



Bezirksregierung Düsseldorf, Postfach 300865, 40408 Düsseldorf

Per Postzustellungsurkunde
Luftsportverein Wipperfürth e.V.
Postfach 1343
51677 Wipperfürth

Datum: 27. September 2013

Seite 1 von 24

Aktenzeichen:
26.01.01.03.38
bei Antwort bitte angeben

Herr Nüse
Zimmer: 3030
Telefon:
0211 475-5209
Telefax:
0211 475-3988
andreas.nuese@
brd.nrw.de
Herr Rotter

Luftverkehr
Sonderlandeplatz Wipperfürth-Neye
Ihr Antrag vom 06.03.2009 in der Fassung vom 12.04.2012/13.12.2012

Anlagen: Lagekarte und Übersichtsplan

Änderungsgenehmigung

Sehr geehrte Damen und Herren,

auf Ihren o.g. Antrag wird meine luftrechtliche Genehmigung zur Anlage und zum Betrieb des Sonderlandeplatz Wipperfürth-Neye vom 30.04.1968, zuletzt geändert am 08.12.1980, 04.07.1996, 15.09.1999 und 21.11.2005, wie folgt geändert:

1. Die bestehende Start- und Landebahn für motorgetriebene Luftfahrzeuge mit einer Länge von 550 m zwischen den Schwellen wird im Westen vor der Schwelle 11 um 230 m Startvorlaufstrecke verlängert. Im Osten wird die Startvorlaufstrecke vor der Schwelle 29 von jetzt 50 m um 70 m auf insgesamt 120 m verlängert. Die Gesamtbreite der Start-/Landebahn wird von 25 m auf 30 m erweitert.

Dienstgebäude:
Am Bonnhof 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

Zahlungen an:
Landesamt für Finanzen NRW
Konto-Nr.: 4 100 012
BLZ: 300 500 00 Helaba
IBAN:
DE41300500000004100012
BIC:
WELADED



Verfügbare Längen:

Betriebsrichtung	TORA	LDA
11	780 m	550 m
29	670 m	550 m

Erläuterung: TORA: Take-Off Run Available / Verfügbare Startlaufstrecke, LDA: Landing Distance Available / Verfügbare Landestrecke

- Die Ausdehnung der geänderten Start- und Landebahn ergibt sich verbindlich aus der beigefügten Lagekarte (M 1:5000) bzw. dem Übersichtsplan (M 1:25000).

Für diese Entscheidung wird eine Gebühr i. H. v. 500 Euro erhoben.

Nebenbestimmungen

- Die Platzhalterhaftpflichtversicherung ist zu erweitern. Die Deckungssumme für Schadensfälle muss mindestens 500.000 Euro (Personenschaden: 300.000 Euro; Sachschaden: 200.000 Euro) betragen. Ein entsprechender Nachweis der Versicherung ist mir vorzulegen.
- Die Markierung der Start- und Landebahn ist an die Vorgaben der Richtlinie über die Markierung und Befeuern von Flugplätzen mit Sichtflugbetrieb (derzeit: „*Gemeinsame Grundsätze des Bundes und der Länder über die Markierung und Befeuern von Flugplätzen mit Sichtflugbetrieb*“, NfL I 94/03) anzupassen.
- Vor der Inbetriebnahme ist mir eine gutachterliche Stellungnahme über die Tragfähigkeit der Betriebsflächen für motorgetriebene Luftfahrzeuge vorzulegen.



4. Die Inbetriebnahme der Start- und Landebahn für motorgetriebene Luftfahrzeuge darf erst erfolgen, wenn ich dies auf Grund einer Abnahmeüberprüfung gestattet habe (§ 44 Abs. 1 und 3 LuftVZO i. V. m. § 53 Abs. 1 LuftVZO).
5. Die Flugplatzbenutzungsordnung ist zu überarbeiten und mir zur Genehmigung vorzulegen (§ 43 Absatz 1 LuftVZO i.V. m. § 53 Abs. 1 LuftVZO).
6. Für eine Veröffentlichung der Änderungen im Luftfahrt-Handbuch AIP VFR haben Sie mir die entsprechenden Unterlagen zuzusenden. Nach entsprechender Prüfung dieser Unterlagen werde ich die Veröffentlichung veranlassen. Die dadurch entstehenden Kosten sind von Ihnen zu tragen.
7. Es sind folgende Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen für den Verlust der Biotopfunktion durch die Beseitigung einer Hecke umzusetzen:
 - a. Die Rodung der bestehenden Hecke darf nur außerhalb der Brutzeit von Vögeln, also zwischen Ende Oktober und Ende Februar, erfolgen.
 - b. Nach Erhalt dieses Genehmigungsbescheides, spätestens jedoch bis zum 15.11.2014, ist eine parallel zum Rad- und Gehweg verlaufende, 140 m lange und 5 m breite Landschaftshecke nach Maßgabe des Landschaftspflegerischen Begleitplans und in enger Abstimmung mit der Unteren Landschaftsbehörde zu pflanzen.

Vorbehalt nachträglicher Anordnungen sowie des Widerrufs

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 aus Gründen des Fluglärmschutzes, bleiben ebenso vorbehalten wie der jederzeitige Widerruf oder die Rücknahme bzw. der Teilwiderruf oder die Teilrücknahme der Genehmigung gemäß § 6 Abs. 2 LuftVG i. V. m. 53 LuftVZO sowie §§ 48 und 49 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG).

Hinweis

Gem. § 17 Abs. 6 Bundesnaturschutzgesetz i.V.m. § 6 Abs. 8 Landschaftsgesetz NRW sind die die festgesetzten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen der Unteren Landschaftsbehörde zur Eintragung in das Verzeichnis mitzuteilen. Hierfür sollten Sie die inhaltliche und technische Form der Datenübermittlung mit der ULB abstimmen.

