

KIK - FRAKTION im Kitzinger Stadtrat

KD. Christof Wolfgang Popp Thomas Steinruck mail:info@KIK2008.de

Stadt Kitzingen
Stadtbauamt
Schulhof 2
97318 KITZINGEN

Stadt Kitzingen

V 17. FEB. 2016 60

STPL

Eingegangen

17. FEB. 2016

SB 10.2.2016

Stadtbauamt

Öffentliches Beteiligungsverfahren

Antrag auf Erteilung einer luftfahrtrechtlichen Genehmigung zum Betrieb eines SLP und Reich

in Kitzingen

Hier Stellungnahme und Einwendungen

zum Vergleich.

Sehr geehrte Damen und Herren!

Gegen die Genehmigung eines SLP in der Gemeinde Kitzingen werden nachfolgende Gründe angeführt:

01 Öffentliche Auslegung

Die öffentliche Auslegung der Unterlagen zur luftfahrtrechtlichen Genehmigung der Einrichtung und des Betriebes eines Sonderlandeplatzes SLP genügt den im BauGB niedergelegten Vorschriften bzgl. leichter Zugänglichkeit und des Einblickes ohne unzumutbaren Schwierigkeiten nicht.

Diese öffentliche Auslegung fand in vollkommen ungeeigneten räumlichen Verhältnissen statt. Trotz Hinweis wurde dem Mangel nicht abgeholfen. Die im Rahmen der Behördenbeteiligung übliche Information des Stadtratsgremiums hinsichtlich der stattfindenden öffentlichen Auslegung unterblieb ebenso wie die Übermittlung der schriftlichen Unterlagen. Nach erfolgter Intervention zum Ablauf der öffentlichen Auslegung und zur unterbliebenen Beteiligung des Stadtrates wurde lt. Stadtbauamt eine mögliche Information des Stadtrates bei einem Termin im März 2016 in Aussicht gestellt.

Eine Veröffentlichung der Auslegung auf den städtischen Internetseiten erfolgte nicht.

Die mit gravierenden Verfahrensmängeln durchgeführte öffentliche Auslegung stellt für die Rechtswirksamkeit des Verfahrens einen beachtlichen Mangel dar.

02 Zulässigkeit der Antragstellung

Die Genehmigung der Einrichtung und Betriebes von Flugplätzen ist in LuftVG §6 geregelt. Danach beinhaltet das Genehmigungsverfahren ein Planfeststellungsverfahren, gekoppelt mit einer Umweltverträglichkeitsprüfung.

Der Antragsteller beantragt im Wege einer Änderungsgenehmigung die Genehmigung zur Errichtung und Betriebes eines SLP. Nach Einstellung des militärischen Flugbetriebes in den 1990er Jahren und dem Abzug der Amerikaner 2006 stand der Flugplatz anschließend unter der Verwaltung der Wehrbereichsverwaltung Süd in München. Bis zur Entlassung aus der militärischen Trägerschaft war die Nutzung des Geländes durch den LSC erlaubt. Nach der Erklärung der Beendigung des Rechtsstatus wurde dem Luftsportclub die Benutzung des Landeplatzes bis heute untersagt. Der LSC konnte ohne Unterbrechung seine Aktivitäten auf einem anderen Flugplatz fortsetzen.

Aufgrund der zeitlichen Distanz zwischen militärischem Flugbetrieb, der Auflassung des Flugfeldes sowie der Neubeartragung auf Einrichtung eines Flugplatzes ist die Option der

Erwirkung einer Betriebsgenehmigung mittels einer Änderungsgenehmigung ohne offizielles Planfeststellungsverfahren verwirkt.

Hier handelt es sich daher um einen Antrag zur generellen Neueinrichtung eines SLP.

Für die **Neueinrichtung** eines solchen Flugplatzes ist somit ein komplettes Genehmigungsverfahren nach LuftVG § 6 erforderlich.

Ein Nachweis der Vereinbarkeit des beantragten Flugplatzes mit den Verordnungen im geltendem EU-Recht wird nicht erbracht.

Die hierfür notwendigen Voraussetzungen können nicht erfüllt werden. Somit ist der Antrag in Gänze abzulehnen.

