



Regierung von Oberbayern • 80534 München

Gegen Postzustellung

SBM Maschinen GmbH
Geschäftsführung
In der Lache 9
87657 Görisried

Bearbeitet von Beate Hailer	Telefon/Fax +49 89 2176-2949 / 402949	Zimmer HE311	E-Mail beate.hailer@reg-ob.bayern.de
Ihr Zeichen	Ihre Nachricht vom Antrag vom 15.03.2021	Unser Geschäftszeichen 3721.25_14-54-14	München, 10.09.2024

Luftverkehrsrecht;

Genehmigung der Anlage und des Betriebs eines Hubschraubersonderlandeplatzes auf den Grundstücken Fl.Nr. 137/17 und 260/6 der Gem. Görisried

Anlagen:

- 1 Topografische Übersichtsdarstellungskarte vom 04.01.2021, Plan 1 (1:5.000)
- 1 Luftbild Übersichtsdarstellungskarte vom 12.01.2021, Plan 2 (1:2.500)
- 1 Luftbild Platzdarstellung, Markierung vom 06.05.2024, Plan 3 (1:250)
- 1 Schnitt durch die An- und Abflugflächen vom 06.05.2024, Plan 4 (1:1.000)
- 1 Übersichtskarte Bewertungsräume von Schwarzstorch und Wespenbussard, Anh. 02 zur saP vom 02.10.2023 (1:25.000)
- 1 Merkblatt „Sicherheitsmaßnahmen“

Sehr geehrte Damen und Herren,

antragsgemäß erlässt die Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern (im Folgenden: Luftamt) aufgrund von § 6 des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) folgenden

A.

Bescheid:

Dienstgebäude
Heßstraße 130
80797 München

Tram 20/21 Lothstraße

Telefon Vermittlung
+49 89 2176-0

Telefax
+49 89 2176-2914

E-Mail
poststelle@reg-ob.bayern.de

Internet
www.regierung-oberbayern.de



I. Genehmigung

Der SBM Maschinen GmbH, In der Lache 9, 87657 Görisried (im Folgenden: Antragstellerin), wird die Genehmigung der Anlage und des Betriebs eines Landeplatzes für besondere Zwecke zur Durchführung von Starts und Landungen mit Hubschraubern (Hubschraubersonderlandeplatz) nach Sichtflugregeln bei Tage auf den Grundstücken Fl.Nrn. 137/17 und 260/6 der Gem. Görisried unter den in den folgenden Abschnitten dargestellten Voraussetzungen und Nebenbestimmungen erteilt.

Die genaue Lage und Ausführung des Hubschraubersonderlandeplatzes ergeben sich aus den dieser Genehmigung beigefügten Plänen, die mit dem Prüfvermerk des Luftamts versehen und damit Bestandteil dieser Genehmigung sind.

II. Beschreibung des Hubschraubersonderlandeplatzes

1.	<u>Bezeichnung:</u>	Hubschraubersonderlandeplatz Görisried (Bodenlandeplatz)
2.	<u>Lage:</u>	Fl.Nrn. 137/17 und 260/6 der Gem. Görisried Nördlicher Rand der Gemeinde Görisried im „Gewerbegebiet westlich der Marktoberdorfer Straße“; Landkreis Ostallgäu
3.	<u>Landeplatzbezugspunkt*:</u>	
	Geographische Lage (WGS 84):	N 47° 42' 40,6'' ; E 10° 30' 18,9''
	Höhe über NN:	816,80 m über NN (2.680 ft)
4.	<u>Flugbetriebsflächen:</u>	
	FATO/TLOF:	Größe: Kreis mit Außendurchmesser von 19,50 m Oberfläche: befestigt, tragfähig bis 2.000 kg
	Sicherheitsfläche:	Überganglos die FATO umgebend mit einer Breite von 3,25 m; Oberfläche: befestigt, tragfähig bis 2.000 kg
	Gesamtgröße des Landeplatzes (FATO/TLOF + Sicherheitsfläche):	Durchmesser von 26,00 m
5.	<u>An- und Abflugrichtungen:</u>	Anflug: 240° rwN (vorherrschend) und 090° rwN Abflug: 270° rwN (vorherrschend) und 060° rwN

*Die genaue Bestimmung der Koordinaten/Höhen des Bezugspunkts ist erst nach dem Bau des Hubschrauberlandeplatzes durch entsprechende Vermessung möglich und erforderlich.