Begründung

Der Luftsportverein Wipperfürth e.V. betreibt den Sonderlandeplatz Wipperfürth-Neye. Die Genehmigung für den Betrieb dieses Sonderlandeplatzes besteht seit dem 30.04.1968. Der Flugplatz ist für Flächenflugzeuge bis zwei Tonnen und für Hubschrauber bis 5,7 Tonnen maximalem Startgewicht zugelassen und verfügt über eine unbefestigte Graspiste für motorgetriebene Luftfahrzeuge und eine daneben liegende, ebenfalls unbefestigte Segelfluggpiste mit Zulassung für die Startformen Winden- und Flugzeugschlepp (Änderungsgenehmigung vom 08.12.1980). Für den Betrieb von Ballonen (Änderungsgenehmigung vom 04.07.1996) und Ultraleichtflugzeugen (Änderungsgenehmigung vom 15.09.1999) besteht die Pflicht, eine vorherige Genehmigung durch den Platzbetreiber einzuholen. Mit Änderungsgenehmigung vom 21.11.2005 änderte sich der Status des Flugplatzes vom Verkehrslandeplatz zum Sonderlandeplatz.

Der Luftsportverein Wipperfürth e.V. hat am 06.03.2009 zunächst eine Verlängerung der Startvorlaufstrecken der bestehenden Start- und Lan-



debahn für Motorflugzeuge um 350 Meter in westlicher Richtung sowie um 70 Meter in östlicher Richtung beantragt. Die Breite der Bahn sollte von 25 auf 30 m vergrößert werden.

Ziel des Vorhabens ist eine Optimierung der flugbetrieblichen Situation bei Starts von Luftfahrzeugen. Zum einen sollen sich hierdurch die Überflughöhen über angrenzende bebaute Bereiche vergrößern, zum anderen verbesserten sich mit einer Vorverlegung der Startpunkte die Sicherheitsreserven, die z.B. für das Ausrollen im Falle eines Startabbruchs benötigt werden. Die Lage der Landeswellen soll unberührt bleiben. Die Verlagerung des Startpunktes im Westen soll ausschließlich für Starts in Richtung Osten genutzt werden. Die hierfür erforderlichen Ostwetterlagen liegen zu etwa 25 % im Jahr vor. Die Erweiterung der Bahnbreite diene der Anpassung des Flugplatzes an die Richtlinie zur Anlage von Flugplätzen für den Sichtflugbetrieb (NfL I 327/01). Eine Änderung des Flugbetriebs, insbesondere eine Ausweitung, soll mit dem Vorhaben nicht verbunden sein.

Zu dem Vorhaben hatte ich am 14.12.2010 verschiedene Behörden und Träger öffentlicher Belange beteiligt. Die dazu eingegangenen Anregungen und Bedenken hatte ich dem Antragsteller am 31.05.2011 mitgeteilt. Es wurden u.a. Bedenken zu Fragen des Natur- und des Hochwasserschutzes geäußert. Der Antrag vom 06.03.2009 wurde daraufhin überarbeitet und mit Datum vom 12.04.2012 neu gefasst. Entsprechend den Ergebnissen eines Ortstermins mit Vertretern der Naturschutzverbände wurde nunmehr eine Verlängerung der Startvorlaufstrecke im Westen um nur noch 230 Metern beantragt. Der Luftsportverein Wipperfürth e.V. hat dazu Gutachten zur Umweltverträglichkeitsuntersuchung einschließlich eines Fachbeitrags Artenschutz sowie einer Landschaftspflegerischen Begleitplanung erstellen lassen. Durch die Verkleinerung der beantragten Verlängerung von 350 Metern auf 230 Meter im Westen vor der Schwelle 11 entfiel der ursprünglich notwendige Erdmassenaus-



gleich. Zu entfernen ist hierfür jedoch eine Hecke, für die im unmittelbaren Umfeld eine Ausgleichspflanzung vorgesehen ist. Ich habe zu dem geänderten Antrag am 05.09.2012 und 03.01.2013 erneut verschiedene Behörden und Träger öffentlicher Belange beteiligt.

Insgesamt reichten diese nachfolgende Anregungen und Bedenken ein:

a.) Lärmschutz

Partei Bündnis90/ Die Grünen, Ortsverein Wipperfürth: Durch die Verlagerung des Startpunktes würden zukünftig andere Bewohner der Neye-Siedlung gestört.

b.) Naturschutz

Landesbüro der Naturschutzverbände: Es fehle im Zusammenhang mit der UVP an einer eingehenden Untersuchung der Schutzgüter sowie eine Abwägung von Alternativen, einschließlich der Nullvariante, weil durch das Vorhaben ein Naturschutz- bzw. FFH-Gebiete überplant wird, weil neben dem Naturschutz auch andere Schutzgüter wie Gewässerschutz, Boden- und Lärmschutz betroffen seien. Die Beeinträchtigung der geschützten Lebensräume könne nicht durch Lärmschutz gerechtfertigt werden, weil auch ohne die Verlängerung der Bahn die zulässigen Richtwerte nicht überschritten würden und die positiven Effekte nur bei Starts in Richtung Osten auftreten, welche nur einen Anteil von ca. 10 % der Gesamtstarts hätten. Die Auswirkungen der zusätzlichen Lärmbelastung im FFH-/NSG-Gebiet seien nicht ausreichend betrachtet, es fehle an einer artenbezogenen Untersuchung und einer Betrachtung der Auswirkungen auf die Lebensräume der einzelnen Arten. Außerdem sei nicht geklärt, ob und ggf. wie diese Auswirkungen kompensiert werden könnten. Die Eingriffs- /Ausgleichsbewertung erscheine wegen des Betrachtungszeitraums von nur 30 Jahren als nicht ausreichend. Das Vorkommen von Braunem Auenboden und Auengley sei eine boden-