03 Flugbewegungen

Für eine Genehmigung eines Flugplatzes sind die konkrete Anzahl und Art von Flugbewegungen zu ermitteln und darzulegen.

Die Ermittlung der Anzahl der Flugbewegungen beruht im vorliegenden Antrag auf einer fiktiven Annahme aus dem Jahre 2007 seitens CDM. Ohne jegliche Berücksichtigung der 9jährigen Entwicklung bis heute, 2016, werden alle Annahmen beibehalten und eine Aktualisierung der Listung der Flugdaten und deren Auswirkungen unterlassen.

Von den dabei zugrunde liegenden Flugbewegungen beziehen sich z.B. 84% bzw 78% auf das Zeitfenster Sonn- und Feiertage.

Mit 1788 Flugbewegungen per anno alleine durch Ultraleichtflugzeuge wird eine überproportionale Lärmentwicklung an den Wochenendtagen bereits festgeschrieben. **Nach den Bekanntmachungen des BMUB wird in der Landeplatz-Lärmschutz-Verordnung der Flugverkehr für Motorsegler und Leichtflugzeuge morgens, abends und zur Mittagszeit sowie an Samstagen, Sonn- und Feiertagen drastisch eingeschränkt. Zudem werden erhebliche Schallschutzanforderungen auch für Propellerflugzeuge festgelegt.**

Die Unbestimmtheit der Entwicklung von gewerblichen Flugbewegung wie den Flugtaxi, Helikoptern, Rundflügen und noch nicht weiter benannten Bewegungen muss

1.) präzise definiert und

2.) seitens der Genehmigungsbehörde mit einer Obergrenze belegt werden.

Die Festlegung der Obergrenze der Flugbewegungen wäre mit der Auflage der Einrichtung eines Monitoringverfahrens durch eine unabhängige Kontrollinstanz zu belegen, um konkrete Nachweise für die tatsächliche Entwicklung der Flugbewegungen und der Lärmemission zu erhalten.

Unter den gegebenen Umständen ist eine aktuelle Beschreibung der Flugbewegungen und deren Auswirkungen unerlässlich.

04 Emissionen Schadstoffe Lärm

Lärm:

Die Berücksichtigung der Erfordernisse des Schutzes vor Fluglärm wird gemäß LuftVZO §40 Abs.3 gewährleistet.

Die Vermeidung von Lärmemissionen genießt in den Veröffentlichungen des BMUB oberste Priorität. Diese Forderungen sollten bereits als Basis des Genehmigungsverfahrens dienen.

Die in den Antragsunterlagen vorgelegten Flugbewegungen lassen eine drastische Lärmeinwirkung auf die Kitzinger Bürger erwarten. Nach der vorliegenden Hochrechnung der zu erwartenden Lärmemission wird dennoch ein unbedenklicher Wert festgestellt, wobei gleichzeitig eine Erhöhung der Anzahl der Flugbewegungen bis 2024 um 89,5% prognostiziert wird.

Das erforderliche Gutachten eines medizinischen Sachverständigen über das Ausmaß des

Fluglärms, der in der Umgebung zu erwarten ist, fehlt in den Unterlagen.

Gerade in der Beurteilung der Summierung von Emissionen aus dem Industriegebiet sowie des KFZ-Verkehrs ist ein Gutachten erforderlich. Da für beide Lärmemissionen im Industriegebiet-Genehmigungsverfahren (Frankenguss und ConneKT) die Obergrenzen bereits mittels zusätzlicher Sondergenehmigung überschritten werden, muss die Gesamtlärmbelastung durch Einbeziehung der zusätzlichen durch den Flugbetrieb entstehenden Lärmquelle von unabhängigen Sachverständigen geprüft werden.

Eine singuläre Betrachtung des Fluglärms ist in diesem Falle nicht anwendbar, da es dem berechtigten Schutzbedürfnis der Bevölkerung vor gesundheitsschädlichem Lärm nicht gerecht wird. Hier ist im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens (die Rechte Dritter würden wesentlich beeinträchtigt) mittels einer UVP die Lärmgesamteinwirkung zu prüfen.