III. Benutzungsumfang

1. Der Hubschraubersonderlandeplatz Görisried darf von Hubschraubern mit einer höchstzulässigen Abflugmasse (MTOM) bis zu 2 t und einer Gesamtlänge von maximal 13,00 m benutzt werden, welche in Übereinstimmung mit der Flugleistungsklasse (FLK) 3 betrieben werden.
2. Pro Kalenderjahr dürfen hier maximal 250 Starts und 250 Landungen (500 Flugbewegungen) durchgeführt werden.
3. Darüber hinaus sind pro Kalenderjahr hier maximal 250 bodengebundene Triebwerksprobeläufe mit einer jeweiligen Laufzeit von maximal 15 min. zulässig.
4. Flugbetrieb ist nur an Werktagen (Montag bis Samstag) im Zeitraum vom Ende der Bürgerlichen Morgendämmerung, frühestens jedoch von 07.00 Uhr Ortszeit, bis zum Beginn der Bürgerlichen Abenddämmerung, längstens jedoch bis 20.00 Uhr Ortszeit, zulässig. Flugbetrieb während der Dämmerung ist aus Artenschutzgründen (Fledermäuse) untersagt.
5. Aus Gründen des Artenschutzes (Groß- und Greifvögel) sind zudem saisonale und ortsbezogene Einschränkungen für Starts und Landungen vom/zum Hubschraubersonderlandeplatz Görisried nach Maßgabe der dieser Genehmigung beiliegenden und als Genehmigungsbestandteil zu beachtenden „Übersichtskarte Bewertungsräume von Schwarzstorch und Wespenbussard“ einzuhalten. Im Einzelnen ergeben sich hieraus folgende Regelungen:
 - 5.1 Der Bewertungsraum für den Schwarzstorch (hellblauer Rahmen in der Übersichtskarte) darf jeweils zwischen dem 15.02. und dem 30.04. eines Jahres nicht überflogen werden. Im Zeitraum zwischen dem 30.04. und dem 30.08. eines Jahres ist eine Mindestflughöhe von 300 m einzuhalten.
 - 5.2 Der Bewertungsraum für den Wespenbussard (orangefarbener Rahmen in der Übersichtskarte) darf jeweils zwischen dem 20.04. und dem 15.09. eines Jahres nur bei Einhaltung einer Mindestflughöhe von 300 m überflogen werden.

IV. Zweck des Hubschraubersonderlandeplatzes

Auf dem Hubschraubersonderlandeplatz Görisried ist Flugbetrieb zu geschäftlichen Zwecken der Genehmigungsinhaberin selbst sowie anderer natürlicher und juristischer Personen nach vorheriger Genehmigung durch die Genehmigungsinhaberin (PPR) zulässig.