kundliche Besonderheit, die ausgeglichen werden müsse. Das Anlegen des Radwanderweges stelle eine negative Vorbelastung für schützenswerte Arten dar; eine weitere Beeinträchtigung der sensiblen Auenbereiche des FFH-Gebietes sei wegen der Summationswirkung nicht hinnehmbar. Die geplante Erweiterung der Start- und Landebahn widerspreche den Schutzziele des NSG Wupper und Wipper bei Wipperfürth, hier der Wiederherstellung einer intakten Auenlandschaft. Durch das Vorhaben würden außerdem die Lebensräume nach der FFH-Richtlinie Anhang I, die ebenfalls Erhaltungsziel der Verordnung über das NSG sind, bedroht. Insgesamt sei daher eine Befreiung von den Vorschriften der Verordnung erforderlich. Die FFH-Verträglichkeitsuntersuchung fuße auf veralteten Daten, weil sie sich auf die Voruntersuchung zur FFH-Verträglichkeit aus 2003 beziehe und Kartierungsdaten heranziehe, die älter als 5 Jahre sind. So werde u.a. in Bezug auf den Rotmilan nicht der aktuelle Ist-Zustand wiedergespiegelt. Wegen möglicher erheblicher Beeinträchtigungen eines Natura-2000-Gebietes sei eine förmliche FFH-Verträglichkeitsuntersuchung erforderlich.

Partei Bündnis 90/ Die Grünen, Ortsverein Wipperfürth: Die Inanspruchnahme von FFH-Flächen sei für eine reine Verlagerung der Lärmauswirkungen nicht zu rechtfertigen. Auch wenn nur Randbereiche der Wupperaue betroffen wären könne dies nicht toleriert werden, weil bereits jetzt im FFH-Gebiet widerrechtlich Ballonstarts stattfänden. Kompensationsmaßnahmen seien nicht Ziel führend, es gehe um eine Extensivierung der der Nutzung der Wupperaue und deren naturschutzmäßige Weiterentwicklung.

Landesamt für Natur, Umwelt- und Verbraucherschutz NRW: Durch die Verlängerung der Start- und Landebahn würden Pufferflächen der FFH-Lebensraumtypen im FFH-Gebiet DE-4810-301 beansprucht; es ist frag-



lich, ob die dieser Eingriff (z.B. der Verlust potentieller Lebensräume für die Fauna) vor dem Hintergrund der Lärminderung notwendig bzw. verhältnismäßig ist. Die Auffassung des Gutachters, dass das Vorhaben unter Berücksichtigung der Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen keine erheblichen Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes zur Folge haben dürfte, wird geteilt. Aus Gründen der Rechtssicherheit sollte eine separate artenschutzrechtliche Prüfung durchgeführt werden, wobei die bereits in der FFH-Verträglichkeitsprüfung betrachteten Arten unter rein artenschutzrechtlichen Gesichtspunkten ebenfalls zu berücksichtigen seien.

Untere Landschaftsbehörde beim Oberbergischen Kreis: Die Durchführung des Vorhabens bedürfe einer landschaftsrechtlichen Befreiung von den Geboten und Verboten der Verordnung zum Naturschutzgesetz. Diese soll nach Einholung eines Votums des Landschaftsbeirates nicht erteilt werden. Es bestehen artenschutzrechtliche Bedenken, weil die im Planungsraum vorkommenden Rote-Liste-Tier- und Pflanzenarten, insbesondere die nach der dem BNatSchG streng geschützten Vogelarten, nicht im Erhaltungszustand ihrer Population nachhaltig beeinträchtigt werden dürfen. Dazu werden Auszüge aus dem Landschaftsplan, dem Biotopkataster, dem Landschaftskataster etc. vorgelegt. Nach der Änderung der Ausbauplanung wurde durch die Untere Landschaftsbehörde am 27.05.2013 eine landschaftsrechtliche Befreiung erteilt.

Bezirksregierung Köln als Höhere Landschaftsbehörde: Aus den Unterlagen seien die Betroffenheit der UVP-relevanten Umweltmedien sowie die ggfls. erforderlichen Vermeidungs- und Gegenmaßnahmen hinreichend deutlich erkennbar. Das Benehmen der Höheren Landschaftsbehörde zur Zulassung des Eingriffes wird mit folgender Ergänzung bestätigt: da die Zulassung des Vorhabens nicht zeitlich befristet ist, sind auch die festgelegten Kompensationsmaßnahmen dauerhaft in ihrer



vorgesehenen Funktionserfüllung zu sichern. Sofern die luftverkehrsrechtliche Zulassungsfähigkeit des Vorhabens besteht, wird die Beurteilung des Gutachters, dass unter Beachtung der Vermeidungs- und Minderungsmaßnahme keine erheblichen Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes in seinem Schutzzweck sowie in seinen für die Erhaltungsziele maßgeblichen Bestandteilen entstehen, geteilt. Der landschaftspflegerische Begleitplan sowie die FFH-VU enthielten weitgehend nachvollziehbare und für die Zulassungsentscheidung überwiegend vollständige Angaben bezüglich einer Artenschutzprüfung. Aufgrund aktueller Erkenntnisse zum Bestand des Rotmilan und seiner Habitate dränge sich zwingend eine Nachkartierung und ggfls. Neubeurteilung einer möglichen Betroffenheit als aktualisierte Entscheidungsgrundlage auf. Mit Schreiben vom 22.10.2012 stimmte die Bezirksregierung Köln dem Ergebnis der nachträglich eingereichten Artenschutzprüfung zu, wonach unter Berücksichtigung der vorgeschlagenen Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung keine erheblichen Beeinträchtigungen bzw. Verschlechterungen des Erhaltungszustandes verursacht werden.

c.) **Flugbetriebliche Sicherheit**

Landesbüro der Naturschutzverbände: Mit einer Erweiterung der Landebahn nach Westen werde das Vogelschlagrisiko erhöht.

