



Bezirksregierung Düsseldorf, Postfach 300865, 40408 Düsseldorf

Datum: 16.12.2014

Seite 1 von 5

Herrn
Hermann Wirtz
Hahnengasse 27
52428 Jülich

Aktenzeichen:

26.01.01.03-11.43 UL-LINNICH
bei Antwort bitte angeben

Herr Hebgen
Zimmer: Bo 3026

Telefon:
0211 475-4215

Telefax:
0211 475-3988

joerg.hebgen@
brd.nrw.de

Herr Rotter

**Genehmigungsverfahren nach § 6 Abs. 1 und 4 Luftverkehrsgesetz
für die Verlängerung der bestehenden Start- und Landebahn des
Sonderlandeplatzes für Ultraleicht- (UL) Luftfahrzeuge in Linnich-
Boslar i.V. mit der Planung des Windparks Boslar**

Sehr geehrter Herr Wirtz,

mit Ihrer Eingabe vom 22.11.2014 beziehen Sie sich auf die vorstehende - zwischenzeitlich bestandskräftige - luftrechtliche Genehmigung zur Verlängerung der bestehenden Start- und Landebahn in der Nähe zu geplanten Windkraftanlagen in Linnich-Boslar und erheben Bedenken gegen die Vereinbarkeit des UL-Flugbetriebes mit der Verwirklichung der geplanten Windkraftanlagen vor Ort.

Dienstgebäude:

Am Bonneshof 35

Lieferanschrift:

Cecilienallee 2,
40474 Düsseldorf

Telefon: 0211 475-0

Telefax: 0211 475-2671

poststelle@brd.nrw.de

www.brd.nrw.de

Öffentliche Verkehrsmittel:

Bus (u. a. 721, 722)

bis zur Haltestelle:

Nordfriedhof

Bahn U78/U79

bis zur Haltestelle:

Theodor-Heuss-Brücke

Zu Ihrem Vorbringen nehme ich wie folgt Stellung:

1. Wie in der luftrechtlichen Genehmigung, welche auch öffentlich ausgelegt hat, dargelegt worden ist, konnte die bisherige Platzrundenführung aufgrund des geplanten Windparks aus flugbetrieblichen Gründen nicht mehr aufrechterhalten werden. Die von Ihnen beigefügte Anlage 1 stellt die Bekanntmachung der hierzu ergangenen UVP-Verzichtsentscheidung dar und verweist inhaltlich den zugrunde liegenden luftrechtlichen Genehmigungsbescheid, den ich in Kopie zu Ihrer Information beigefügt habe, sodass Sie auch alle relevanten Forderungen und Auflagen entnehmen können.
2. Anstelle der bisherigen Platzrundenführung wird der UL-Sonderlandeplatz künftig über einen direkten Anflugweg bzw.



einen direkten Abflugweg erreicht bzw. verlassen. Da es sich hier um einen Sonderlandeplatz mit geringen Flugbewegungen handelt, sind die flugbetrieblichen Regelungen der Direktan-/abflüge richtlinienkonform (siehe Nr. 3.2; 4. Abs. der in Anlage 2 von Ihnen zitierten Richtlinie) und auch auf vielen anderen Flugplätzen geübte Praxis. Um dies zu erreichen, war jedoch eine Verlängerung der Start- und Landebahn erforderlich. Die Verlängerung erfolgt in nordöstliche sowie in südwestliche Richtung. Im Zuge der südwestlichen Verlängerung muss ein bestehender Wirtschaftsweg gekreuzt werden, der in die Start- und Landebahn durch entsprechende Befestigung integriert wird. Die Piste wird auf ihrer Gesamtlänge ausreichend eingeebnet und verdichtet, um einen sicheren Flugbetrieb zu gewährleisten. Für die Herrichtung bzw. Nutzung eines teilweise betroffenen Wirtschaftsweges liegt eine städtische Zustimmung vor; landwirtschaftlichem und sonstigem berechtigten Verkehr ist die Nutzung ausdrücklich auch künftig zu gewährleisten. Ferner sind Hinweisschilder „Flugbetrieb“ am Wege aufzustellen. Durch die Verlängerung der Start- und Landebahn - in ausreichendem Abstand zu den östlich gelegenen Windenergieanlagen - kann der vorhandene Flugbetrieb sicherer abgewickelt werden. Sofern Sie sich auf das Einhalten von Platzrundenregelungen beziehen ist festzuhalten, dass eine Platzrundenführung durch die geänderte An- und Abflugregelung ersetzt wird.