V. Nebenbestimmungen

1. Anlagenbezogene Auflagen

- 1.1 Der Hubschraubersonderlandeplatz Görisried ist entsprechend der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Genehmigung der Anlage und des Betriebs von Hubschrauberflugplätzen vom 19.12.2005 des damaligen Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (im Folgenden: AVV) und den beigefügten Genehmigungsplänen anzulegen.
- 1.2 Alle Flugbetriebsflächen müssen für Personen und Hubschrauber rutschfest ausgebildet sein. Zudem müssen sie den Auswirkungen des Rotorabwindes standhalten, Bodeneffekt gewährleisten und frei von Unregelmäßigkeiten sein, die sich nachteilig auf Start oder Landung von Hubschraubern auswirken könnten.
- 1.3 Die Flugbetriebsflächen müssen dem Betrieb von Hubschraubern standhalten, für welche die Fläche vorgesehen ist. Zusätzlich sind dabei die Belastungen durch Personen, Fracht, Feuerlöschgeräte, Schnee usw. zu berücksichtigen.
- 1.4 Die Endanflug- und Startfläche (FATO) ist mit einem Außendurchmesser von 19,50 m herzustellen (vgl. insbesondere Plan 3). Sie fällt vorliegend mit der Aufsetz- und Abhebefläche (TLOF) zusammen. Nachfolgend wird daher – sofern eine Differenzierung nicht angezeigt ist – ausschließlich die Bezeichnung FATO verwendet.
- 1.5 Die Neigung der FATO ist so zu bemessen, dass Wasseransammlungen auf der Oberfläche verhindert werden, darf jedoch in jede Richtung 2 % nicht überschreiten.
- 1.6 Die FATO ist mit einer Sicherheitsfläche zu umgeben, die übergangslos an diese anschließt. Die Sicherheitsfläche ist unter Berücksichtigung des der Planung zugrundeliegenden Referenzhubschraubers mit einer Breite von 3,25 m vorzusehen und hat in Analogie zur FATO ebenfalls eine Neigung von max. 2 % aufzuweisen.
- 1.7 Die Oberfläche der Sicherheitsfläche darf vom Rand der FATO an nach außen um nicht mehr als 4 % ansteigen und muss für die am Flugplatz vorgesehenen Hubschrauber analog zur FATO ausreichend tragfähig sein.
- 1.8 Feste Objekte sind auf der Sicherheitsfläche nicht erlaubt. Davon ausgenommen sind brechbar (mit Sollbruchstelle) ausgeführte Objekte, die aufgrund ihrer Funktion auf der Fläche vorhanden sein müssen. Während des Flugbetriebs dürfen sich keine beweglichen Objekte auf der Sicherheitsfläche befinden.
- 1.9 Objekte, die aufgrund ihrer Funktion auf der Sicherheitsfläche erforderlich sind, dürfen, wenn sie am Rand der FATO aufgestellt sind, nicht höher als 25 cm sein und im Übrigen nicht in eine Ebene hineinragen, die in einer Höhe von 25 cm über dem Rand der FATO beginnt und vom Rand der FATO aus mit einer Steigung von 5 % nach außen ansteigt.

- 1.10 Ein Windrichtungsanzeiger ist plangemäß südöstlich des Hubschrauberlandeplatzes außerhalb der An- und Abflugflächen in der üblichen Beschaffenheit und Farbe anzubringen. Er muss sowohl aus der Luft als auch von der Flugbetriebsfläche aus gut sichtbar sein und darf nicht durch Luftverwirbelungen beeinflusst werden.
- 1.11 Die Erschließung erfolgt über einen befestigten, ausreichend tragfähigen Transportweg (vgl. schematische Darstellung im Plan 3), auf dem der Hubschrauber mittels eines sog. „Helimover“ vom Betriebshof der Antragstellerin aus zur Flugbetriebsfläche überführt wird. Schwebeflüge sind auf dem Transportweg nicht erlaubt.
- 1.12 Durch geeignete Maßnahmen, z.B. Warn-/Hinweisschilder, ist zu vermeiden, dass sich während des Flugbetriebs unbefugte Personen auf dem Hubschraubersonderlandeplatz oder in dessen unmittelbarer Umgebung, insbesondere im Bereich der An- und Abflugflächen, aufhalten.
- 1.13 Die zuständigen Dienststellen der Deutschen Flugsicherung, des Deutschen Wetterdienstes, des Rettungsdienstes und der Feuerwehr müssen durch eine Fernmeldeverbindung vom Hubschraubersonderlandeplatz aus erreichbar sein. Die Einrichtung einer Brandmeldeanlage wird empfohlen.