Fa. Poli-Film GmbH: Die vertikalen Abstände zwischen den baulichen Anlagen des Werkes der Fa. Poli-Film im Westen der Start- und Landebahn verringerten sich bei Starts Richtung Westen möglicherweise noch weiter. Sie seien bereits jetzt bedenklich gering. Auch bei Landungen von Luftfahrzeugen könnte eine zu geringe Überflughöhe die Folge sein. Es sei ein faktisches Verschieben der Schwelle in Richtung Westen zu besorgen, das bei gleichbleibendem Winkel der An- und Abflugfläche zu Kollisionen mit einem Schornstein des Werkes führen könnte. Bauliche



Erweiterungen des Werkes auch in die Höhe könnten durch die Planung beeinträchtigt werden.

d.) **Wasserrecht**

Landesbüro der Naturschutzverbände: Die geplante Start- und Landebahn würde in den Entwicklungskorridor der Wupper hineinragen; dieser Aspekt sei in der FFH- Verträglichkeitsprüfung und im landschaftspflegerischen Begleitplan nicht berücksichtigt worden. Möglicherweise werde das Überschwemmungsgebiet der Wupper beeinträchtigt. Es bestehe die Gefahr einer Verschmutzung des Grundwassers; auch müsse untersucht werden, inwieweit eine Verschmutzung des Oberflächenwassers von Aue und Wupper zu befürchten sei.

Untere Wasserbehörde beim Oberbergischen Kreis: Die vorgesehene Baumaßnahme liege nach der ersten Planung teilweise im festgelegten Überschwemmungsgebiet der Wupper und sei damit genehmigungspflichtig. Ein gesonderter hochwasseraufsichtlicher Genehmigungsbescheid seitens der Unteren Wasserbehörde sei nicht erforderlich, wenn eine baurechtliche Zulassung, bei deren Erteilung auch die Genehmigungsvoraussetzungen des § 113 LWG NRW geprüft werden, erforderlich ist. Jedoch seien verschiedene Auflagen in die Baugenehmigung aufzunehmen (keine Inanspruchnahme des restlichen Überschwemmungsgebietes, keine Verunreinigung des Gewässers bei den Bauarbeiten, Änderungen oder Erweiterungen der Anlage nur mit neuer Befreiung nach § 113 LWG NRW). Unter Berücksichtigung der Planungsänderung teilte der Oberbergische Kreis am 23.10.2012 mit, dass das Vorhaben nach dem zweiten Planungsentwurf nicht mehr im gesetzlich festgestellten Überschwemmungsgebiet der Wupper liege.

Bezirksregierung Köln als Obere Wasserbehörde: Die Gewässerentwicklung der Wupper werde nach dem ersten Planungsentwurf in dem



betrachteten Abschnitt weiter eingeengt, sodass Bedenken gegen das Vorhaben bestanden. Es sei nicht abschließend festzustellen, inwieweit durch das Vorhaben in Anspruch genommene Gewässerentwicklungsflächen für die Umsetzung der Wasserrahmenrichtlinie unabdingbar sind. Diese wasserwirtschaftlichen Bedenken wurden mit Schreiben vom 22.10.2012 nach der Planungsänderung (Reduzierung der Bahnverlängerung) zurückgenommen.

e.) **Bodenschutz**

Untere Bodenschutzbehörde beim Oberbergischen Kreis: Aus bodenschutzrechtlicher Sicht bestehen bei Einhaltung der Vorgaben des Landschaftspflegerischen Begleitplans keine Bedenken.

Der Geologische Dienst NRW, die Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS) und die Stadt Hückeswagen äußerten keine Bedenken.

Begründung

1. Gegenstand der Entscheidung

Gegenstand der beantragten luftrechtlichen Entscheidung ist die Erweiterung der Start- und Landebahn für den Motorflug des Sonderlandeplatzes Wipperfürth-Neye gemäß dem Antrag vom 06.03.2009 in der Fassung vom 13.12.2012.

2. Zuständigkeit

Nach § 31 Abs. 2 Nr. 4 LuftVG i. V. m. Art. 87 d Abs. 2 GG obliegt die Genehmigung von Flugplätzen nach § 6 LuftVG den Ländern als Bundesauftragsverwaltung. Für die Erteilung der Genehmigung bin ich im vorliegenden Fall örtlich und sachlich zuständig (§ 50 LuftVZO i. V. m. § 39 Abs. 2 LuftVZO).



3. Verfahrensrechtliche Beurteilung

Der Antrag mit den dazugehörigen vollständigen Unterlagen war nach § 6 Abs. 4 S. 2 LuftVG zu bescheiden. Danach ist eine Änderungsgenehmigung erforderlich, wenn die Anlage oder der Betrieb des Flugplatzes wesentlich erweitert oder ergänzt werden soll. Maßnahmen zur Erweiterung der Start- und Landebahn auf einem für den Betrieb mit Segelflugzeugen, Motorsegler, motogetriebenen Luftfahrzeugen und Hubschraubern vorgesehenen Fluggelände stellen eine wesentliche Änderung dar. Hierauf finden die in § 6 Abs. 2 LuftVG erwähnten 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. 2 LuftVG – in das Ermessen der zuständigen Behörde. Allgemeine 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 Luftverkehrszulassungs-Ordnung (LuftVZO) nicht erlassen. Das Verfahren richtet sich daher nach den allgemeinen verwaltungsrechtlichen Grundsätzen. Das Genehmigungsverfahren ist entsprechend den von der Bundesverwaltungsgerichtsrechtsprechung entwickelten Vorgaben an das Verwaltungsverfahren durchgeführt worden. Alle erkennbar von der Maßnahme Betroffenen wurden rechtzeitig am Verfahren beteiligt.