Weiterhin merken Sie an, dass der Endanflug in den letzten 400m grundsätzlich keine Krümmung aufweisen darf. Dies resultiert aus der Standardplatzrundenregelung wie Sie auch richtig zitieren. Gemäß der Richtlinie „Merkblatt für die Zulassung von UL-Flugplätzen“ sind gekrümmte An- und Abfluglinien zulässig. Aktuell wird hier die Forderung eines geraden 400m Endanfluges erreicht. Die von Ihnen erwähnten 377m beziehen sich auf die dargestellte Entfernung zwischen Ende Sicherheitsstreifen und Wegekreuzung.

Wenige Flugbewegungen? Mehr als 500 in Jahr sollen laut Auflage in der Änderungsgenehmigung gemeldet werden.

377m Abstand stammen aus 1. Gutachten Tabelle2 S.6

3. Den Antragsunterlagen lag neben einem Eignungsgutachten eine gutachterliche Analyse zu den Auswirkungen der Windenergieanlagen auf den UL-Flugbetrieb bei. Auch diese Unterlage war Gegenstand der seinerzeitigen öffentlichen Auslegung. Eine Gefährdung aufgrund von Nachlaufturbulenzen



für den UL-Flugbetrieb konnte in dieser Untersuchung nicht festgestellt werden. Diese Untersuchung beinhaltet u.a. auch Karten und Abstandsangaben. Es wird darin der minimale Abstand zwischen Windvorrangzone und der Startbahn mit **228 m** angegeben.

4. Die flugbetrieblichen Besonderheiten für Motorschirme und fußstartfähige UL sind in der o.g. Genehmigung besonders beschrieben worden; hierzu ist u.a. eine Ergänzung der Flugbetriebsordnung erforderlich.
5. Zur Gefährdung des Flugbetriebes durch den erwähnten „Gitterturm“, welcher nach Verlängerung der Start- und Landebahn direkt an der Schwelle stehe, ist anzumerken, dass der Gitterturm 473m vor der „nach innen versetzten“ Schwelle steht und somit unterhalb der An- und Abflugfläche. Die gemäß Richtlinie geforderte Hindernisfreiheit ist hier gegeben.

Zu den befürchteten Triebwerksausfällen während des Startes bleibt festzustellen, dass durch die Verlängerung der Piste eine jeweils längere Überrollstrecke zur Verfügung steht und somit Startabbrüche in der Startlaufphase wesentlich sicherer als bisher durchgeführt werden können.

6. Der Befürchtung, dass es in der Ruraue durch den Flugbetrieb „lauter werde“, ist entgegenzuhalten, dass UL-Flugzeuge beim Start auf Grund ihrer Steigleistung sehr schnell die Sicherheitsmindesthöhe von 150m über Grund erreicht haben und dann die maximale Motorleistung bereits reduzieren können. Dabei wird eine Strecke von ca. 1000m zurückgelegt sein. Auf Grund der Entfernung zur Piste wird die Ruraue bereits in größeren Höhen überflogen und im Landeanflug wird ohnehin mit nahezu vollständig gedrosselter Leistung geflogen. Somit wird es hier grundsätzlich zu keinen fluglärmrelevanten Störungen kommen.

Des Weiteren waren im Genehmigungsverfahren nach § 6 LuftVG der Kreis Düren als Träger öffentlicher Belange wie auch die anerkannten Naturschutzverbände beteiligt. Weder aus immissionsschutzrechtlicher, noch aus landschaftsschutzrechtlicher Sicht wurden in diesem Zusammenhang Bedenken vorgetragen.



7. Im Übrigen haben der Bezirksregierung Düsseldorf - Luftverkehrsdezernat – für den betroffenen Bereich der Windkraft-Konzentrationszone (WKZ) Unterlagen im Rahmen einer Beteiligung vorgelegen. Nach fachlicher Prüfung konnte den 5 WEA (gemäß beigefügter Anlage) luftrechtlich zugestimmt werden.
8. Was die luftrechtliche Änderungsgenehmigung für den Ultraleicht-Flugplatz Linnich-Boslar anbelangt, so wurde die der dortigen Planung zu Grunde liegende WKZ-Grenze bislang nicht verändert. Im Vorlauf zur luftrechtlichen Genehmigung wurden seinerzeit die möglichen Auswirkungen auf den Flugbetrieb - verursacht durch Wirbelschleppen, die von WEA ausgehen können, die am Rand der WKZ positioniert sind und den möglichst geringsten Abstand zur An-/Abfluggrundlinie haben - untersucht und dargestellt. Sollte es zu Veränderungen in Bezug auf Höhe und Position der betrachteten WEA kommen, wären wir erneut zu beteiligen und die bisherigen Gutachten müssten entsprechend ergänzt werden.
9. Die WEA-Standorte sind nach zwischenzeitlicher Abstimmung (insbesondere der Radar-Verträglichkeit) gemäß der anliegenden Karte festgelegt worden und u.a. Gegenstand der luftrechtlichen Prüfung geworden. Die dort aufgeführten 5 WEAs liegen alle innerhalb der Grenzen der WKZ.
10. Die dem luftrechtlichen Genehmigungsverfahren zugrunde liegende Gefährdungsanalyse für den Flugbetrieb am Ultraleichtflugplatz Linnich-Boslar wird im Bedarfsfalle (bei sich ergebenden WEA-Standort-bzw. Höhen-Änderungen) im Hinblick auf evtl. Auswirkungen für die Genehmigung bzw. für den Flugbetrieb anzupassen sein.

