlichen Änderung an der Raumbedeutsamkeit fehlt.

Es wird angeregt, die in ihren Belangen betroffenen Stellen sowie die Öffentlichkeit unter pflichtgemäßer Ausübung des Verfahrensermessens in dem Verfahren zu beteiligen.

Genehmigungsfähigkeit

Die antragsgegenständliche Änderung ist genehmigungsfähig. Die Auswirkungen der Änderung beschränken sich auf eine Änderung der Lärmimmissionssituation in der Umgebung des Landeplatzes, maßgeblich bedingt durch eine Erhöhung der Flugbewegungszahlen für Hubschrauber mit einer maximal zulässigen Startmassen zwischen 6.000 kg und 10.000 kg. Gemäß § 6 Abs. 2 Satz 1 LuftVG ist vor Erteilung der Genehmigung u.a. zu prüfen, ob der Schutz vor Fluglärm angemessen berücksichtigt ist. Dies ist ausweislich der in der Anlage beigefügten Fluglärmanalyse airSight 2022 auch nach der Änderung gewährleistet.

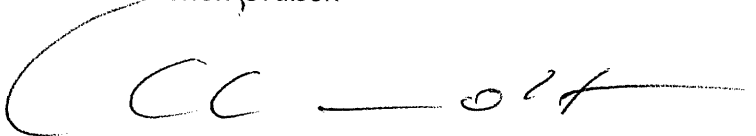
In dem Bericht werden auf der Grundlage einer Abschätzung des Verkehrsaufkommens im Jahr 2031 für den Prognose-Nullfall (Entwicklung des Verkehrsaufkommens unabhängig von der antragsgegenständlichen Änderung) und den Prognose-Planfall (Entwicklung des Verkehrsaufkommens bei Durchführung der Änderung) die an den maßgeblichen Immissionsorten zu erwartenden Fluglärmimmissionen prognostiziert und bewertet. Als Ausgangspunkt für die Bewertung wird die „Leitlinie zur Ermittlung und Beurteilung der Fluglärmimmissionen in der Umgebung von Landeplätzen“ (im Folgenden: „Landeplatz-Fluglärmleitlinie“) herangezogen, welche wiederum auf die Orientierungswerte der DIN 18005 Teil 1 Beiblatt 1 verweist. Die Analyse ergibt, dass bei Umsetzung der antragsgegenständlichen Änderung für das Jahr 2031 an drei von insgesamt neun Immissionsorten eine geringfügige Überschreitung der Orientierungswerte gemäß DIN 18005 Teil 1 Beiblatt 1 zu erwarten ist.

Die Analyse zeigt aber auch, dass die Überschreitung nur in einem völlig untergeordnetem Maße aus der antragsgegenständlichen Erhöhung der maximal zulässigen Startmasse für Hubschrauber (Prognose-Planfall) herrührt. Sie wird im Wesentlichen bestimmt durch die generell und unabhängig von der Änderung zu erwartende Zunahme des Flugverkehrs, die auch im Prognose-Nullfall eintritt. Gegenüber dem Prognose-Nullfall liegt die zusätzliche Belastung in Form des durchschnittlichen energieäquivalenten Dauerschallpegels bei nur noch 0,8 dB(A). Nach Aussage der Gutachter ist diese zusätzliche Belastung für Betroffene auditiv kaum wahrnehmbar.

Unter diesen Umständen und mit Rücksicht auf die konkreten örtlichen Gegebenheiten sehen die Gutachter einen angemessenen Schutz vor Fluglärm in jedem Fall gewahrt. Vor diesem Hintergrund stellen sich die an den Referenzorten zu erwartenden Werte insgesamt noch als zumutbar dar. Zwei der drei Immissionsorte, an denen 2031 eine Überschreitung der Orientierungswerte zu erwarten ist, liegen in Mischgebieten. Der dritte Immissionsort liegt in einem allgemeinen Wohngebiet, welches jedoch durch die räumliche Nähe zur BAB 31 und die in Nord-Süd-Richtung verlaufende Bahnlinie geprägt ist. Die gegenüber dem Prognose-Nullfall zu erwartende Zunahme der Fluglärmimmissionen ist nach Aussage der Gutachter kaum wahrnehmbar. Rein dem Wohnen dienende Flächen sind nicht betroffen.

Für eine zeitnahe Bescheidung wären wir dankbar und stehen für Rückfragen gerne zur Verfügung. Sollten sich im weiteren Verfahren zusätzliche Unterlagen und Nachweise als erforderlich erweisen, werden wir diese gerne nachreichen.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Olaf Schmidt', with a large, sweeping initial stroke on the left.

Olaf Schmidt
Geschäftsführer

Anlagen