2. Kennzeichnung

- 2.1 Die Tageskennzeichnung des Hubschraubersonderlandeplatzes Görisried muss entsprechend den Anforderungen der AVV und den Darstellungen im Plan 3 aufgebracht werden. Aufgrund des ausschließlichen Tagflugbetriebs ist eine Nachtkennzeichnung vorliegend weder beantragt noch erforderlich.
- 2.2 In der Mitte der FATO ist eine Erkennungsmarkierung in Form eines weißen „H“ anzubringen. Die Erkennungsmarkierung ist so auszurichten, dass der Querbalken des Lande-H rechtwinklig zur Hauptanflugrichtung (240°) liegt.
- 2.3 Die äußere Begrenzung der FATO/TLOF mit Durchmesser von 19,50 m wird vorliegend mittels einer FATO-Markierung, bestehend aus fünf gekrümmten weißen Balken mit einer Strichstärke von jeweils 1,00 m ausgebildet.

3. Flugbetrieb

- 3.1 Flugbetrieb darf nur durchgeführt werden, wenn eine Gefährdung von Personen und Sachen ausgeschlossen ist. Bei Flugbetrieb dürfen sich keine Personen und Hindernisse im Bereich der Flugbetriebsflächen sowie der An- und Abflugflächen befinden.
- 3.2 Ein Hauptflugbuch ist zu führen, in dem die einzelnen Starts und Landungen mit folgenden Eintragungen deutlich lesbar nachzuweisen sind: Datum, Uhrzeit, Kennzeichen des Hubschraubers, Art des Fluges, Anzahl der mitfliegenden Personen.

- 3.3 Die An- und Abflüge haben auf den unter Ziffer A.II.5 dieses Bescheides definierten An- und Abflugflächen in West-Ost-Richtung stattzufinden.
- 3.4 Überflüge über Wohngebiete sind zu vermeiden.

4. Hindernisfreiheit

- 4.1 Die Hindernisfreiheit nach der AVV muss gewährleistet sein.
- 4.2 Sich in der Umgebung des Hubschraubersonderlandeplatzes befindliche Bäume und Gehölze sind laufend zu beobachten und ggf. zurückzuschneiden. Gehölzrückschnitte sind jeweils außerhalb der Vogelbrut- und Jungenaufzuchtzeiten und nur in Abstimmung mit den zuständigen Naturschutzbehörden durchzuführen.

5. Naturschutzfachliche Auflage

Kollisionen oder Beinah-Kollisionen mit Großvögeln müssen dokumentiert und einmal jährlich zum Stichtag 15.03. unaufgefordert der höheren Naturschutzbehörde bei der Regierung von Schwaben mitgeteilt werden. Fehlanzeige ist erforderlich.

6. Wasserrecht

- 6.1 Die Flugbetriebsflächen sind ordnungsgemäß zu entwässern. Auf eine mögliche Erlaubnispflicht nach dem Wasserhaushaltsgesetz (WHG) in Bezug auf die Sammlung und Ableitung von Niederschlagswasser wird vorsorglich hingewiesen.
- 6.2 Im Schadensfalle auslaufende Kraftstoffe sind durch Ölbindemittel aufzunehmen. Im Falle der Versickerung kontaminierter Flüssigkeiten in das Erdreich muss ein Erdaustausch vorgenommen werden.
- 6.3 Im Falle des Umgangs mit wassergefährdenden Stoffen sind die technischen Regeln sowie die Verordnung über Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen und über Fachbetriebe (AwSV) in der jeweils gültigen Fassung in Verbindung mit den allgemeinen technischen Regeln einzuhalten. Die Modalitäten im Hinblick auf den Umgang mit wassergefährdenden Stoffen sind mit der zuständigen Fachkundigen Stelle für Wasserwirtschaft abzustimmen.
- 6.4 Bei Vor-/Unfällen mit wassergefährdenden Stoffen, insbesondere auch nach dem Einsatz von Feuerlöschmitteln, sind die zuständigen Verwaltungsbehörden (Landratsamt, Wasserwirtschaftsamt) und/oder die Polizei unverzüglich zu benachrichtigen.