Im Rahmen einer möglichen Zulassung zusätzlicher Lärmquellen sind die Interessen der betroffenen Bürger zu wahren und zumindest durch Schutzauflagen auf ein Mindestmaß zu reduzieren.

Schadstoffbelastung:

Die Unbedenklichkeit der zusätzlichen Schadstoffbelastungen, resultierend aus dem Flugverkehr sowie den kürzlich festgelegten Emissionen aus den Industriegebieten Gusswerk sowie ConneKT, sind durch ein Schadstoffgutachten nachzuweisen.

Die inhaltlichen Darlegungen des Genehmigungsantrages können die Forderungen nach Schutz der Bevölkerung vor schädlichen Einwirkungen gemäß LuftVZO nicht erfüllen. Der Antrag ist somit abzulehnen.

05 Einflugschneisen

Durch die Einrichtung eines Flugplatzes darf keine Gefährdung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung LuftVZO §40 Abs.3 entstehen.

Eine Gefährdung der Bevölkerung durch die beabsichtigten Einflugschneisen durch Überfliegen von bewohntem Gebiet (Schulen, Seniorenheime, Siedlung etc.) kann nicht ausgeschlossen werden. Die Erfahrung der Vergangenheit zeigt, dass die im Plan festgelegten Einflugrouten nur bedingt eingehalten wurden. Eine Kontrolle solcher Abweichungen erfolgte nicht. Das Überfliegen von Siedlungsgebieten in Etawahäusern für den Landeanflug war übliche Praxis.

Da der Start- und Landeverkehr auf beiden Seiten der Landebahn aufgrund der vorhandenen Ausrichtung grundsätzlich über bewohntem Gebiet stattfinden muss, ist der Antrag abzulehnen.

06 Naturschutzrechtliche Belange

Die Erfordernisse des Naturschutzes nach Luft VZO §40 Abs 3 werden nicht im erforderlichen Umfang berücksichtigt

Bei der Nutzung des Flugplatzareals werden schutzwürdige FFH-Gebiete tangiert und müssen ggf. verlegt werden. Wie schon bei der Besprechung vor Ort am 22.7.2011 mit Vertretern des Bay. StMUV (u.a. Herrn LMR Sedelmayer) wurde festgestellt, dass ein Eingriff bzw. eine Veränderung nur dann möglich ist, wenn das Vorhaben im überwiegend öffentlichen Interesse stünde. Dieses übergeordnete Interesse wäre noch nachzuweisen. Die Voraussetzung zur Bearbeitung des Genehmigungsverfahrens wäre die Vorlage einer abgeschlossenen UVP mit EU-Beteiligung.

Ein Planfeststellungsverfahren mit UVP wird als Bestandteil des SLP-Genehmigungsverfahrens eingefordert.

07 Raumplanerische Aspekte

Auf die Vereinbarkeit mit der Raumordnung und Landesplanung laut Luft VZO §40

wird im vorliegenden Antrag nicht eingegangen.

Im engen Umkreis der Stadt Kitzingen befinden sich mehrere Verkehrslandeplätze: Würzburg, Giebelstadt, Ochsenfurt, Schweinfurt, Haßfurt.

Im Regionalplan für die Region Würzburg ist bereits in unmittelbarer Nähe der Stadt Kitzingen ein leistungsfähiger Flugplatz in Giebelstadt eingerichtet. Der Standort Giebelstadt bietet aufgrund mangelnder Auslastung noch ausreichende Kapazitäten für zusätzliche Flugbewegungen. Zusätzlich wird darauf hingewiesen, dass im Bereich des Militärflugplatzes Kitzingen die Lärmimmissionen möglichst gering zu halten sein sollen. Nach Wegfall des Rechtsstatus des vormaligen Militärflugplatzes Kitzingen wäre dieser Forderung durch das Versagen einer Reaktivierung des Flugplatzes zu folgen.

Eine luftverkehrliche Erschließung der Region ist somit bereits in ausreichendem Maße gegeben. Eine zusätzliche Genehmigung eines Flugplatzes in Kitzingen wäre damit obsolet.



KD. Christof
KIK-Fraktionsvorsitzender