



Vermerk
zur Allgemeinen UVP-Vorprüfung für den Einzelfall gem. § 9 Abs. 4 UVPG

Zusammenfassung der Bewertung und Begründung der Entscheidung

Ausgangslage und geplante Änderungen:

Das Universitätsklinikum Halle betreibt auf dem Dach des Klinikgebäudes (Haus 1) in der Ernst-Grube-Straße in Halle-Kröllwitz einen im Jahre 2001 luftrechtlich genehmigten Hubschrauber-Sonderlandeplatz („Dachlandeplatz“), der 2003 in Betrieb genommen wurde.

Im Rahmen des luftrechtlichen Genehmigungsverfahrens wurde für die Anlage und den Betrieb dieses Hubschraubersonderlandeplatzes keine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt.

Es sollen nun 2 neue Funktionsgebäude („FG 12_13“) errichtet werden.

Diese Bauvorhaben erfordern die Aufstellung von 2 Baukränen, welche in die Hindernisbegrenzungsflächen des östlichen An-/Abfluges hineinragen. Aus diesem Grund ist die temporäre Verdrehung des östlichen An-/Abflugsektors für den Zeitraum der Bauarbeiten von ca. 5 Jahren erforderlich.

Hierzu ist die Durchführung eines luftrechtlichen Änderungsgenehmigungsverfahrens nach § 6 Abs. 4 Satz 2 LuftVG erforderlich.

Zeitpunkt der Prüfung einer UVP-Pflicht:

Die Prüfung der UVP-Pflichtigkeit des o.g. Vorhabens findet im laufenden Änderungsgenehmigungsverfahren nach Vorlage der vom Antragsteller vorgelegten Unterlagen (Angaben zum Vorhaben), nach Prüfung der vorgelegten Antragsunterlagen und auf der Grundlage der im durchgeführten Anhörungsverfahren eingegangenen Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange statt.

Daten der Informationsgrundlage:

- Angaben des Antragstellers vom 29.3.2021
- Schalltechnische Beurteilung vom 23.09.2019 in der geänderten Fassung vom 20.03.2020
- Stellungnahmen der Stadt Halle als Untere Immissionsschutz- und Naturschutzbehörde vom 13.03.2020 und 08.04.2020
- Stellungnahme des LVwA, Ref. 407 als Obere Naturschutzbehörde vom 02.03.2020

Rechtsgrundlagen UVPG:

Wird ein Vorhaben geändert, für das keine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt worden ist, so wird gem. § 9 Abs. 3 UVPG für das Änderungsvorhaben eine Vorprüfung durchgeführt, wenn für das Vorhaben nach Anlage 1

1. eine UVP-Pflicht besteht und dafür keine Größen- oder Leistungswerte vorgeschrieben sind oder
2. eine Vorprüfung, aber keine Prüfwerte vorgeschrieben sind.

Gem. § 9 Abs.3 Satz 2 UVPG besteht die UVP-Pflicht, wenn die Vorprüfung ergibt, dass die Änderung erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen hervorrufen kann.

§ 9 Abs. 4 UVPG legt fest, dass für die Vorprüfung bei Änderungsverfahren § 7 entsprechend gilt.

§ 7 UVPG regelt die Vorprüfung bei Neuvorhaben.

Gem. § 7 Abs. 1 UVPG führt die zuständige Behörde bei einem Neuvorhaben, das in Anlage 1 Spalte 2 mit dem Buchstaben „A“ gekennzeichnet ist, eine allgemeine Vorprüfung zur Feststellung der UVP-Pflicht durch. Die allgemeine Vorprüfung wird als überschlägige Prüfung unter Berücksichtigung der in Anlage 3 aufgeführten Kriterien durchgeführt. Die UVP-Pflicht besteht, wenn das Neuvorhaben nach Einschätzung der zuständigen Behörde erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen haben kann, die nach § 25 Absatz 2 bei der Zulassungsentscheidung zu berücksichtigen wären.

Bei dem geplanten Vorhaben handelt es sich im weiteren Sinne um ein Projekt gem. Anlage 1 Nr. 14.12.2. UVPG (Bau eines Flugplatzes mit einer Start- und Landebahngrundlänge von weniger als 1500 m), für das eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls vorgesehen ist.

