



Bezirksregierung Düsseldorf

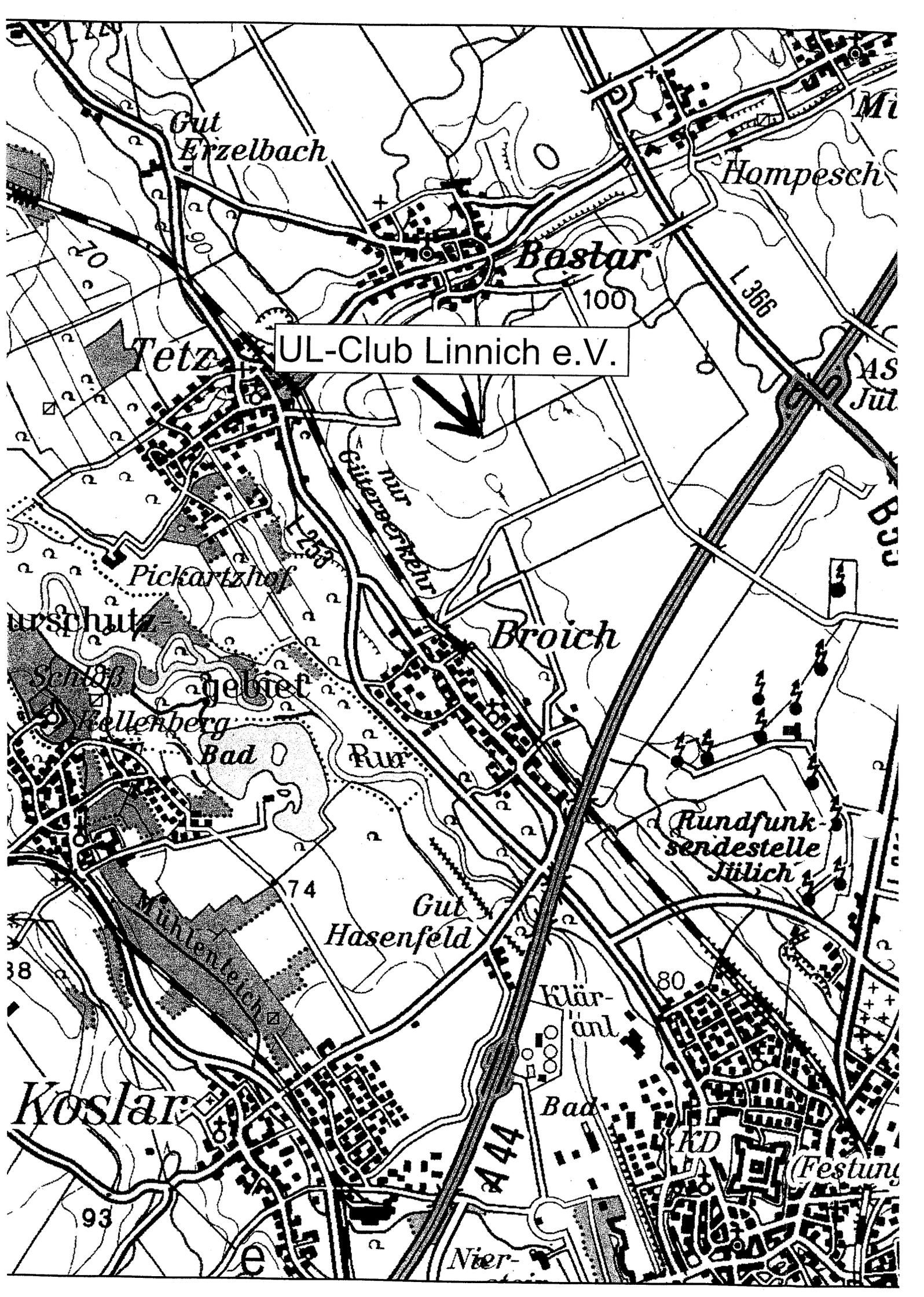
Änderungsgenehmigung

vom 20.08.2013

für den

**Sonderlandeplatz für Luftsportgeräte
(Ultraleicht-Luftfahrzeuge - UL)
in
Linnich - Boslar**

Az.: 26.01.01.03-11.43-UL Linnich



UL-Club Linnich e.V.



Gegen Empfangsbekanntnis

Ultraleicht-Flug-Club Linnich e.V.
z. H. Herrn Axel Schneider
Moerser Str. 373
47803 Krefeld

Aktenzeichen
26.01.01.03-11.43-UL Linnich
Auskunft erteilt: Herr Hebgen / Herr
Rotter
Telefon: 0211- 475-4215/-3200
Telefax: 0211- 475-3988
Zimmer: Bo 3026/Bo 3208
Düsseldorf 20.08.2013

Inhaltsübersicht

A.	Entscheidungen, Nebenbestimmungen, Hinweise und Vorbehalte	3
I.	Entscheidungen	3
1.	Beschreibung des Geländes	3
2.	Betriebszeiten	4
3.	Luftfahrzeugarten	4
II.	Nebenbestimmungen	5
1.	Abnahme	5
2.	Brandschutz und Rettungswesen	5
3.	Benutzungsordnung, Alarmplan	5
4.	Berücksichtigung militärischer Flugbetriebsbelange	5
5.	Betriebsflächen	6
6.	Einfriedung / Sicherung des Fluggeländes	6
7.	Auflagen für den Flugbetrieb	6
8.	Flugleitung / Anzeigepflicht	7
9.	Hauptflugbuch	7
10.	Versicherung	8
11.	Flugbetriebliche Besonderheiten für Motorschirme und fußstartfähige UL	8
12.	Regelung "Übergang Wirtschaftsweg"	8
III.	Hinweise	9
IV.	Vorbehalte	9
V.	Kostenentscheidung	10
B.	Verfahren	11
1.	Antrag und Antragsunterlagen	11
2.	Anhörungsverfahren	13
3.	Gutachterliche Stellungnahme der DFS (§ 31 Abs. 3 LuftVG)	13
4.	Stellungnahmen der übrigen beteiligten Behörden und Institutionen	14
C.	Begründung	
I.	Rechtsgrundlage	16
II.	Verfahren	16



1.	Gegenstand der Entscheidung	16
2.	Zuständigkeit	16
3.	Verfahrensrechtliche Beurteilung	16
III.	Eignung des Flugplatzgeländes	17
1.	Start- und Landebahnen	17
2.	Vorfeld	17
3.	Bodenseitige Verkehrsanbindung	17
IV.	Raumordnung, Landes-/Regionalplanung und Städtebau	18
V.	Gefährdung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung/sonstige öff. Interessen	18
1.	Brandschutz und Rettungswesen	18
2.	Sonstige öffentliche Interessen	18
VI.	Umweltauswirkungen, Naturschutz und Landschaftspflege	19
VII.	Zusammenfassende Abwägung	22
VIII.	Begründung der Kostenentscheidung	23
IX.	Rechtsbehelfsbelehrung	23
E.	Anhänge	
	Anhang 1 Anlagen zum Genehmigungsbescheid	
	Anhang 2 Abkürzungsverzeichnis	



A. Entscheidungen, Nebenbestimmungen, Hinweise und Vorbehalte

I. Entscheidungen

Sehr geehrte Damen und Herren,
sehr geehrter Herr Schneider,

gemäß § 6 Abs. 1 LuftVG i.V. mit §§ 49 ff LuftVZO erteile ich Ihnen eine geänderte Genehmigung zur Anlage und zum Betrieb eines Sonderlandeplatzes (SLP) für Luftsportgeräte (UL-LFZ). Sie ersetzt die bisherige Genehmigung vom 02.12.1998 (Az. 53.10.11.43).

Diese Genehmigungsänderung erlischt, wenn mit den Bauarbeiten nicht bis spätestens 5 Jahre nach deren Bestandskraft begonnen worden ist, sofern sie nicht vorher auf Antrag (bis max. weitere 5 Jahre) durch die Genehmigungsbehörde verlängert worden ist. Die Mitteilung über den Eintritt der Bestandskraft wird Ihnen noch gesondert mitgeteilt.

Bis zum Beginn der Erweiterungsmaßnahmen erfolgt der Flugbetrieb nach den Regelungen der bisherigen Genehmigung. Vom Beginn der Erweiterungsmaßnahmen bis zur Abnahme der erweiterten Flugbetriebsflächen darf kein Flugbetrieb erfolgen.