4. Eignung des Flugplatzgeländes

Das Gelände des Sonderlandeplatzes ist für eine Erweiterung der Start- und Landebahn in dem hier genehmigten Umfang geeignet. Durch die Erweiterung der Startvorlaufstrecken erhöht sich die flugbetriebliche Sicherheit am Flugplatz Wipperfürth, weil Luftfahrzeuge bewohnte Gebiete nach dem Start in größerer Höhe überfliegen können. Eine erhöhte Gefährdung der Industrieanlagen der benachbarten Fa. Poli-Film ergibt sich nicht, weil die Landeswellen nicht verlegt werden. Somit bleiben die Anflugflächen gleich. Für Starts in Richtung Westen vergrößert sich sogar die Überflughöhe der Gebäude.

Auch ergeben sich keine Anhaltspunkte für eine Erhöhung des Vogelschlagrisikos.

Der Flugplatz ist eingestuft in die Codezahl 1 gemäß der Richtlinie des Bundesministeriums für Verkehr, Bauen und Stadtentwicklung vom 02.11.02001 (NfL I 327/01). Die sich daraus ergebenden Hindernisbegrenzungsflächen wurden untersucht, diese Fläche durchdringende Hindernisse sind nicht vorhanden. Die Flugbetriebsflächen sind entsprechend dieser Richtlinie eingerichtet.

5. Fluglärmenschutz

Erhebliche oder gar unzumutbare Lärmauswirkungen sind durch die Erweiterung Start- und Landebahn nicht zu erwarten. Ausweislich der vorgelegten Schalltechnischen Immissionsprognosen verringert sich hierdurch die Fluglärmbelastung in den nahegelegenen Siedlungsgebieten.

Die erstellten lärmphysikalischen Gutachten der Fa. Accon GmbH Ingenieurbüro für Schall- und Schwingungstechnik, Greifenberg, vom 30.06.2009, ergänzt am 15.09.2011, konstatieren für den geplanten Ausbauzustand Dauerschallpegel von über 55 dB(A) nur an einzelnen Gebäuden im Nahbereich des Flugplatzes. Die Erweiterung der Landebahn bewirkt an den berechneten Immissionsorten eine Verringerung der Fluglärmbelastung bis zu 3,8 dB(A). Mithin ergeben sich keine von



einigen Einwendern befürchteten erheblichen Belastungen für andere, bisher weniger belasteten Anwohner.

Die verwendeten gutachterlichen Berechnungsgrundlagen sind nicht zu beanstanden. Sie basieren auf den Flugbewegungszahlen des Jahre 2008, die sich nach plausibler Aussage des Antragstellers zukünftig nicht erheblich verändern werden. In dieser Flugbetriebsprognose wurde jeweils nach Start- / Landerichtung und verwendetem Luftfahrzeugmuster differenziert. Zu Grunde gelegt wurden außerdem richtigerweise die im Lageplan eingezeichneten An- und Abflugrichtungen.

Weiterhin wurden zur Immissionsberechnung und zur Beurteilung der Lärmauswirkung acht Immissionsorte ausgewählt. Diese liegen unterhalb und direkt neben den An- bzw. Abflugwegen der Startrichtungen 11 und 29. Es erfolgte eine Berechnung jeweils des „status quo“ und des Ausbauzustandes bezüglich der beantragten Veränderung der start- und Landebahnlänge. Die Berechnungen erfolgten zusätzlich gesondert für den Flugbetrieb an Sonntagen. Alle Ergebnisse und die Differenzwerte der jeweiligen Betrachtungen wurden dargestellt.

Der Gutachter kommt zu dem Ergebnis, dass sowohl nach dem bisherigen Ausbauzustand wie nach den ursprünglich geplanten Veränderungen (Ausbau der Start- und Landebahn in Richtung Westen um 350 m) Mittelungspegel über 55 dB(A) tags nur auf dem Flugplatz selbst auftreten werden. Durch die geplante Verlegung der Startschwelle wird im Osten eine minimale Pegelerhöhung von unter 0,1 dB(A) bewirkt, im Westen, d.h. im Bereich der angrenzenden Wohnbebauung, werden die Werte um bis zu 3,8 dB(A) verringert.

Nach den gutachterlichen Berechnungen entstehen selbst bei Einzelbetrachtung des durchschnittlichen Flugbetriebs eines Sonntags der sechs verkehrsreichsten Monate Mittelungspegel von über 55 dB(A) lediglich im Randbereich des Wohngebiets Neye.



Das Gutachten ist plausibel und in sich schlüssig. Die Berechnungsgrundlagen sind nachvollziehbar, die Berechnung selbst erfolgte durch eine geeignete Software. Die Ergebnisse werden daher hier verwendet.

Die Vorhabensträgerin hat auf meine Anforderung hin das o.g. Schalltechnische Gutachten in Bezug auf die Veränderung der Ausbauplanung (Reduzierung auf 230 m in Richtung Westen) überprüfen lassen. Das beauftragte Ingenieurbüro kommt in seiner Stellungnahme vom 15.09.2011 zu dem Ergebnis, dass eine um 120 m reduzierte Verlängerung der Start- und Landebahn nur geringfügige Pegeländerungen an den maßgeblichen Immissionsorten von max. 0,2 dB(A) zur Folge hat. Das heißt, die Lärmreduzierung, die mit dem Ausbau erreicht werden kann, fällt an vier der acht betrachteten Immissionsorte um 0,1 bzw. 0,2 dB(A) geringer aus. Trotzdem ergeben sich durch den Ausbau Fluglärmpegelreduzierungen zwischen 0,4 und 3,8 d(A).

Insgesamt ist festzustellen, dass der beantragte Ausbau den gesetzgeberischen Zielen des Lärmschutzes entgegenkommt.

6. Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP)

Gemäß § 3 a Umweltprüfungsverträglichkeitsgesetz (UPVG) war festzustellen, ob für das Vorhaben eine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) besteht. Eine FFH-Verträglichkeitsuntersuchung aus dem Jahr 2004 zeigte allgemeine Auswirkungen auf die Natur und Landschaft durch die geplanten Baumaßnahmen, wie den Wegfall von Biotopflächen, die Beeinträchtigung der Vogelfauna und das Heranrücken von Betriebsflächen an die Wupper. Erhebliche Beeinträchtigungen auf die Schutzziele des örtlichen FFH-Gebietes seien danach nicht zu erwarten, wenn bestimmte Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen umgesetzt werden. Durch die Baumaßnahmen seien aber Auswirkungen auf FFH-Schutzgüter



nicht ausgeschlossen (u.a. Biotopverluste durch die Vernichtung einer Hecke, Störungen empfindlicher Vogelarten). Nach Auffassung des Bundesministerium für Umwelt ist eine UVP-Pflicht in der Regel zu bejahen, wenn es sich bei dem Vorhaben um ein Projekt gemäß § 10 Abs. 1 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) handelt, das geeignet ist, ein Gebiet von gemeinschaftlicher Bedeutung oder ein europäisches Vogelschutz zu beeinträchtigen. Da eine mögliche Beeinträchtigung des FFH-Gebietes nicht ausgeschlossen werden kann, bin ich nach Prüfung von einer Pflicht zur Durchführung einer UVP ausgegangen und habe diese durchgeführt.

Im Rahmen eines Scoping-Termin i. S. von § 5 UPVG am 12.10.2009 auf dem Sonderlandeplatz Wipperfürth sowie mit Schreiben vom 18.11.2009 habe ich den Antragsteller über Inhalt und Umfang der voraussichtlich nach § 6 UPVG beizubringenden Unterlagen unterrichtet. Hierzu legte mir der Antragsteller folgende Unterlagen vor:

- Genehmigungsantrag vom 06.03.2009, aktualisiert Dezember 2010 und 12.04.2012/ 13.12.2012
- Technische Vorhabensbeschreibung, Nov. 2008 und 12.04.2012
- Übersichtsplan, Lageplan, Längsschnitte, Querschnitt
- Lärmphysikalisches Gutachten, Juni 2009 und 15.09.2011
- FFH-Verträglichkeitsuntersuchung, September 2010
- Landschaftspflegerischer Begleitplan zur Startpunktverlagerung am Sonderlandeplatz Wipperfürth Neye, 31.10.2011, Büro hellmann + Kunze, Reichshof
- Fachbeitrag Artenschutz gem. § 44 BNatSchG zur Verlagerung des Startpunktes am Sonderlandeplatz Wipperfürth-Neye am 21.10.2011, Büro hellmann + kunze, Reichshof

Die nach §§ 7 und 8 UPVG vorgeschriebene Unterrichtung und Beteiligung jener Behörden, deren umweltbezogener Aufgabenbereich durch



das Vorhaben berührt wird, wurde am 14.12.2010 eingeleitet. Den nachfolgend genannten Behörden und Trägern öffentlicher Belange wurde unter Übersendung der Planungsunterlagen (FFH-Verträglichkeitsuntersuchung September 2010, Landschaftspflegerischer Begleitplan September 2010, Untersuchung zu § 113 Abs. 2 LWG (Überschwemmungsgebiet)) Gelegenheit gegeben, hierzu Stellung zu nehmen und Einwendungen zu erheben: Stadt Wipperfürth, Stadt Hückeswagen, Bezirksregierung Köln, Oberbergischer Kreis, Wupperverband, Geologischer Dienst NRW, Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz, Landesbüro der Naturschutzverbände NRW.

Weiterhin wurde mit öffentlicher Bekanntmachung in den betroffenen Gebieten die Öffentlichkeit an dem Verfahren beteiligt, indem die o. g. Unterlagen während des Zeitraumes von einem Monat 14.01.2011-14.02.2011 im Alten Stadthaus der Stadt Wipperfürth zu jedermanns Einsicht ausgelegt wurden. Hierauf und auf die Einwendungsfristen wurde durch örtübliche Bekanntmachung vom 23.12.2010 hingewiesen. Es gingen Stellungnahmen von privaten Personen und juristischen Personen des Privatrechts ein, die oben bereits zusammengefasst wurden.

I. Zusammenfassende Darstellung der UVP nach § 11 UVPG

Darstellung der erheblichen Wirkungen des Vorhabens auf Schutzgüter

Schutzgut Mensch

Östlich des Platzes befinden sich Wohnbebauungen der Stadt Wipperfürth. In westlicher Richtung liegt ein Gewerbegebiet mit wenigen einzelnen Wohnhäusern und im Süden einige Einzelhöfe. Innerhalb der Siedlungsgebiete kommt insbesondere den Wohngebieten höchster Schutz zu. Die Ergebnisse des o.g. lärmphysikalischen Gutachtens zeigen, dass sowohl im Status Quo als auch im Ausbauzustand Dauerschallpegel von über 55 db(A) nur an einzelnen Gebäuden im Nahbereich des Flugplatzes zu erwarten sind. Die veränderte Lärmsituation



durch den Ausbau des Landeplatzes ergibt im Wesentlichen eine Verringerung der Fluglärmbelastung in bebauten Bereichen. Nachts ergeben sich keine Belastungen aus dem Fluglärm, da wie bisher kein nächtlicher Flugbetrieb geplant ist. Bezüglich der Berechnungsmethoden wird auf den obenstehenden Abschnitt „Fluglärm“ verwiesen.