Abschließend weise ich darauf hin, dass die bestandskräftige Änderungsgenehmigung nach Abwägung aller zu berücksichtigenden



(und insbesondere auch der relevanten Sicherheits-) Belange unter den verfügbaren Regelungen und Nebenbestimmungen erteilt werden konnte.

Seite 5 von 5

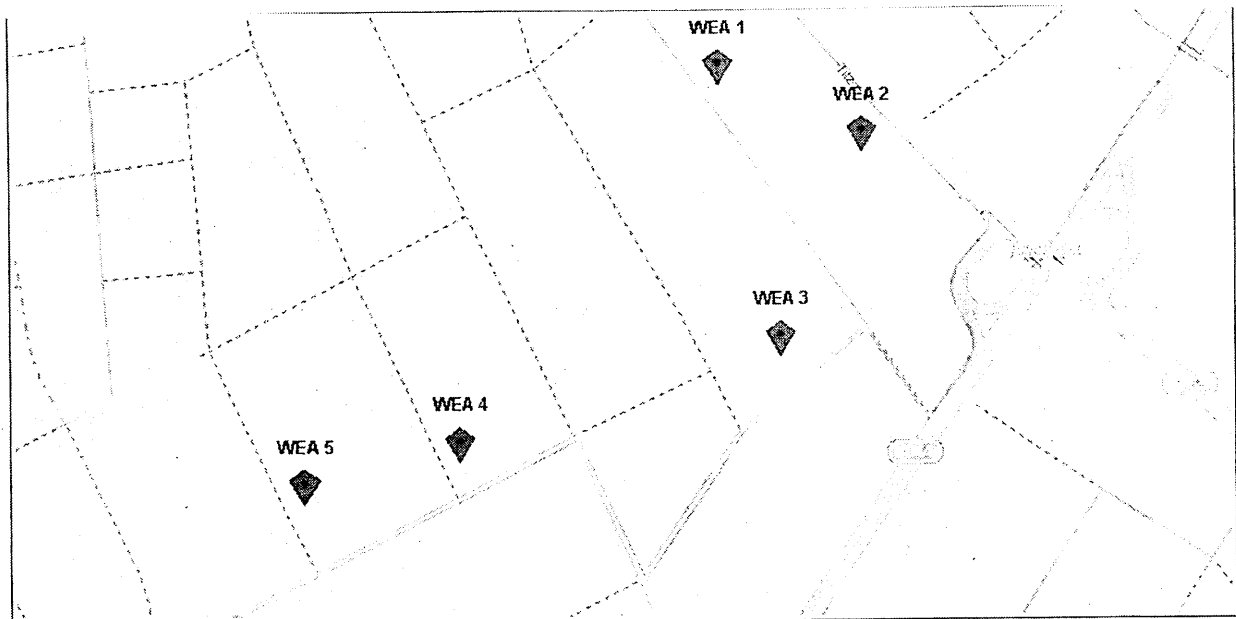
Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag

Hebgen
(Hebgen)

Chulape

Hindernisart:	F Windkraftanlage/Windpark
Standort:	Linnich-Boslar



Höhe NN	Höhe Grund	Grad	Min Nord	Sek	Grad	Min Ost	Sek	Bezeichnung
285.0	180.0	50	58	6,76	6	21	16,26	WEA 1
285.0	180.0	50	58	2,34	6	21	30,98	WEA 2
285.0	180.0	50	57	49,17	6	21	22,52	WEA 3
290.0	180.0	50	57	42,49	6	20	49,35	WEA 4
290.0	180.0	50	57	39,77	6	20	33,06	WEA 5