Im „weiteren Sinne“ bezieht sich darauf, als das in Nr. 14.12.2 der Anlage 1 UVPG der Bau eines Flugplatzes einer allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalls zugrunde liegt. Bei dem vorliegenden Vorhaben wird jedoch nicht der Bau einer neuen Anlage angestrebt, sondern lediglich die Änderung von flugbetrieblichen Vorgaben und die daraus resultierenden Anpassungen der Landeplatzbefeuernng.

Entscheidung:

Im Ergebnis der Einzelfallprüfung gemäß der §§ 9 Abs. 4 i.V.m. § 7 UVPG überzeugte sich die Genehmigungsbehörde davon, dass das vorgenannte Vorhaben unter Berücksichtigung der in Anlage 3 zum UVPG aufgeführten Kriterien keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen haben kann und deshalb keine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht.

Die Feststellung erfolgte auf der Grundlage der vom Vorhabenträger eingereichten Unterlagen und eigener Informationen.

Das luftverkehrsrechtliche Änderungsgenehmigungsverfahren wird nunmehr fortgeführt.

Diese Feststellung ist gem. § 5 Abs. 3 UVPG nicht selbständig durch förmliche Rechtsbehelfe anfechtbar. Beruht die Feststellung auf einer Vorprüfung, so ist die Einschätzung der zuständigen Behörde in einem gerichtlichen Verfahren betreffend die Zulassungsentscheidung nur daraufhin zu überprüfen, ob die Vorprüfung entsprechend den Vorgaben des § 7 durchgeführt worden ist und ob das Ergebnis nachvollziehbar ist.

Begründung:

Gemäß der §§ 9 Abs. 4 i.V.m. § 7 UVPG ist für Hubschrauberlandeplätze eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen, wenn eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls gem. Anlage 1 zum UVPG vorgesehen ist, und das Vorhaben nach Einschätzung der zuständigen Behörde aufgrund überschlägiger Prüfung erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen haben kann.

Für die allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls sind die Merkmale des Vorhabens, des Standorts und die Merkmale der möglichen Auswirkungen gem. Anlage 3 UVPG zu betrachten. Die Erforderlichkeit einer allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalls ergibt sich für das vorliegende Vorhaben aus Ziff. 14.12.2 der Anlage 1 UVPG. Dazu hat die

Vorhabenträgerin Unterlagen für die Durchführung einer allgemeinen Vorprüfung gemäß Anlage 2 UVPG vorgelegt.

Diese, nach den Vorgaben der Anlage 3 UVP, durch die für das Änderungsgenehmigungsverfahren zuständige Behörde durchgeführte Vorprüfung hat ergeben, dass eine **Umweltverträglichkeitsprüfung für die geplante Änderung der Genehmigung mit folgender Begründung entfallen kann.**

Durch die Verdrehung des An-/Abflugsektors ändern sich lediglich flugbetriebliche Parameter, Rettungshubschrauberpiloten haben beim Anflug des Landeplatzes bzw. beim Abflug vom Landeplatz je nach Windrichtung die Hauptan-/abflugrichtung an die neuen örtlichen Gegebenheiten anzupassen. Hieraus resultiert keine Erhöhung der Flugbewegungen, sodass sich die Intensität der Flugemissionen auch nicht erhöht und ebenfalls keine zusätzlichen Schadstoffe in die Umgebung emittiert werden.

Werden die Angaben des Vorhabenträgers, noch die Stellungnahmen der Unteren und Oberen Naturschutzbehörden, gestützt auf die Antragsunterlagen, lassen erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen in Bezug auf die Schutzgüter Wasser, Boden, Natur und Landschaft erkennen.

Lediglich die Immissionsausbreitung auf die umliegende Wohnbebauung ändert sich.

Während einige wenige Anwohner im Bereich der Ernst-Grube-Straße 39 und Ginsterweg 7 hinsichtlich der Lärmimmission entlastet werden, erhöht sich der Wert des äquivalenten Dauerschallpegels für die südöstlich des Landeplatzes befindliche Wohnbebauung aufgrund der direkten Überflüge um 1 bis 3 dB. Dabei werden Grenzwerte für Reine und Allgemeine Wohngebiete am Tage und in der Nacht um bis zu 10 dB überschritten.