Die genaue Lage und die Ausgestaltung des UL-SLP ergeben sich aus den beiliegenden Planunterlagen (Anlagen zum Genehmigungsbescheid siehe Anhang 1). Die vorgelegten Antragsunterlagen sind Bestandteil des Genehmigungsverfahrens geworden und – soweit in diesem Bescheid nicht ausdrücklich von Ihnen abgewichen wird – bei der Umsetzung der Maßnahme bzw. beim künftigen Flugbetrieb nach Maßgabe dieses Bescheides zu beachten.

1. Beschreibung des Geländes

1. Bezeichnung: Sonderlandeplatzes für Luftsportgeräte Linnich-Boslar
2. Lage: ca. 5000 m nordwestlich von Jülich
ca. 900 m südlich des Ortsrandes von Linnich-Boslar
ca. 8000 m östlich der Kontrollzone der NATO airbase Geilenkirchen (ETNG)
Gemarkung Boslar,
Flur 18, Flurstücke 88, 110 und 150
Flur 12; Flurstück 201



3. Flugplatzbezugspunkt:

- a) geographische Koordinaten: 50° 57' 44,6'' Nord,
06° 20' 10,5'' Ost
- b) Höhe über NN: 104m / 341ft

4. Start- und Landefläche(Piste):

- Ausrichtung: 060° / 240°
Abmessung: 548m x 20m
zzgl. Sicherheitsstreifen

versetzte Schwellen:

- Piste 06: 113m nach innen verlegt
Piste 24: 50m nach innen verlegt

verfügbare Startlaufstrecke (TORA):

- Piste 06: 498m
Piste 24: 435m

verfügbare Landestrecke (LDA):

- Piste 06: 385m
Piste 24: 385m

Oberfläche: Gras

5. Rollbahnen: keine Rollbahnen vorhanden; Rollen auf der Piste
6. Die Flugbetriebsflächen, Sicherheitsflächen und Grenzen der Flugplatzanlage ergeben sich verbindlich aus den beigefügten Plänen, die Bestandteil dieser Genehmigung sind.

2. Betriebszeiten

Der Flugplatz wird zugelassen für Flugbetrieb nach Sichtflugregeln (VFR) am Tag und nur unter Sichtflugwetterbedingungen (VMC). Es besteht keine Betriebspflicht „PPR“.

3. Luftfahrzeugarten

Der Flugplatz ist für die Benutzung durch folgende Arten von Luftfahrzeugen zugelassen:

- Luftsportgeräte, soweit sie den für sie erlassenen Lufttüchtigkeitsanforderungen - veröff. in NFL II 17/03, 22/05, 23/05, 13/09, 23/12, 67/12 - oder deren Aktualisierungen entsprechen

(im weiteren Text der Einfachheit halber abgekürzt als UL-LFZ)



II. Nebenbestimmungen

1. Abnahme

Der durch die Verlängerung der Piste und den künftigen Verzicht auf eine Platzrunde geänderte Flugbetrieb darf erst aufgenommen werden, nachdem die behördliche Abnahme erfolgt, die Flugbetriebs-/ Benutzungsordnung genehmigt und ein Abnahmebescheid ergangen ist.

2. Brandschutz und Rettungswesen

Die für den „Erste-Hilfe“-Einsatz vorgesehenen Personen müssen entsprechend ausgebildet und eingewiesen sein.

Die Richtlinien für das Feuerlösch- und Rettungswesen auf Landeplätzen vom 01.03.1983 (NfL I – 172/83) sind zu beachten. Danach sind auf einem Fahrzeug mit möglichst geländegängiger Bereifung (nicht mit Anhänger) mindestens zwei Handfeuerlöscher mit je 12 kg Trockenlöschpulver und 2 Handfeuerlöscher mit je 6 kg Trockenlöschpulver (ersatzweise einer davon mit Kohlendioxyd-Füllung) vorzuhalten, die amtlich geprüft und zugelassen sind. Weitere Vorschriften, nach denen Feuerlöschgeräte für Gebäude, Werkstätten, Tankstellen usw. vorzuhalten sind, werden von dieser Genehmigung nicht berührt.

Es ist ferner ausreichendes Rettungsgerät bereitzuhalten und auf dem Kraftfahrzeug mitzuführen. Die erforderliche Mindestausstattung an erforderlichem Rettungsgerät und Löschmitteln ergibt sich aus der Anlage 8 zum Genehmigungsbescheid.

3. Benutzungsordnung, Alarmplan

Vor Aufnahme des Flugbetriebes ist eine Flugplatzbenutzungsordnung (FBO) auf Grundlage dieses Bescheides zu erstellen und mir zur Genehmigung vorzulegen (§ 43 i.V. mit § 53 LuftVZO). Gleichzeitig ist ein Alarmplan, der auch die Benachrichtigung der ggf. zur Brandbekämpfung sowie Rettung und ärztlichen Versorgung von Personen außerhalb des Sonderlandeplatzes heranzuziehenden Kräfte regeln muss, aufzustellen, auf dem neuesten Stand zu halten und mir ebenfalls vorab zur Genehmigung - ggf. auch als Anlage zur FBO - vorzulegen. Dieser Alarmplan ist bei der Flugleitung gut sichtbar anzubringen.

4. Berücksichtigung militärischer Flugbetriebsbelange

Seitens der Wehrbereichsverwaltung West ist auf die Lage des Landeplatzes im militärischen Tieffluggebiet hingewiesen worden und auf die Möglichkeit, dass mit Ausnahmegenehmigung auch in Mindestflughöhen von 500 Fuß (mit Hubschraubern auch darunter) militärischer Tiefflugbetrieb möglich sei. Diesbezüglicher Flugbetrieb ist zu beachten. Ihre Vereinsmitglieder sind entsprechend zu unterrichten. Auf die diesbezüglichen Ausführungen im Schreiben der Wehrbereichsverwaltung West (Mail-Eingang 10.02.2012 – IUW 4-Az 45-03-03 Ord-Nr.: West1_D203_06_c) wird hiermit ergänzend hingewiesen.



5. Betriebsflächen

Die Betriebsflächen, Start- und Landebahn einschließlich der Sicherheitsstreifen sind entsprechend den vorgelegten Antragsunterlagen (siehe insbesondere Anlagen 5 und 6) herzurichten. Sie müssen in betriebssicherem Zustand gehalten werden und frei von Hindernissen und störenden Vertiefungen/Erhebungen sein. Hiervon ist die Tageskennzeichnung ausgenommen.

Die Kennzeichnung der Start- und Landebahn ist nach den jeweils geltenden Richtlinien auszuführen (zurzeit gilt: Nachrichten für Luftfahrer NfL I-94/03 / gemeinsame Grundsätze des Bundes und der Länder über die Markierung und Befeuern von Flugplätzen mit Sichtflugverkehr).

Ein Signalfeld mit Landerichtungsanzeiger ist gem. NfL I - 94/03 anzulegen.

Ein Windrichtungsanzeiger (Windsack) in der üblichen Beschaffenheit und Farbe und mit folgender Mindestabmessung: Länge 3,40 m, Durchmesser 0,6 m (breites Ende), Durchmesser 0,3 m (schmales Ende) muss so aufgestellt sein, dass er aus der Luft und von den Betriebsflächen her ungehindert sichtbar ist und eine Anzeige für die Richtung und Stärke des Bodenwindes bietet.

Für Luftsportgeräte, Transportfahrzeuge und sonstige Fahrzeuge sind dem Umfang des Flugbetriebes entsprechende Flächen außerhalb der Flugbetriebsflächen zum Auf- und Abrüsten, Abstellen und zur Startvorbereitung vorzuhalten.

6. Einfriedung / Sicherung des Fluggeländes

In Zeiten, in denen Flugbetrieb stattfindet, ist das Gelände durch geeignete Maßnahmen gegen das Betreten durch Unbefugte zu sichern. An einmündenden Geh- und Fahrwegen sind - sofern noch nicht vorhanden - Verbotsschilder aufzustellen, die in mindestens einem Meter Höhe angebracht sind. Sie sollen 70 cm breit und 50 cm hoch sein und folgende Beschriftung tragen:

„Flugplatz
Betreten durch Unbefugte verboten“

Zwischen Flächen, auf denen Flugbetrieb stattfindet, und dem Platz, an dem sich Personen (auch Zuschauer) aufhalten, muss ein ausreichend großer Sicherheitsabstand eingehalten werden.