7. Feuerlösch- und Rettungswesen

- 7.1 Die zum Feuerlösch- und Rettungswesen in der AVV getroffenen Anforderungen sind zu beachten.
- 7.2 Der Hubschraubersonderlandeplatz wird von Hubschraubern bis zu einer Länge von 13,00 m benutzt und fällt nach den Kriterien der AVV somit unter die Brandschutzkategorie H1.
- 7.3 Demnach sind folgende Löschmittel in unmittelbarer Nähe zu den Flugbetriebsflächen vorzuhalten (vgl. Ziffer 6.1.3 der AVV):
- Hauptlöschmittel: Löschschaum entsprechend der Mindestleistungsstufe B (Vorhaltung von mindestens 500 l Wasser; Ausstoßrate der Schaumlösung mindestens 250 l/min);
 - Zusatzlöschmittel: 23 kg Trockenlöschmittel oder 45 kg CO₂, verteilt auf mehrere handlichere Feuerlöscher;
 - 2 CO₂-Löscher mit je 5 kg Inhalt für Kleinbrände z.B. in der Bordelektronik
- 7.4 Für möglicherweise erforderliche Feuerlöscharbeiten dürfen nur fluortensidfreie Feuerlöschmittel verwendet werden, die biologisch abbaubar sind. Der Einsatz von AFFF-Löschschäumen oder fluortensidhaltigen Ersatzprodukten ist aus Umweltschutzgründen unzulässig.
- 7.5 Zudem sind folgende Rettungsgeräte bereit zu stellen (Ziffer 6.1.4 der AVV):
- 1 Gurttrennmesser
 - 1 Feuerwehraxt
 - 1 Handblechschere
 - 1 Handsäge (Fuchsschwanz)
 - 1 Handsäge für Metall
 - 1 Bolzenschneider
 - 1 Anstelleiter in Alu-Ausführung, ca. 2 m
 - 2 Brandschutzhelme DIN EN 443
 - 2 Handlampen
 - 1 Einreißhaken mit Stiel
 - 1 Löschdecke DIN 1869:2001 (vorher 14155L)
 - 2 Paar 5-Finger-Schutzhandschuhe aus flammwidrigem und hitzebeständigem Gewebe
 - 1 Krankentrage
 - 1 Rettungsdecke für Verletzte
 - 2 Wolldecken
 - 1 Verbandkasten VK DIN 14142
 - 1 Verbrennungsset für Brandverletzte
 - 4 Rettungsfolien

Die Vorhaltung folgender Rettungsgeräte wird zudem empfohlen:

- 2 Feuerwehrschausrüstungen, bestehend aus Jacke, Hose/Latzhose und Sicherheitsstiefeln
- 1 Glassäge

7.6 Ebenso sind ausreichende Mengen an Ölbindemittel vorzuhalten.

7.7 Im Schadensfall ist eine Eingriffszeit von nicht mehr als zwei Minuten sicherzustellen (Ziffer 6.1.5.1 der AVV).

Zu diesem Zweck hat während des Flugbetriebs, d. h. ausnahmslos bei jedem Start, jeder Landung und während der Triebwerksprobeläufe, eine im Einsatz der Feuerlösch- und Rettungsgeräte sachkundige Person am Hubschraubersonderlandeplatz anwesend zu sein, die den Flugbetrieb beaufsichtigt. Die Person muss Zugang zu den Feuerlösch- und Rettungsgeräten und zum Telefon haben, um die zuständigen Stellen des Rettungsdienstes und der Feuerwehr erreichen zu können. Im Schadensfall muss die sachkundige Person den Brand bekämpfen und wirksame Ersthilfe leisten können.