In Bezug auf die zu erwartenden Maximalpegel, welche laut schalltechnischer Beurteilung auf Grundlage eines Berechnungsprogramms erstellt wurden, bei dem die ungünstigsten Flugwege zum Tragen kommen, ergeben sich bei Betrachtung der Ereignisse außen Maximalwerte von bis zu 96 dB(A) und innen bei geschlossenem Fenster von bis zu 64 dB(A) bzw. bei gekippten Fenster von bis zu 81 dB(A). Diese Maximalwerte werden insbesondere in der Ernst-Grube-Straße 30-32 erreicht.

Zur Bewertung der Maximalpegel stellt das Gesetz zur Verbesserung des Schutzes vor Fluglärm in der Umgebung von Flugplätzen (FLGÄG) vom 01.06.2007 auf die Häufigkeit der Überschreitung eines Pegels von 53 dB durch die Maximalpegel-Werte ab. Es sind sechs Überschreitungen je Nacht zugelassen. Da laut prognostizierten Flugbewegungen mit nicht mehr als 50 nächtlichen An-/Abflügen in einem Halbjahr zu rechnen ist, handelt es sich um

durchschnittlich 0,28 Flugbewegungen je Nacht, was durchschnittlich ca. einem An-/Abflug pro Woche entspricht, sodass das oben genannte Kriterium eingehalten wird.

Darüber hinaus geht das Hamburgische Obergericht in seinem Beschluss vom 12.04.2006 davon aus, dass Hörschäden bei Werten oberhalb von 115 dB(A) für den Spitzenpegelwert auftreten können. Dieser Wert wird bei weitem nicht erreicht. Wegen der oben genannten Seltenheit der Flugereignisse, insbesondere bei Nacht, ist nach aktuellem Kenntnisstand keine Gefährdung der Gesundheit betroffener Personen zu erwarten.

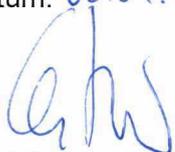
Um dennoch dem Schutz der Bevölkerung vor unnötigem Fluglärm Rechnung zu tragen, schränkt eine Nebenbestimmung im Änderungsgenehmigungsbescheid den Flugbetrieb bei Nacht auf unbedingte, zur Rettung von Leib und Leben erforderliche Flüge ein, sodass die genannten Überschreitungen nicht zu einer Gefahr für die Gesundheit der Anwohner führen können. Eine zeitliche Beschränkung der flugbetrieblichen Änderung auf die Dauer des Bauvorhabens der neuen Funktionsgebäude (ca. 5 Jahre) berücksichtigt die Interessen aller Betroffenen: Schutz der Anwohner vor Fluglärm bzw. gesundheitlichen Auswirkungen und die des Antragstellers und der Öffentlichkeit, auf Aufrechterhaltung der Patientenversorgung und dient darüber hinaus dem sicheren Flugbetrieb für Hubschrauberpiloten und deren transportierte Patienten. Damit ist die Verhältnismäßigkeit des Vorhabens gewahrt.

Die durch die Änderung der AN-/Abflugsektoren erforderlichen Umbaumaßnahmen am Dachlandeplatz (Anpassung der Befeuerung) haben ebenso keine zusätzlichen negativen Umweltauswirkungen. Die Anpassung erstreckt sich lediglich auf den vorhandenen Landeplatz, sodass weder Boden, Wasser oder Klima in irgendeiner Weise negativ betroffen sind. Gleiches gilt für Auswirkungen auf Schutzgebiete, Tiere oder Pflanzen.

Demnach wird insgesamt festgestellt, dass aufgrund einer allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalls nach § 9 UVPG keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen durch das Vorhaben zu erwarten sind. Die Änderungsgenehmigung ist mit Nebenbestimmungen zu versehen, um die oben genannten geringen Auswirkungen auf ein Mindestmaß zu reduzieren.

UVP erforderlich? (ja/nein): nein

Prüfdatum: 06.04.2021

i.A. 

Unterschrift