7. Auflagen für den Flugbetrieb

- 7.1 Bei der Durchführung des UL-Flugbetriebes sind die Bestimmungen der „Allgemeinverfügung des Bundesministers für Verkehr für den Betrieb von bemannten, nicht zulassungspflichtigen Luftfahrzeugen in der Bundesrepublik Deutschland“ in der jeweils gültigen Fassung zu beachten.
- 7.2 An Sonn- und Feiertagen darf in der Zeit vor 10.00 Uhr und nach 20.00 Uhr sowie werktags vor 09.00 Uhr und nach 21.00 Uhr (jeweils Ortszeit) kein Flugbetrieb durchgeführt werden.
- 7.3 Der in den Lärmschutzforderungen für UL-LFZ festgesetzte höchstzulässige Lärmgrenzwert darf nicht überschritten werden.



- 7.4 Der Umgang mit wassergefährdenden Stoffen (z.B. Kraftstoffe) darf nur über einer Auffangwanne erfolgen. Dabei ist sicherzustellen, dass keine Verunreinigungen ins Erdreich gelangen können.
- 7.5 Als Zuwegung zum / vom UL-Gelände dürfen nur die im Plan gekennzeichneten Wege und Straßen benutzt werden.
- 7.6 An- und Abflüge haben entsprechend den Regelungen in den Antragsunterlagen (siehe Anlagen 2 - 4) zu erfolgen. Die Meldepunkte SIERRA (von SW kommend) und NOVEMBER (von NO kommend) sind entsprechend der Darstellung in Anlagen 2 und 3 anzuwenden.
- 7.7 Zu der Richtfunkstrecke 16 EM 1443 (Jülich-Linnich) der E-Plus-Mobilfunk GmbH & Co.KG ist in der jeweiligen Durchquerung flugbetrieblich ein Mindestabstand von 30 m einzuhalten.
- 7.8 Die vorstehenden Regelungen 7.1 bis 7.7 sind in die FBO aufzunehmen.

8. Flugleitung / Anzeigepflicht

Der Flugbetrieb ist nur bei Anwesenheit eines/r sachkundigen Flugleiters/in zulässig. Diese/r ist von Ihnen schriftlich zu bestellen; es sollten nicht mehr als 15 Personen bestimmt werden. Die Namen der Flugleiter/innen sind mir jeweils aktuell mitzuteilen. Die zur Ausübung der Flugleitung erforderlichen Einrichtungen, Geräte und Hilfsmittel, insbesondere ein Telefonanschluss, sind bereitzustellen

Es ist ein Flugleiterbuch zu führen, in dem die jeweiligen betrieblichen Verhältnisse, Unregelmäßigkeiten und besondere Vorkommnisse eingetragen werden. In dem Flugleiterbuch sind jeweils der Name, das Datum sowie Uhrzeiten von Anfang und Ende der Flugleitertätigkeit aufzuzeichnen. Das Flugleiterbuch ist mir auf Verlangen vorzulegen.

Die Flugleitung muss während des Flugbetriebes jederzeit telefonisch erreichbar sein.

Diese Genehmigungsurkunde, nachträgliche Änderungen sowie auf den Flugplatz bezogene Verfügungen der Luftfahrtbehörde sind zu sammeln, sachgerecht zu ordnen und in einer so genannten Flugplatzakte aufzubewahren, die der Flugleitung zur Verfügung steht.

Vorkommnisse, die den Flugbetrieb wesentlich beeinträchtigen, sind mir unverzüglich anzuzeigen. Dies betrifft insbesondere Veränderungen am Sonderlandeplatz und seiner Umgebung, die den Flugbetrieb beeinflussen könnten. Außerdem sind Veränderungen in den An- und Abflugsektoren, auch soweit es sich um vorübergehende Hindernisse handelt, anzuzeigen (z.B. Antennen, Kräne, Schornsteine oder sonstige Aufbauten).

9. Hauptflugbuch

Alle Flugbewegungen (Starts und Landungen) sind in einem Hauptflugbuch zu dokumentieren. Die gem. § 70 Abs.1 LuftVG erforderlichen Angaben (u.a. Angaben der Luftfahrzeugführer) sind vom Flugleiter im Hauptflugbuch festzuhalten. Das Flugbuch ist mir auf Verlangen vorzulegen.



10. Versicherung

Für die Regelung von Personen- und Sachschäden muss eine „Flugplatzhalter-Haftpflicht-Versicherung“ abgeschlossen und für die Dauer dieser Genehmigung aufrechterhalten werden. Die bestehende Versicherungssumme in Höhe von mindestens 2,5 Mio. Euro pauschal für Personen- und Sachschäden ist weiterhin aufrecht zu erhalten.

11. Flugbetriebliche Besonderheiten für Motorschirme und fußstartfähige UL

Die Nähe der Windenergieanlagen zur Start- und Landebahn stellen eine bauliche Veränderung dar, die infolge der Windeinflüsse (Nachlaufeffekte) Auswirkungen auf den Flugbetrieb eines UL-Schleppverbandes, den Motorschirmen und den fußstartfähigen UL-LFZ (Motordrachen) haben können. Vorsicht und verantwortungsvolles Verhalten der UL-Piloten beim Durchflug der Nachlaufturbulenzen ist insofern erforderlich wie auch gegenseitiger Austausch der gesammelten Flugerfahrungen hierzu.

11.1 Aus Sicherheitsgründen sollen Piloten von Motorschirmen und Motordrachen ihre Start- und Landeanflüge außerhalb des Turbulenzonenbereiches durchführen und nur zu Windbedingungen, die einen sicheren Flugbetrieb zulassen.

11.2 Die Regelungen zu 11.1 gelten auch für UL-Schleppverbände („UL schleppt Hängegleiter“).

11.3 Wegen der erforderlichen besonderen Beachtung dieser Einflüsse ist ergänzend ein entsprechender Hinweis hierzu in die FBO aufzunehmen.

12. Regelung „Übergang Wirtschaftsweg“

12.1 Die neue Start- und Landebahn muss im Bereich der Kreuzung mit dem vorhandenen Wirtschaftsweg (im Bereich des Überganges zwischen Flur 18, Flurstücke 88 und 110 zu Flur 12, Flurstück 20) ausreichend befestigt werden. Die Ausgestaltung dieser Maßnahme muss gewährleisten, dass UL-LFZ sicher über den Wirtschaftsweg starten und landen bzw. rollen können und dass durch landwirtschaftlichen Verkehr auf dem Wirtschaftsweg keine Schäden an dem betroffenen Bahn-/Wegeabschnitt entstehen.

12.2 Der Wirtschaftsweg ist nördlich und südlich dieses Übergangsbereiches mit dem Hinweisschild „Flugbetrieb“ zu sichern.

12.3 Auf die Zustimmung der Stadt Linnich in Bezug auf die Inanspruchnahme des städtischen Wirtschaftsweges ist ergänzend hinzuweisen. Die Nebenbestimmungen 1 bis 4 in der städtischen Sitzungsvorlage (20. Sitzung des Werksausschusses vom 04.10.2012) in Bezug auf Errichtung, Tragfähigkeit, Verkehrssicherungspflicht, Haftungsausschluss der Stadt Linnich sowie Gewährleistung des landwirtschaftlichen und sonst berechtigten Verkehrs sind dauerhaft zu beachten.



III. Hinweise

1. Zuwiderhandlungen gegen die Auflagen dieser Genehmigung können gemäß § 58 Abs. 1 Nr. 11 LuftVG als Ordnungswidrigkeiten geahndet werden, falls sie nicht nach anderen Vorschriften mit Strafe bedroht sind.
2. Diese Genehmigung ersetzt nicht nach anderen Rechtsvorschriften erforderliche Genehmigungen und Erlaubnisse bzw. privatrechtlich erforderliche Zustimmungen und insbesondere auch nicht landschafts- und naturschutzrechtliche Vorschriften; für deren Einhaltung bei der jeweilige UL-Pilot selbst verantwortlich.
3. Diese Genehmigung ist zurückzunehmen oder zu widerrufen, wenn die Voraussetzungen für Ihre Erteilung nicht vorgelegen haben oder nachträglich nicht nur vorübergehend entfallen; sie kann widerrufen werden, wenn erteilte Auflagen nicht eingehalten werden (§ 6 Abs. 2 S. 3 LuftVG sowie § 48 i.V. mit § 53 LuftVZO).
4. Gemäß § 47 i.V. mit § 53 LuftVZO bin ich jederzeit berechtigt nachzuprüfen, ob der bauliche und betriebliche Zustand des Sonderlandeplatzes entsprechend dieser Genehmigung fortbesteht. Hierfür notwendige Auskünfte sind mir jederzeit zu erteilen.
5. Die Luftaufsicht wird in dem erforderlichen Maße vom Beauftragten für den Betrieb von Luftsportgeräten nach § 31c LuftVG i.V. mit § 60 letzter Satz LuftVZO) sowie meiner überörtlichen Luftaufsicht wahrgenommen.
6. Luftfahrtveranstaltungen bedürfen einer gesonderten Genehmigung (§ 24 LuftVG).
7. Das Gelände liegt im militärischen Tieffluggebiet der Bundesrepublik Deutschland. Auf den dortigen militärischen Flugbetrieb mit möglichen Mindestflughöhen von 500 Fuß über Grund wird - zur besonderen Berücksichtigung - hingewiesen.