Die für den Einsatz der Feuerlösch- und Rettungsgeräte vorgesehenen sachkundigen Personen müssen hinreichend ortskundig und durch geeignete Fachkräfte in ihre Aufgaben eingewiesen sein. Die Einweisung ist zu dokumentieren, in der Flugplatzakte aufzubewahren und dem Luftamt auf Anforderung vorzulegen.

7.8 Die Zufahrts- und Bewegungsflächen für die Feuerwehr müssen die notwendige Größe, Form und Tragfähigkeit aufweisen.

7.9 Mit den örtlich zuständigen Sicherheitsbehörden und der Feuerwehr ist ein Alarmplan zu erstellen, stets auf dem neuesten Stand zu halten und an geeigneter Stelle gut sichtbar anzubringen.

8. Sonstige Auflagen

8.1 Der Hubschraubersonderlandeplatz einschließlich seiner Zufahrt ist bei Flugbetrieb im Winter mittels Räumung von Schnee und Eis zu befreien. Auf die Verwendung von Taumitteln ist zu verzichten.

8.2 Mit Blick auf mögliche Personen- und Sachschäden ist eine Flugplatzhalter-Haftpflichtversicherung abzuschließen. Die Höhe der Deckungssumme muss angemessen sein und sollte in Absprache mit dem Versicherungsunternehmen festgelegt werden. Sie ist der Genehmigungsbehörde im Rahmen der Abnahmeprüfung vorzulegen und von ihr zu billigen.

8.3 Eine Flugplatzbenutzungsordnung ist zu erstellen und vor Betriebsaufnahme dem Luftamt zur Genehmigung vorzulegen. Sie ist in der Flugplatzakte aufzubewahren.

- 8.4 Veränderungen am Zustand des Hubschraubersonderlandeplatzes, am Betriebszustand der zugehörigen Einrichtungen und Anlagen sowie Informationen, welche für den Flugbetrieb von Bedeutung sind bzw. sein könnten, insbesondere bauliche Veränderungen im An- und Abflugsektor – auch soweit es sich um vorübergehende Hindernisse handelt (z.B. Baukräne) –, müssen der Genehmigungsbehörde unverzüglich angezeigt werden (luftamt@reg-ob.bayern.de).
- 8.5 Diese Genehmigung, nachträgliche Änderungen, auf den Hubschraubersonderlandeplatz bezogene Verfügungen der Luftfahrtbehörde und der Alarmplan sind gesammelt in der Flugplatzakte aufzubewahren.
- 8.6 Auf Verlangen ist den Mitarbeitern des Luftamts jederzeit Zutritt zum Hubschraubersonderlandeplatz sowie die Einsichtnahme in das Hauptflugbuch und in die Flugplatzakte zu gewähren.

VI. Auflagenvorbehalt

Die Anordnung weiterer Auflagen im Interesse der Sicherheit des Luftverkehrs sowie zur Aufrechterhaltung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung, insbesondere aus Gründen des Schutzes vor Fluglärm und des Natur- und Artenschutzes, bleibt vorbehalten.

VII. Kostenentscheidung

Die SBM Maschinen GmbH hat als Antragstellerin die Kosten des Verfahrens zu tragen.

Über die Festsetzung der Kosten wird gesondert entschieden.

B.

Hinweise:

1. Diese Genehmigung ersetzt nicht nach anderen Rechtsvorschriften möglicherweise erforderliche Genehmigungen oder Erlaubnisse (z.B. Baugenehmigung, wasserrechtliche Erlaubnis).
2. Die Verantwortung für die ordnungsgemäße Anlegung und Unterhaltung des Hubschrauber-sonderlandeplatzes und die sichere Durchführung des Flugbetriebs sowie die Beachtung der sonstigen, für die Luftfahrt geltenden Bestimmungen und Anordnungen obliegt der Genehmigungsinhaberin.
3. Der Hubschrauber-sonderlandeplatz darf erst in Betrieb genommen werden, wenn dies aufgrund einer Abnahmeprüfung durch das Luftamt gestattet worden ist (§§ 44 Abs. 1, 53 Abs. 1 LuftVZO). Die Abnahmeprüfung ist beim Luftamt rechtzeitig zu beantragen.
4. Das diesem Bescheid beigefügte Merkblatt „Luftsicherheit an Kleinflugplätzen – Sicherheitsmaßnahmen an Flugplätzen ohne ICAO-Code (Gruppe III)“ ist zu beachten. Das Luftamt weist darauf hin, dass die Einhaltung der darin genannten Sicherheitsmaßnahmen Teil der regelmäßig stattfindenden Flugplatzüberprüfungen durch Luftsicherheitspersonal des Luftamts ist.
5. Beabsichtigte bauliche und betriebliche Erweiterungen und Änderungen sind der Genehmigungsbehörde unverzüglich anzuzeigen (§§ 53 Abs. 1 i. V. m. § 41 Abs. 1 LuftVZO).
6. Die Genehmigung ist zurückzunehmen, wenn die Voraussetzungen für ihre Erteilung nicht vorgelegen haben. Sie ist zu widerrufen, wenn die Voraussetzungen für ihre Erteilung nachträglich nicht nur vorübergehend entfallen sind. Sie kann widerrufen werden, wenn die erteilten Auflagen nicht eingehalten werden (§ 6 Abs. 2 Satz 4 LuftVG, §§ 48, 53 Abs. 1 LuftVZO).
7. Ordnungswidrig handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig den schriftlichen, vollziehbaren Auflagen einer Genehmigung nach § 6 Abs. 1 LuftVG zuwiderhandelt (§ 58 Abs. 1 Nr. 11 LuftVG).

C.

Gründe:

I.

1. Antrag:

Die SBM Maschinen GmbH, In der Lache 9, 87657 Görisried, beantragte mit Schreiben vom 15.03.2021 die Erteilung der Genehmigung der Anlage und des Betriebs eines Hubschrauber-sonderlandeplatzes (Bodenlandeplatz) auf den Grundstücken Fl.Nr. 137/17 und 260/6 der Gem. Görisried im „Gewerbegebiet westlich der Marktoberdorfer Straße“ in Görisried nach § 6 LuftVG. Dem Antrag lag ein Gutachten über die Eignung des Geländes des Berufshubschrauberführers und Freien Sachverständigen Herrn Peter Becker, Bahnhofsweg 8, 02681 Kirschau/OT Rodewitz, vom 04.02.2021, sowie eine schalltechnische Untersuchung der Wenker & Gesing Akustik und Immissionsschutz GmbH, Gartenstraße 8, 48599 Gronau, vom 26.02.2021 bei.

Antragsgemäß sollen auf dem Hubschraubersonderlandeplatz Starts und Landungen nach Sichtflugregeln bei Tage in einem Umfang von max. 250 Starts und 250 Landungen (500 Flugbewegungen) sowie max. 250 bodengebundene Probeläufe mit eingebautem Triebwerk, jeweils pro Kalenderjahr, durchgeführt werden. Als Zweckbestimmung für den Landeplatz benennt die Antragstellerin den Werks- und Geschäftsreiseverkehr. Dementsprechend soll Flugbetrieb ausschließlich an Werktagen stattfinden.

Nach einer Antragsvorprüfung durch das Luftamt und der Klärung einiger formeller Fragen mit der Antragstellerin konnte das Luftamt die Verfahrensfähigkeit des Antrags am 30.06.2021 feststellen und in das luftrechtliche Verfahren einsteigen. Die für das Verfahren maßgebliche Version des Antrags ist auf Juli 2021 datiert.