Schutzgut Tier

Aus einer intensiven Zielarten-Erfassung im Jahr 2004 lagen konkreten Hinweise auf das Vorkommen besonders / streng geschützter Tierarten gem. Anlage 1 Spalte 2 und 3 BArtSchV vor. Für das Vorhaben wurde eine Artenschutzprüfung dahingehend vorgenommen, ob mit dem Vorhaben Schädigungs- und Störungsverbote gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 1 – 14 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) verwirklicht werden. Verbots- tatbestände gemäß des o. g. Gesetzes sind das Verbot einer Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten, Tötungsverbot und Störungsverbot. Als planungsrelevante Arten wurden insgesamt neun Fledermausarten, zehn Greifvogel- bzw. Eulenarten sowie elf weitere Singvogel- bzw. sonstige Vogelarten berücksichtigt. Besonderes Augenmerk wurde auf den mit einem Horst in unmittelbarer Nähe zum Sonderlandeplatz an- sässigen Rotmilan gelegt.

Nach den Untersuchungen ist mit der Verlagerung des Startpunktes am Sonderlandeplatz Wipperfürth-Neye keine Verschlechterung des Erhaltungszustands der lokalen Populationen der als planungsrelevant ermit- telten Arten zu erwarten. Die ökologische Funktion der vom Eingriff be- troffenen Biotopflächen im räumlichen Zusammenhang wird weiterhin erfüllt und der Erhaltungszustand der lokalen Populationen der Arten verschlechtert sich nicht.

Schutzgut Vegetation

Als potentielle natürliche Vegetation gibt der landschaftspflegerische Begleitplan im Untersuchungsraum den Stieleichen-Hainbuchen-



Auenwald einschließlich der bach- und flussbegleitenden Erlenwälder an. Durch die geplanten Maßnahmen wird in die Vegetation des Planungsgebietes eingegriffen. Die Verlängerungsstrecke ragt im Westen um ca. 80 m in das bestehende Naturschutzgebiet „Wupper und Wipper bei Wipperfürth“ hinein, welches als Natura-2000-Gebiet gemeldet wurde. Es ist erforderlich, eine ca. 700 m² umfassende Strauchhecke aus bodenständigen Gehölzen und Ziergehölzen zu beseitigen. Diese Wildhecke geht als Lebensraum für Vögel, Insekten und Kleinsäuger verloren. Eine Ersatzpflanzung ist vorgesehen.

Schutzgut Boden

Vorliegend ist ein 60 – 200 cm starker Brauner Auenboden, stellenweise Auengley, anzutreffen. Er ist gem. den Angaben des Oberbergischen Kreises aus 2011 einem Bodentyp der Kategorie II zuzuordnen, das sind Böden mit extremen Wasser- und nährstoffangeboten als natürlicher Lebensraum für seltene Vegetationsgesellschaften. Nach der Karte der schutzwürdigen Böden des Geologischen Dienstes NRW aus 2004 unterliegt der Braune Auenboden der Schutzwürdigkeitsstufe 1. Bodeneingriffe sind jedoch nach der Änderung des Plans (Verlängerung der Startvorlaufstrecke im Westen um nur noch 230 m) nicht erforderlich.

Schutzgut Wasser

In unmittelbarer Nähe zum Flugplatz fließt die Wupper. Sie weist dort eine Gewässergüte der Klasse II auf. Von Seiten des Wupperverbandes wurde festgestellt, dass selbst die nach dem ersten Entwurf geplanten Bodenbewegungen im westlichen Bereich nicht zu einer Verschlechterung der Hochwassersituation führen können. Eine zusätzliche Gefährdung der Grund- und Oberflächenwasserverschmutzung ist nicht gegeben, da mit der beantragten Maßnahme keine Änderung in Anzahl, Typ und Klasse der eingesetzten Fluggeräte verbunden sind. Dieser



Einschätzung hat sich die Bezirksregierung Köln als Gewässerschutzbehörde angeschlossen.

Seite 20 von 24

Schutzgut Luft

Das Wettergeschehen wird im Planungsgebiet überwiegend durch Westwind-Strömungen geprägt. Luftbelastungen treten nur in geringem Umfang aufgrund des Straßenverkehrs auf der Bundesstraße 237 auf. Da in Folge der Verlängerung der Start- und Landebahn keine Steigerung der jährlichen Flugbewegungszahlen erwartet wird, ist auch mit keiner Steigerung der Schadstoffemissionen durch Luftfahrzeuge zu rechnen.

Schutzgut Landschaft/ Erholung

Der Untersuchungsraum hat abgesehen von den Betätigungen des Luftsportvereins keine besondere Bedeutung für die landschaftsorientierte Erholung der Bevölkerung.

Schutzgut Kultur

Kultur- und sonstige Sachgüter, die Objekte von gesellschaftlicher Bedeutung und öffentlichem Interesse sind, sowie Bodendenkmäler gemäß § 3 Denkmalschutzgesetz Nordrhein-Westfalen sind im unmittelbaren Umfeld des Planungsgebietes nicht vorhanden.

II. Zusammenfassende Bewertung der UVP nach § 12 UPVG

Eine Bewertung der Wirkungen des Vorhabens auf Schutzgüter ergibt - unter Berücksichtigung der vorgelegten Gutachten sowie Einwendungen von Behörden, Privatpersonen, Unternehmen und Träger öffentlicher Belange - dass vorhabenbedingt keine so gewichtigen Beeinträchtigungen von Schutzgütern im Sinne des § 11 UVPG zu besorgen sind, dass



das beantragte Vorhaben fachplanungsrechtlich in Frage zu stellen wäre.

So entsteht keine weitere Beeinträchtigung der Lärmbelästigung durch den Flugverkehr am Sonderlandeplatz für Anwohner der näheren Umgebung. Dauerschallpegel über 62 db(A), die als Beurteilungswerte aus medizinischer, psychologischer und sozialwissenschaftlicher Sicht herangezogen wurden, sind in den angrenzenden Wohngebieten nicht zu erwarten.