IV. Vorbehalte

Die Anordnung nachträglicher Beschränkungen der Genehmigung für den Betrieb sowie weiterer Auflagen, insbesondere zur Wahrung der Sicherheit des Luftverkehrs und der öffentlichen Sicherheit und Ordnung sowie wegen ökologischer Erfordernisse oder aufgrund von Beeinträchtigungen des Fluglärmschutzes bleiben ebenso vorbehalten wie der jederzeitige Widerruf oder die Rücknahme bzw. der Teilwiderruf oder die Teilrücknahme der Genehmigung gemäß §§ 6 Abs. 2 Satz 3 LuftVG, § 48 i.V. mit § 53 LuftVZO sowie §§ 36, 48 und 49 VwVfG. NRW.

Sofern jährlich mehr als 500 Flugbewegungen zu verzeichnen sind, haben Sie mich hierüber in Kenntnis zu setzen, um weitergehende Regelungen im Hinblick auf evtl. lärmrelevante Untersuchungen und ggf. notwendige Geländeanpassungen im Hinblick auf die Dimensionierung von Sicherheitsstreifen und Rollwegen prüfen zu können.



V. Kostenentscheidung

Sie haben als Antragsteller die Kosten des Verfahrens zu tragen.

Es wird hierfür eine Gebühr in Höhe von **500,00 EURO** erhoben.



B. Verfahren

1. Antrag und Antragsunterlagen

Mit Schreiben vom 22.10.2012 beantragten Sie eine Genehmigung zur Änderung der bestehenden Flugplatzanlage. Bedingt durch die geplante Errichtung eines Windenergieparks auf südöstlich angrenzenden landwirtschaftlichen Freiflächen waren Änderungen in Bezug auf das An- und Abflugverfahren zu berücksichtigen, da durch diese Planung die bisherige Platzrunde im Süden des Sonderlandplatzes (SLP) flugbetrieblich nicht mehr aufrecht erhalten werden kann.

Es war u.a. eine Verlegung des SLP an einen anderen Ort ins Auge gefasst worden. In diesem Zusammenhang ließe sich eine Standortlösung in Lossdorf wegen ökologischer Bedenken allerdings nicht verwirklichen. Ein weiterer Alternativstandort auf einem renovierten Tagebaugelände in Inden ist wegen nahegelegener Freizeit- und Wandergebiete verworfen worden. Auch eine Fusionslösung mit einem anderen Verein östlich von Aldenhoven scheiterte, da sich ein Flächenbedarf für 70-90 UL-LFZ (für beide Vereine) dort nicht realisieren ließ. In der Folge wurde an Lösungen gearbeitet, die es ermöglichten, den Flugbetrieb am vorhandenen Standort und in Einklang mit dem geplanten benachbarten Windenergiepark fortzusetzen.

Nach Abwägung aller Varianten und nach Vorgesprächen mit diversen betroffenen Fachdienststellen und Institutionen wurde eine Planung erarbeitet, die eine Verlängerung der vorhandenen Start- und Landebahn vorsieht. Die vorhandene Start- und Landebahn auf den Grundstücken der Flur 18, Flurstücke 88 und 110 soll nunmehr von derzeit 280 m Länge (zuzüglich Sicherheitsstreifen) auf **385 m** Länge zuzüglich Startvorlaufstrecke und Sicherheitsstreifen nordöstlich um 50 m + 15 m bis zur Grundstücksgrenze sowie südwestlich um 113m + 15 m Länge auf dem vorhandenen Grundstück bis auf das angrenzende Grundstück Flur 12, Flurstück 201 verlängert werden, sodass eine Gesamtbahnlänge von **548 m** bzw. eine Flugfeld-Gesamtlänge von **578 m** entsteht. Das zusätzliche Start- und Landebahnstück wird derzeit noch landwirtschaftlich genutzt.

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 UL-Flugbetrieb zu gewährleisten.

Auf eine Platzrundenführung wird aufgrund des angrenzenden Windenergieparks (mit einem seitlichen Abstand von ca. 266 m zur Start- und Landebahn) verzichtet zugunsten von direkten An- und Abflugrouten über die verlängerte Start- und Landebahn. Für das An- und Abfliegen werden die Meldepunkte „SIERRA“ (von SW kommend) und „NOVEMBER“ (von NO kommend) eingerichtet. Entsprechend den in einem Bogenverlauf angeordneten Windenergieanlagen verläuft der künftige An- und Abflug parallel zu diesen Anlagen in einem seitlichen Abstand von ca. 250 m.

Den Antragsunterlagen liegt neben einem Eignungsgutachten eine gutachterliche Analyse zu den Auswirkungen der Windenergieanlagen auf den UL-Flugbetrieb bei,



das ausdrücklich keine Gefährdung aufgrund von Nachlaufturbulenzen für den UL-Flugbetrieb in Linnich-Boslar feststellt.

Sie begründen Ihr Vorhaben zusammenfassend damit,

- dass der vorhandene Flugbetrieb durch die längere Start- und Landebahn sicherer werde,
- dass kein neues Gelände in Anspruch genommen werden müsse (lediglich eine Erweiterung an bestehender Örtlichkeit),
- dass die gefundene Lösung im Einklang mit der Verwirklichung des Windenergieparks stehe,
- dass sich durch Aufhebung der Platzrunde die Lärmbelastungen für die Anwohner bei gleichbleibender Anzahl von Flugbewegungen (ca. 300 pro Jahr) wegen der weiter auseinander gezogenen An- und Abflugpunkte reduzieren und
- dass keine Landschafts- oder Naturschutzgebiete beeinträchtigt werden.

Durch die Verlängerung der Start- und Landebahn werden auf der Gesamtfläche der Start- und Landebahn zuzüglich den Startvorlauf- und Sicherheitsbereichen von insgesamt 578 m Länge Flächenverdichtungen auf 20 m Breite erforderlich. Die neue Betriebsfläche weist 28.807 qm gegenüber der bisherigen Betriebsfläche von 19.066 qm auf. Die Abstellfläche auf Flur 18, Flurstück 150 bleibt mit 5.114 qm unverändert. Neben der beschriebenen Erweiterung und den damit verbundenen Verdichtungsmaßnahmen sind keine weiteren Maßnahmen (wie z.B. Hallenerweiterung oder -Neubau) bzw. sonstige Kapazitätserweiterungen vorgesehen.

Für das Vorhaben liegen im Übrigen alle erforderlichen zivilrechtlichen Pacht- und Nutzungsverträge vor.



Dem Genehmigungsantrag lagen folgende Unterlagen bei:

	<u>Lt. Anhang 1</u>	<u>Genehmigungs-Anlage Nr.:</u>
1. Antragsschreiben		
2. Übersichtslageplan M 1:25.000	(Unterlage 1.1)	Anl. 1
3. Sichtenflugkarte M 1:25.000	(Unterlage 1.2.1)	Anl. 2
4. Sichtenflugkarte M 1:25.000	(Unterlage 1.2.2)	Anl. 3
5. Sichtenflugkarte, Längsschnitt M 1:25.000	(Unterlage 1.2.3)	Anl. 4
6. Lageplan M 1:2.500, Flurkarte mit Parzellen	(Unterlage 1.3)	
7. Flugplatzkarte/Lageplan Linnich M 1:500	(Unterlage 1.4.1)	Anl. 5
8. " " Betriebsflächenvergleich	(Unterlage 1.4.2)	Anl. 6
9. " " Bauliche Veränderungen	(Unterlage 1.4.3)	Anl. 7
10. Fluggeländegutachten DULF v. 08.10.2012	(Unterlage 2.1)	
11. Gutachten „...Windenergieanlagen“ Fraunhofer IWES Institut vom 26.09.2012	(Unterlage 2.2)	
12. Vereinsregisterauszug*, Pachtverträge*, Eigentümerschlüssel*	(Unterlagen 3, 4.1, 4.2 u. 4.4)	
13. Beschluss der Stadt Linnich i.S. „Wirtschaftsweg“ vom 11.10.2012	(Unterlage 4.5)	

* Die Unterlagen Nr. 3, 4.1, 4.2, und 4.4 wurden nicht ins Beteiligungsverfahren gegeben bzw. im Anhörungsverfahren nicht mit offengelegt. Der bislang gültige und fortbestehende Pachtvertrag für Hallen- und Abstellplätze (Vertrag „Unterlage 4.3“) lag den Antragsunterlagen nicht bei.

2. Anhörungsverfahren

Ich habe das Anhörungsverfahren in analoger Anwendung des § 73 Verwaltungsverfahrensgesetz NRW (VwVfG. NRW.) durchgeführt. In diesem Verfahren wurden die Stadt Linnich, der Kreis Düren, die Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS), die Wehrbereichsverwaltung West, die Bezirksregierung Köln, der Wasserverband Eifel-Rur, die Landwirtschaftskammer NRW, die Fa.EMR/Real Estate (E-Plus Mobilfunk GmbH Co. KG), die Windenergieanlagen-Fa. BMR energy solutions GmbH sowie die anerkannten nordrhein-westfälischen Naturschutzverbände - über deren Oberhausener Landesbüro - beteiligt. Gleichzeitig wurden die Antragsunterlagen für 1 Monat zu Jedermanns Einsicht nach entsprechender vorheriger ortsüblicher Bekanntmachung (mit Ausnahme der zivilrechtlichen Antragsunterlagen/Verträge zu 4.1-4.4) und mit der Gelegenheit zur Erhebung von Einwendungen und Anregungen öffentlich ausgelegt.

3. Gutachterliche Stellungnahme der DFS (§ 31 Abs. 3 LuftVG)

In ihrer Stellungnahme vom 26.11.2012 erhebt die Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS) grundsätzliche Bedenken gegen den künftigen SLP-Flugbetrieb. Es wird darauf hingewiesen, dass die geplante Erweiterung des SLP dazu führe, dass der umgebende Sicherheitsstreifen ein Maß von 415m x 50m aufweisen müsse. Diese Forderung sei vorliegend nicht uneingeschränkt umgesetzt worden. Auch dürften nach



Erweiterung die dann verfügbaren Startlaufstrecken nicht länger als 385m (anstelle von 435m bzw. 498m) sein. Die bislang eingerechneten Startvorlaufstrecken können nicht ohne weiteres mit eingeplant bzw. berücksichtigt werden. Hierbei geht die DFS von einer zu genehmigenden Pistenlänge von 385m aus. Sie kommt in Ihrer gutachtlichen Stellungnahme dabei zu dem Schluss, dass bei Einrichtung der beantragten Startvorlaufstrecken eine genehmigte Pistenlänge von 578m erforderlich sei. Genau dies ist Gegenstand meiner Genehmigung: Eine Pistenlänge von 548m zzgl. 2 x 15m Sicherheitsstreifen ergibt 578m. Somit kann eine Landestrecke LDA in beide Richtungen von 385m und jeweils eine Startlaufstrecke TORA 06 von 498m und eine TORA 24 von 435m ausgewiesen werden.

Der umgebende Sicherheitsstreifen bleibt jedoch unterhalb der Forderung der Richtlinie. Statt der geforderten 50m werden hier nur 40 - 44m erreicht. Auf Grund der geringen Nutzung des Sonderlandeplatzes und des eingeschränkten Nutzerkreises sowie der Tatsache, dass auch die bisherige Piste bis heute keinen breiteren Sicherheitsstreifen aufweist und es diesbezüglich noch nie zu Schwierigkeiten im Flugbetrieb kam, halte ich die Abweichung für vertretbar. Darüber hinaus ist zu berücksichtigen, dass die Piloten in der bisherigen flugbetrieblichen Situation eingewiesen und langjährig geübt sind. Sollten die Flugbewegungszahlen jedoch erheblich gesteigert werden, so habe ich ausdrücklich unter Ziffer A. IV. (Vorbehalte) eine Überprüfung zwecks richtlinienkonformer Anpassung der Streifen vorgesehen.

Weiterhin wird das Beibehalten einer Platzrunde empfohlen wie auch ein Verzicht auf die sogenannten Pflicht-Meldepunkte. Die zurzeit vorhandene Platzrunde kann auf Grund des geplanten Windparks nicht mehr beibehalten werden. Aus diesem Grund und wegen der geringen Nutzung hat man sich dazu entschlossen, die Platzrunde aufzugeben und den Sonderlandeplatz ausschließlich über einen direkten Anflugweg zu erreichen bzw. über einen direkten Abflugweg zu verlassen. Zur Kommunikation und Lagebestimmung der an-/abfliegenden Luftsportgeräte hat man jeweils eine feste Positionsmeldung definiert. Dies halte ich zur reibungslosen Abwicklung des Flugplatzverkehrs für sinnvoll und ausreichend.

Soweit von der DFS Bedenken vorgetragen worden sind, konnten diese auf Grund der vorstehenden Ausführungen ausgeräumt werden.

4. Stellungnahmen der übrigen beteiligten Behörden und Institutionen

- **Bürgermeister der Stadt Linnich**

Es werden keine Bedenken gegen die beantragte Erweiterung erhoben.

- **Landrat des Kreises Düren**

Es werden aus baurechtlicher, wasserwirtschaftlicher und immissionsschutzrechtlicher Sicht keine Belange betroffen. Auch bestehen aus naturschutz- und landschaftspflegerischen Gründen keine Bedenken. Es wird allerdings darauf hingewiesen, dass aufgrund der besonderen Lage im Außenbereich nicht in jedem Falle ein zeitnah wirksamer Löschangriff seitens der Feuerwehr Linnich gewährleistet werden könne.

**- Wehrbereichsverwaltung West**

Seitens der Wehrbereichsverwaltung werden keine grundsätzlichen Bedenken vorgebracht. Es wird auf betroffenes militärisches Tieffluggebiet und auf den dort möglichen Flugbetrieb hingewiesen (siehe Hinweis III. 7.). Ergänzend teilt die Wehrbereichsverwaltung mit, dass die im bisherigen Genehmigungsbescheid berücksichtigten militärischen Flugbetriebsauflagen und Abstimmungserfordernisse nunmehr entfallen können.

- Bezirksregierung Köln

Bedenken werden seitens der Bezirksregierung Köln nicht vorgetragen.

- Wasserverband Eifel-Rur

Bedenken werden seitens des Wasserverbandes Eifel-Rur nicht vorgetragen.

- Landwirtschaftskammer Rheinland

Bedenken werden seitens der Landwirtschaftskammer Rheinland (Bezirksstelle für Agrarstruktur Köln) nicht vorgetragen.

- E-Plus Mobilfunk GmbH & Co. KG

Bedenken werden seitens des Mobilfunkunternehmens nicht vorgetragen. Es wird vielmehr auf einen einzuhaltenden Mindestabstand von 30m zu einer betroffenen Richtfunkstrecke hingewiesen. Das Einhalten dieses Abstandes ist künftig durch eine entsprechende Erklärung des Antragstellers sowie die ergänzende Nebenbestimmung II. 7.7 sichergestellt.

- BMR energy solutions GmbH

Bedenken werden seitens des beteiligten Windenergieanlagen-Unternehmens nicht vorgetragen.

- Anerkannte Naturschutzverbände / private Einwendungen und Anregungen

Die beteiligten Naturschutzverbände haben keine Stellungnahme abgegeben. Auch von privaten Anwohnern sind keine Einwendungen oder Anregungen vorgetragen worden.



C. Begründung

I. Rechtsgrundlage

Vorliegend ist die Genehmigung zur Verlängerung der Start- und Landebahn eines SLP für UL-LZF beantragt worden. Die beantragte Verlängerung stellt eine wesentliche Erweiterung des bisherigen SLP dar.

Rechtsgrundlage für die beantragte Genehmigung ist § 6 Abs. 4 S. 2 LuftVG in Verbindung mit §§ 49 ff. LuftVZO.