Die gutachterlichen Feststellungen über die weitere Erfüllung der ökologische Funktion der vom Eingriff betroffenen Biotopflächen und den Erhaltungszustand der lokalen Populationen der Arten wurden von der Unteren und der Höheren Landschaftsbehörde geprüft. Die FFH-Voruntersuchung enthält nach Auffassung der Höheren Landschaftsbehörde weitgehend nachvollziehbare und für die Zulassungsentscheidung überwiegend vollständige Angaben, insbesondere bezüglich der Artenschutzprüfung. Der Verbotstatbestand der Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten wird danach für keine der vorkommenden Arten erfüllt. Auch das Tötungsrisiko erhöht sich durch das Vorhaben nicht signifikant. Zusätzliche Störungen können für den Rotmilan nicht gänzlich ausgeschlossen werden, jedoch ist davon auszugehen, dass die Erheblichkeitsschwelle der Störungen nicht erreicht wird. Das Eintreten von Verbotstatbeständen nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 – 3 BNatSchG kann für die im Untersuchungsraum vorkommenden Arten daher ausgeschlossen werden. Mit einem erhöhten Vogelschlagrisiko ist nicht zu rechnen, da sich die Flugbewegungszahlen nicht erhöhen werden.

Einer erheblichen Beeinträchtigung der Vegetation wird durch die Umsetzung der vorgesehenen dauerhaften Ausgleichsmaßnahmen (Gehölzpflanzung parallel zum Rad- und Gehweg) ausreichend entgegen gewirkt.

Weiterhin ist festzustellen, dass das Vorhaben bei Umsetzung aller Vermeidungs-, Minderungs- und Ausgleichsmaßnahmen (geringere Ver-



längerung der Startvorlaufstrecke als ursprünglich geplant, Beseitigung der Hecke außerhalb der Brutzeit von Vögeln, Ersatzpflanzung) keine erheblichen Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes „Wupper und Wipper bei Wipperfürth“ in seinen für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen im Sinne der FFH-VU zur Folge hat und somit als verträglich einzustufen ist.

Durch die Untere Landschaftsbehörde des Oberbergischen Kreises wurde am 27.05.2013 für den Eingriff gem. § 67 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG eine Befreiung von den Ge- und Verboten des Landschaftsplans zum Naturschutzgebiet „Wupperraue“ erteilt.

Abschließende Abwägung

Als Ergebnis der vorgenommenen Abwägung unter Berücksichtigung aller entscheidungserheblichen Tatsachen ist festzustellen, dass keine Gründe vorliegen die beantragte Genehmigungsänderung zu versagen. In die Gesamtabwägung habe ich u.a. das Interesse des Antragstellers an einer Nutzung einer verlängerten Start- und Landebahn für Motorflugzeuge bei Ostwetterlagen und mögliche Auswirkungen auf die Schutzgüter des LuftVG berücksichtigt. Beeinträchtigungen insbesondere auf naturschutzrechtliche Belange sind als gering zu bewerten, mit der Pflanzung einer Hecke wird der notwendige anlagebedingte Eingriff (Beseitigung einer als Lebensraum dienenden Strauchhecke) ausgeglichen. Insgesamt war dem Ziel einer Verbesserung des Fluglärmschutzes sowie der flugbetrieblichen Sicherheit eine höhere Bedeutung zuzumessen. Entscheidungserheblich kommt hinzu, dass ein Kompromiss zwischen den Naturschutzbehörden sowie Naturschutzverbänden und dem Antragsteller getroffen wurde, in dem ein neuer Antrag gestellt wurde worin die Verlängerung der Start- und Landebahn im Westen statt auf 350 Meter auf nur 230 Meter festgelegt worden ist.



Begründung der Kostenentscheidung

Nach § 107 LuftVZO erheben die Luftfahrtbehörden Gebühren nach der Luftverkehrszulassungsordnung (LuftVZO). Die Entscheidung erfolgt gemäß § 107 LuftVZO i. V. m. §§ 1, 2, 3 und 8a der Kostenverordnung der Luftfahrtverwaltung (LuftKostV) und Abschnitt V Ziff. 5 Buchst. b) des aktuellen Gebührenverzeichnisses lässt einen Gebührenrahmen zwischen 150 Euro bis 50.000 Euro zu. Unter Berücksichtigung der Bedeutung des wirtschaftlichen Werts oder des sonstigen Nutzens der Entscheidung ist eine Gebühr in Höhe von 500 Euro angemessen.

Ich bitte darum, den o.g. Betrag unter Angabe des Kassenzzeichens T2435327105LSVWIPPER innerhalb von 14 Tagen auf das aus Seite 1 angegebene Konto der Landeskasse zu überweisen.

Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Bescheid und die enthaltene Gebührenfestsetzung kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage erhoben werden. Die Klage ist gegen 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 Köln, Appellhofplatz, 50677 Köln schriftlich einzureichen oder zur Niederschrift zu erklären. Die Klage kann auch in elektronischer Form nach Maßgabe der Verordnung über den elektronischen Rechtsverkehr bei den Verwaltungsgerichten und den Finanzgerichten im Land Nordrhein-Westfalen – ERVVO VG/FG – vom 07. November 2012 (GV. NRW. S. 548) eingereicht werden.

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.

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).



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

Durch die Bürokratieabbaugesetze I und II ist das einer Klage bisher vorgeschaltete Widerspruchsverfahren abgeschafft worden. Zur Vermeidung unnötiger Kosten empfehle ich Ihnen, sich vor Erhebung einer Klage zunächst mit mir in Verbindung zu setzen. So können etwaige Unstimmigkeiten bereits im Vorfeld einer Klage sicher behoben werden. Die Klagefrist von einem Monat wird durch einen solchen außergerichtlichen Einigungsversuch jedoch nicht verlängert.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag

(Nüse)