Danach bedarf die wesentliche Änderung der Anlage oder des Betriebs eines Flugplatzes der Genehmigung. Hierauf finden die in § 6 Abs. 2 LuftVG aufgeführten Genehmigungsvoraussetzungen entsprechende Anwendung. Danach ist vor der Erteilung der Genehmigung besonders zu prüfen, ob die geplante Maßnahme den Erfordernissen der Raumordnung entspricht und ob die Erfordernisse des Naturschutzes und der Landschaftspflege sowie des Städtebaus und der Schutz vor Fluglärm angemessen berücksichtigt sind. Die Genehmigung ist zu versagen, wenn das in Aussicht genommene Gelände hierfür ungeeignet ist oder Tatsachen die Annahme rechtfertigen, dass die öffentliche Sicherheit oder Ordnung gefährdet wird. § 6 LuftVG stellt nach dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 17.02.1971 (DVBl. 1971, 415) die Erteilung einer Genehmigung - abgesehen von den zwingenden Versagungsgründen des § 6 Abs. 2 S. 3 LuftVG - in das Ermessen der zuständigen Behörde. Verwaltungsvorschriften im Rahmen der Bundesauftragsverwaltung nach Art. 85 Abs. 2 GG i.V.m. § 32 Abs. 6 LuftVG sind für den Vollzug des LuftVG und der LuftVZO nicht erlassen. Das Verfahren richtet sich daher nach den allgemeinen verwaltungsrechtlichen Grundsätzen.

II. Verfahren

1. Gegenstand der Entscheidung

Gegenstand der beantragten luftrechtlichen Entscheidung ist die Verlängerung der Start- und Landebahnflächen.

2. Zuständigkeit

Nach § 31 Abs. 2 Nr. 4 LuftVG i.V.m. Art. 87 d Abs. 2 GG obliegt die Genehmigung von Flugplätzen (Anlage und Betrieb) nach § 6 LuftVG den Ländern als Bundesauftragsverwaltung. Für die Erteilung dieser Genehmigung bin ich örtlich und sachlich zuständig (§ 39 LuftVZO i.V.m. § 2 Nr. 1 der Verordnung zur Bestimmung der zuständigen Behörden auf dem Gebiet der Luftfahrt).

3. Verfahrensrechtliche Beurteilung

Vorliegend handelt es sich um ein Änderungsgenehmigungsverfahren. Art und Umfang der vorzulegenden Unterlagen nach § 40 i. V. mit § 51 LuftVZO sind im Vorfeld zwischen Antragsteller und Genehmigungsbehörde im Hinblick auf die Notwendigkeiten und die sonstigen zu berücksichtigenden Belange abgestimmt worden (§ 51 Abs. 3 LuftVZO).



III. Eignung des Flugplatzgeländes

Zur Eignung des Flugplatzgeländes ist ein Eignungsgutachten erstellt worden, das Bestandteil der Antragsunterlagen geworden ist. Die gutachterlichen Aussagen zur Geländeeignung sind nachvollziehbar und entsprechen den rechtlichen und flugbetrieblichen Anforderungen.

1. Start- und Landebahnen

Die Start- und Landeflächen sind in Anlehnung an den Entwurf der Richtlinie für die Anlage und den Betrieb von Flugplätzen für Luftsportgeräte vom 13.03.1995 festgelegt worden und für den ausschließlichen Betrieb von UL-LFZ geeignet.

Soweit die DFS grundsätzliche Bedenken gegen den künftigen SLP-Flugbetrieb unter Hinweis auf eine unzureichende Dimensionierung erhebt, so können diese Bedenken im vorliegenden Verfahren als ausgeräumt angesehen werden:

- a) Zur Forderung eines umgebenden Sicherheitsstreifens von 415m x 50m: Dieser wird in der Länge richtlinienkonform dargestellt. Lediglich in der Breite wird er unterschritten, dies ist jedoch auf Grund der geringen Nutzung und des eingeschränkten Nutzerkreises sowie der Tatsache, dass hier bereits seit Jahren Flugbetrieb unfallfrei abgewickelt wird, toleriert.
- b) Zum Hinweis, dass eine verfügbare Startstrecken nicht länger als 385m (anstelle von 435m bzw. 498m) wegen der unzulässigen Berücksichtigung der eingerechneten Startvorlaufstrecken sein dürfe:
Hier ist die DFS von einer Pistenlänge von lediglich 385m ausgegangen. Tatsächlich beträgt die Pistenlänge einschließlich Streifen 578m, so wie sie von der DFS für die beantragten Startvorlaufstrecken auch gefordert werden.
- c) Zur Empfehlung, eine Platzrunde beizubehalten sowie auf die Pflicht-Meldepunkte zu verzichten:
Die Platzrunde kann auf Grund der geplanten Windkraftkonzentrationszone nicht beibehalten werden. Flugbetrieb ist nur im geplanten Rahmen also Direktanflug und Direktabflug möglich. Die Positionsmeldungen sind zur Abwicklung des Flugplatzverkehrs erforderlich.

2. Vorfeld

Dem Umfang des Flugbetriebes entsprechende Vorfeldflächen zum Auf- bzw. Abrüsten, zum Abstellen und zur Startvorbereitung von UL-LFZ sind ausreichend vorhanden.

3. Bodenseitige Verkehrsanbindung

Die Anbindung ist über öffentliche Verkehrswege gegeben.



IV. Raumordnung, Landes-/Regionalplanung und Städtebau

Im Genehmigungsverfahren war u.a. zu prüfen, ob die geplante Maßnahme den Erfordernissen der Raumordnung und der Landes- sowie Regionalplanung entspricht. Die raumordnungs- bzw. landes-/ regionalplanerischen Belange sind gewahrt. Es gibt keine Anhaltspunkte dafür, dass die vorgesehene Erweiterung des Flugplatzes in der bestehenden Örtlichkeit dieser Genehmigungsvoraussetzung zuwiderläuft, zumal auch seitens der beteiligten Fachdienststellen in diesem Zusammenhang keine Bedenken bzw. zu berücksichtigende entgegenstehende Belange vorgetragen worden sind.

Auch sind die Erfordernisse des Städtebaus bei der Entscheidung über die Genehmigung angemessen berücksichtigt und somit den Belangen der gemeindlichen Planungshoheit Rechnung getragen worden. Eventuelle Beeinträchtigungen derartiger Belange konnten nicht festgestellt werden. Durch den Flugbetrieb auf dem Sonderlandeplatz ergeben sich für die Stadt Linnich keine negativen städtebaulichen Auswirkungen; von der beteiligten Stadt Linnich sind in diesem Zusammenhang keine Bedenken vorgetragen worden.

V. Gefährdung der öffentlichen Sicherheit oder Ordnung

sowie

Beeinträchtigung sonstiger öffentliche Interessen

Ein zwingender Versagungstatbestand aufgrund einer Gefährdung der öffentlichen Sicherheit oder Ordnung ist ebenfalls nicht gegeben:

1. Brandschutz und Rettungswesen

Für das Fluggelände sind während des Flugbetriebes zur „Erste-Hilfe-Leistung“ und zur Brandbekämpfung neben einem Feuerlöschfahrzeug eine ausreichende Sanitätsausstattung sowie ausreichendes Rettungsgerät bereitzuhalten (siehe Ziffer II.2 der Nebenbestimmungen sowie Anlage 8). Die für den „Erste Hilfe“-Einsatz vorgesehenen Personen müssen u.a. entsprechend ausgebildet und eingewiesen sein. Zum Hinweis der Kreisverwaltung Düren, dass aufgrund der besonderen Lage im Außenbereich nicht in jedem Falle ein zeitnah wirksamer Löschangriff seitens der Feuerwehr Linnich gewährleistet werden könne, ist festzuhalten, dass sich die Lage des SLP gegenüber dem bisherigen Standort und dessen Zuwegungen nicht verändert hat. Der Antragsteller hat zunächst durch Vorhalten von ausreichend geeignetem Feuerlösch- und Rettungsgerät und in dessen Handhabung geübtem Personal für eine umgehende „Erstbekämpfung“ zu sorgen.

2. Sonstige öffentliche Interessen

Durch den zivilen Flugbetrieb werden öffentliche Interessen nach sachgerechter Bewertung der zu berücksichtigenden Belange auch im Übrigen nicht beeinträchtigt.



VI. Umweltauswirkungen, Naturschutz und Landschaftspflege

Der Sonderlandeplatz fällt unter die Regelungen des § 3 c, Satz 1 i.V. m. der Anlage 1 Nr. 14.12.2 UVPG, da es sich um den Bau eines Flugplatzes im Sinne der Begriffsbestimmungen des Abkommens von Chicago von 1944 zur Errichtung der Internationalen Zivilluftfahrt - Organisation (ICAO Annex 14) mit einer Start- und Landebahngrundlänge von weniger als 1.500 m handelt. Daher war in diesem Fall in Bezug auf die UVP-Pflicht eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalles nach den Kriterien der Anlage 2 zum UVPG erforderlich.

Eine UVP ist demnach nur durchzuführen, wenn das Vorhaben nach Einschätzung der zuständigen Behörde auf Grund überschlägiger Prüfung unter Berücksichtigung der in der Anlage 2 zum UVPG aufgeführten Kriterien erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen auf die in § 2 UVPG genannten Schutzgüter haben kann, die dann nach § 12 UVPG zu berücksichtigen wären.

Die ökologischen, landschaftsrechtlichen wie auch sonstige umweltrechtlich relevanten Auswirkungen des Vorhabens sind in den Antragsunterlagen beschrieben. Diese Angaben sind ausreichend und geeignet, um die Relevanz des Vorhabens für diese Güter in Bezug auf die nachstehenden Kriterien der Anlage 2 zum UVPG beurteilen zu können.

Merkmale des Projekts

Größe:

Die bisherige Start- und Landebahn wird von 280 m (zuzüglich der vorhandenen Sicherheitsstreifen) auf 385 m zuzüglich Startvorlaufstrecke plus Sicherheitsstreifen auf insgesamt 578 m Länge erweitert. Die neue Start- und Landebahn wird in der Breite nicht erweitert; diese beträgt nach wie vor 20 m. Die Flugbetriebsflächen werden von bislang 19.066 qm auf 28.807 qm erweitert. Die Erweiterungsflächen befinden sich zum einen innerhalb des bisherigen Flugbetriebsbereiches sowie auf landwirtschaftlich genutzten Flächen unter Hinzunahme einer Wirtschaftswegefäche.

Die Anlage bzw. Änderung steht darüber hinaus in keinem Zusammenhang mit anderen Projekten, die erhebliche Auswirkungen auf die Umwelt haben. Die Maßnahme wird zwar veranlasst durch einen benachbarten Park für Windenergieanlagen. Diese Maßnahme stellt jedoch eine gesonderte Planung dar, deren Umweltauswirkungen eigenständig in einem gesonderten Verfahren geprüft und im erforderlichen Umfang zu berücksichtigen sind.

Nutzung natürlicher Ressourcen:

Zur Schaffung der Start- und Landebahnflächen sind keine Bodenversiegelungen vorgesehen. Auf den neuen Start- und Landebahnflächen entsteht aus vormaligem Ackerland im betroffenen Bereich eine Grünland-/Rasenfläche. Es werden keine natürlichen Ressourcen am Standort genutzt. Die für die Herstellung und den Betrieb der UL-LFZ benötigten natürlichen Ressourcen (Wasser, Erdöl) sind hier nicht beachtlich, weil diese unabhängig von der Position des Landeplatzes benötigt werden.



Abfallerzeugung:

Abfälle in beachtenswertem Umfang werden nicht erzeugt. Geringe Mengen anfallender Abfälle, wie z.B. Reinigungsmittel, Betriebsmittel können ohne weiteren Aufwand nach den Bestimmungen des Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetzes (KrW-/AbfG) entsorgt werden.

Umweltverschmutzung und Belästigung:

Der Antragsteller führt aus, dass die bisherige Anzahl an Flugbewegungen sich durch die Verlängerung der Start- und Landebahn nicht erhöhen werden. Es verbleibt somit bei 300 Flugbewegungen (150 Starts, 150 Landungen). Dies bedeutet umgerechnet auf ein Jahr, dass noch nicht einmal täglich geflogen wird. Durch die Verlängerung der Start- und Landebahn wird künftige keine Platzrunde mehr geflogen. Die künftigen direkten An- und Abflüge ermöglichen einen größeren Abstand der UL-LFZ zu bewohnten Ortschaften, was eine Lärmreduzierung zur Folge hat. Durch das Überfliegen von nicht bewohntem Gebiet bei Starts- sowie Landungen werden unzumutbare Lärmbeeinträchtigungen vermieden. Nachtflugbetrieb ist darüber hinaus ausgeschlossen. Sofern es - entgegen der angenommenen Planung - zu einer Erhöhung des Flugbetriebes kommen sollte, ist im Genehmigungsbescheid ausdrücklich eine Überprüfung der Lärmauswirkungen vorbehalten.

Derzeit lässt das Prüfungsergebnis in diesem Zusammenhang den gesicherten Schluss zu, dass auf Grund der geringen Flugbewegungen an dem zu bewertenden Sonderlandeplatz durch die dort entstehenden Luftverunreinigungen und den Lärm keine schädlichen oder unzumutbaren Einflüsse auf die Umwelt zu besorgen sind.

Unfallrisiko:

Der Betrieb mit UL-LFZ stellt ein geringes Risiko dar. Aus diesen Gründen gelten international die Anlage und der Betrieb solcher SLP als unkritisch in Bezug auf die Sicherheit der Anwohner vor Gefahren durch den Flugbetrieb.

Durch die Verlängerung der Start- und Landebahn und den damit verbundenen geänderten An- und Abflugstrecken wird zudem der Flugbetrieb über Ortschaften im An- und Abflugbereich durch Verzicht auf eine Platzrunde entbehrlich, was einen zusätzlichen Sicherheitsgewinn darstellt.

Standort des Projektes

Die besondere ökologische Empfindlichkeit eines Gebiets, das durch ein Vorhaben möglicherweise beeinträchtigt wird, war unter Berücksichtigung der Kumulierung mit evtl. anderen Vorhaben in ihrem gemeinsamen Einwirkungsbereich zu beurteilen:

Der geographische Raum, der durch das Projekt möglicherweise beeinträchtigt wird, ist die ländlich geprägte und landwirtschaftlich genutzte Umgebung von Linnich. Wie bereits ausgeführt, ist eine Kumulierung mit anderen Vorhaben nicht gegeben. Eine besondere Empfindlichkeit des Raumes kann im Hinblick auf die Maßnahme und den im An- und Abflugbereich veränderten Flugbetrieb nicht festgestellt werden. Die An- und Abflugroute berührt das Naturschutzgebiet (Barmer See) nicht; das Gebiet wird



in ausreichender Höhe (ca. 300 m) überflogen. Weitere besondere Schutzgebiete sind nicht relevant.

Merkmale der potenziellen Auswirkungen

Ausmaß der Auswirkungen:

UL-LFZ emittieren den geringsten Lärm unter den motorgetriebenen LFZ. Der max. zulässige Lärmgrenzwert - maßgeblicher Lärmpegel über dem Referenz-Lärmmesspunkt in ca. 150 m Höhe bei voller Startleistung - der UL-LFZ liegt bei 60 dB (A).

Eine Erhöhung des Flugbetriebes ist nicht vorgesehen. Es kommt vorliegend aufgrund geänderter An- und Abflugverfahren vielmehr zu Lärmreduzierungen. Die verbleibenden Lärmauswirkungen betreffen keine Wohngebiete. Es ist demnach ergänzend davon auszugehen, dass insofern auch die anwendbaren Werte des § 2 Abs. 2 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm beachtet sind.

Die Verlängerung der Start- und Landefläche stellt nach § 4 LG NRW zwar formal einen Eingriff in Natur und Landschaft dar. Vorliegend ist durch die konkrete Inanspruchnahme der bislang landwirtschaftlich genutzten Fläche und die dadurch entstehende neue Grasfläche sowie die Nutzung des Teilbereiches „Wirtschaftsweg“ jedoch keine ökologische Beeinträchtigung festgestellt worden. Auch seitens der beteiligten Landschaftsbehörden sind diesbezüglich keine Bedenken vorgetragen oder Kompensationsforderungen erhoben worden.

Grenzüberschreitender Charakter

-liegt nicht vor

Schwere und Komplexität der Auswirkungen:

Es handelt sich um einen Flugplatz für UL-LFZ, der im Wesentlichen einer Nutzung für Freizeitaktivitäten dient. Der Flugplatz wurde bereits 1998 behördlich genehmigt und weist ca. 300 Flugbewegungen (Starts- und Landungen) im Jahresdurchschnitt auf. Eine Ausdehnung des Flugbetriebes ist mit dem geplanten Vorhaben nicht verbunden. Hinsichtlich der Lärmauswirkungen wird es aufgrund der geänderten An- und Abflüge wegen des Wegfalles der Platzrunde zu einer Reduzierung diesbezüglicher Beeinträchtigungen kommen.

Dauer, Häufigkeit und Reversibilität der Auswirkungen:

Dauerhafte, irreversible Auswirkungen sind durch die Erweiterung der Start- und Landebahn und die unveränderte Anzahl an Flugbewegungen nicht zu erwarten. Ökologische Beeinträchtigungen sind bislang nicht festzustellen. Für evtl. nachträglich notwendig werdende Regelungen wegen ökologischer oder lärmbedingter Beeinträchtigungen - die derzeit nicht absehbar sind - ist ausdrücklich eine Vorbehaltsregelung im Bescheid vorgesehen, sodass auf ggf. bislang nicht relevante Beeinträchtigungen noch angemessen reagiert werden kann.



Ergebnis der Umweltverträglichkeitsvorprüfung

Unter Berücksichtigung der relevanten Auswahlkriterien des UVPG ist bei dem Vorhaben weder aufgrund seiner Art, seiner Größe oder seines Standortes mit erheblichen Auswirkungen auf umweltrelevante Schutzgüter zu rechnen. Eine weitergehende Verpflichtung zur Durchführung einer UVP besteht nicht. Diese Einschätzung ist auch im Rahmen der Behörden- und Verbandsbeteiligung bestätigt worden.

Der Verzicht auf Durchführung einer UVP wird noch gesondert bekannt zu geben sein.

Darüber hinaus ist keine Notwendigkeit für ökologische Kompensationsmaßnahmen gegeben.

VII. Zusammenfassende Abwägung

Es ist geprüft worden, ob mit der beantragten Genehmigung öffentliche und oder sonstige Belange beeinträchtigt werden. Grundlage dieser Prüfung waren die Antragsunterlagen und die im Rahmen des Beteiligungsverfahrens eingegangenen Stellungnahmen der beteiligten Behörden und sonstigen Institutionen.

Die Umweltauswirkungen des Vorhabens, die Eignung des Flugplatzgeländes und die Möglichkeit einer Gefährdung der öffentlichen Sicherheit oder Ordnung durch das Vorhaben sind eingehend untersucht worden. Verbleibende Beeinträchtigungen können vor dem Hintergrund des mit Verlängerung der Start- und Landefläche verbundenen Sicherheitsgewinns für Luftfahrzeuge hingenommen werden.

Es sind weder fluglärmbedingte Gesundheitsgefährdungen noch eine Gefährdung der öffentlichen Sicherheit oder Ordnung durch das Vorhaben zu erwarten.

Die Auswirkungen des Vorhabens, die sich im Wesentlichen auf die Lärmauswirkungen beziehen, bleiben - wie bisher - auf den Tagzeitraum beschränkt und sind Dritten gegenüber zumutbar, zumal es gegenüber der bisherigen flugbetrieblichen Situation künftig zu Lärminderungen kommt. Auf eine weitergehende lärmtechnische Untersuchung kann aufgrund der zu erwartenden Lärmauswirkungen vorerst verzichtet werden. Für den Fall einer Erhöhung des Flugbetriebes ist hierzu ausdrücklich eine weitergehende Prüfung vorbehalten worden.

Die kommunale Planungshoheit wird nicht beeinträchtigt.

Die z.T. grundsätzlichen Bedenken der DFS sind aufgrund der Ausführungen zur flugbetrieblichen Eignung der Planung unter Ziffer C. III. als ausgeräumt anzusehen.

Es werden weder öffentliche noch private Belange derart beeinträchtigt, dass die Genehmigung zu versagen wäre.

Dem zugrunde liegenden Antrag konnte somit nach sachgerechter Prüfung aller zu wertender Belange bei Beachtung der verfügbaren Nebenbestimmungen entsprochen werden.



VIII. Begründung der Kostenentscheidung

Diese Entscheidung ist gemäß § 32 Abs. 1 Nr. 13 LuftVG und § 107 LuftVZO i.V. mit dem Gebührenverzeichnis Abschnitt V. Ziffer 5. c) der Anlage zu § 2 der LuftKostV in der zurzeit geltenden Fassung kostenpflichtig. Nach diesen Vorschriften wurde eine Gebühr in Höhe von 500,00 EURO festgesetzt.

Ziffer V. 5. c) des Gebührenverzeichnisses sieht für Genehmigungen dieser Art eine Gebühr in Höhe von 150,- Euro bis 2.000,- Euro vor. Unter Berücksichtigung des bislang angefallen Verwaltungsaufwandes und der Bedeutung bzw. des wirtschaftlichen Wertes der Entscheidung für den Antragsteller erscheint eine Gebühr in Höhe von **500,00 EURO** angemessen.

Ich bitte, den festgesetzten Betrag (500 EUR) innerhalb von zwei Wochen unter Angabe des Kassenzeichens **T2435315095ULLINNICH** auf das Konto der Landeskasse Düsseldorf, Konto 41 000 12, bei der WestLB, BLZ 300 500 00, zu überweisen.

IX. Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Bescheid und die enthaltene Gebührenfestsetzung kann innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe Klage erhoben werden. Die Klage ist gegen das Land Nordrhein-Westfalen, vertreten durch die Bezirksregierung Düsseldorf, Cecilienallee 2, 40474 Düsseldorf zu richten und muss den Kläger sowie den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen und soll einen bestimmten Antrag enthalten.

Die Klage ist beim zuständigen Verwaltungsgericht Aachen, Adalbertsteinweg 92 im Justizzentrum, 52070 Aachen schriftlich* einzureichen oder zur Niederschrift zu erklären. Wird die Klage schriftlich erhoben, so sollen ihr zwei Durchschriften beigefügt werden. Falls die Frist durch das Verschulden eines von Ihnen Bevollmächtigten versäumt werden sollte, so würde dessen Verschulden Ihnen zugerechnet werden.

Es wird darauf hingewiesen, dass eine Klage gegen die Gebührenentscheidung gemäß § 80 Abs. 2 Nr. 1 Verwaltungsgerichtsordnung keine aufschiebende Wirkung hat.

*Die Klage kann auch in elektronischer Form nach Maßgabe der Verordnung über den elektronischen Rechtsverkehr bei den Verwaltungsgerichten und den Finanzgerichten im Lande Nordrhein-Westfalen – ERVVO VG/FG – vom 07. November 2012 (GV. NRW. S. 548) eingereicht werden.



Hinweise zur Klageerhebung in elektronischer Form und zum elektronischen Rechtsverkehr finden Sie auf der Homepage des Justizministeriums des Landes Nordrhein-Westfalen (www.justiz.nrw.de).

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag

Hebgen
(Hebgen)



E. Anhänge

Anhang 1
Anhang 2

Anlagen zum Genehmigungsbescheid
Abkürzungsverzeichnis

**Anhang 1****Anlagen zum Genehmigungsbescheid**

Die folgenden Anlagen sind in den Antragsunterlagen mit besonderem Genehmigungsvermerk versehen worden:

Anlage 1	Übersichtskarte, M 1: 25.000	(Unterlage 1.1)
Anlage 2	Sichtanflugkarte, M 1: 25.000	(Unterlage 1.2.1)
Anlage 3	Sichtanflugkarte, M 1: 25.000	(Unterlage 1.2.2)
Anlage 4	Sichtanflugkarte (Längsschnitt), M 1:25.000	(Unterlage 1.2.3)
Anlage 5	Flugplatzkarte - Lageplan, M 1: 500	(Unterlage 1.4.1)
Anlage 6	Flugplatzkarte - Lageplan, M 1: 500 -Vergleich alte/neue Betriebsfläche-	(Unterlage 1.4.2)
Anlage 7	Flugplatzkarte - Lageplan, M 1: 500 -Bauliche Veränderungen-	(Unterlage 1.4.3)
Anlage 8	Liste der Mindestausstattung an Rettungsgeräten und Löschmittel	



Anhang 2

Abkürzungsverzeichnis

Antragsteller/Genehmigungsinhaber/Platzbetreiber

Ultraleicht-Flug-Club Linnich e.V.

DULF

Deutscher Ultraleichtflugverband e.V.

DFS

Deutsche Flugsicherung GmbH, Langen

FBO

Flugbetriebsordnung

FBP

Flugplatzbezugspunkt

FluglärmG

Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm

GG

Grundgesetz

LDA

Landing Distance Available - verfügbare Landestrecke

LFZ

Luftfahrzeug/e

LG NRW

Gesetz zur Sicherung des Naturhaushalts und zur Entwicklung der Landschaft / Landschaftsgesetz Nordrhein-Westfalen

LuftKostV

Kostenverordnung der Luftfahrtverwaltung

LuftVG

Luftverkehrsgesetz

LuftVO

Luftverkehrs-Ordnung

LuftVZO

Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung

NFL

Nachrichten für Luftfahrer

NO

Nordosten

SLP

Sonderlandeplatz

SW

Südwesten

TORA

Take-Off Run Available - verfügbare Startlaufstrecke

UL-LFZ

Ultraleicht-Luftfahrzeug/e



UVP

Umweltverträglichkeitsprüfung

UVPG

Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung

VwVfG NRW

Verwaltungsverfahrensgesetz für das Land Nordrhein-Westfalen