2. Stellungnahmen der Gebietskörperschaften, Behörden und Träger öffentlicher Belange:

Mit Schreiben vom 12.08.2021 bat das Luftamt folgende Gebietskörperschaften, Behörden und Träger öffentlicher Belange um deren Stellungnahmen zu dem Antrag:

- Verwaltungsgemeinschaft Unterthingau für die Gemeinde Görisried
- Landratsamt Ostallgäu
- Regierung von Schwaben
- Wasserwirtschaftsamt Kempten
- DFS Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS)
- Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr (BAIUDBw)

Seitens der **Gemeinde Görisried** und der **Verwaltungsgemeinschaft Unterthingau** wurden keine Bedenken erhoben. Auch Hinweise und Anregungen wurden nicht vorgebracht.

Das **Landratsamt Ostallgäu** äußerte sich in mehreren Belangen wie folgt zu dem Antrag:

- (1) Der Fachbereich Umwelt- und Wasserwirtschaft forderte für die Abgabe einer abschließenden Stellungnahme eine Ergänzung des Antrags um Unterlagen bzw. Erläuterungen im Hinblick auf die Ableitung von anfallendem Niederschlagswasser, zum Umgang mit bzw. zur Lagerung von wassergefährdenden Stoffen sowie für den Fall einer beabsichtigten Betankung von Luftfahrzeugen vor Ort Detailplanungen zur Tankstelle inkl. zugehöriger Um-/Abfüllflächen und Entwässerungseinrichtungen.
- (2) Die untere Naturschutzbehörde teilte mit, für ihre fachliche Beurteilung noch umfangreiche Untersuchungen zum Artenschutz und zu potenziellen Beeinträchtigungen umliegender europäischer Schutzgebiete zu benötigen. Auf die Stellungnahme der Höheren Naturschutzbehörde der Regierung von Schwaben (s.u.) wurde vollumfänglich verwiesen.
- (3) Aus Sicht des Sachgebiets Technischer Umweltschutz bestehen keine Einwände gegen das Vorhaben. Jedoch bedürfe die Nutzung des Landeplatzes als sog. Prüfstand für die bodengebundenen Probeläufe einer immissionsschutzrechtlichen Genehmigung durch das Landratsamt Ostallgäu. Im Übrigen wurde auf mögliche fluglärmbedingte Konflikte mit aktuellen Planungsabsichten der Gemeinde Görisried hingewiesen.

Die Anhörung der **Regierung von Schwaben** ergab Folgendes:

- (1) Die höhere Naturschutzbehörde (im Folgenden: HNB) gab an, eine fachliche Stellungnahme erst nach der Einreichung bislang im Antrag fehlender, einschlägiger Unterlagen zum Natur- und Artenschutz abgegeben zu können.

Da das Vorhaben in einem ökologisch äußerst wertvollen, sensiblen und bislang weitgehend störungsfreien Gebiet zur Umsetzung kommen sollte, sei dadurch mit artenschutzrechtlichen Betroffenheiten zu rechnen. Im Umfeld des Planungsgebiets würden regelmäßig Vorkommen europäisch geschützter Vogelarten beobachtet (Schwarzstorch, Wespenbussard, Rot- und Schwarzmilan, Baumfalke, Uhu). Diese seien im Umfeld ihrer Lebensstätten naturgemäß störungsempfindlich gegenüber den vorhabenbedingten Auswirkungen. Erhebliche Beeinträchtigungen auf das Brut- und Aufzuchtgeschehen bis hin zur Aufgabe einer regelmäßig genutzten Lebensstätte seien daher nicht auszuschließen. Für die fachliche Beurteilung der Artenschutzbelange müssten weitere Sachverhaltsermittlungen insbesondere in Bezug auf das Vorkommen der genannten Vogelarten sowie von geschützten Fledermausarten durchgeführt werden.

In Bezug auf nahegelegene Natura 2000-Schutzgebiete, namentlich das FFH-Gebiet „Kempter Wald mit Oberem Rottachtal“ (Nr. 8228-301), das FFH-Gebiet „Wertachdurchbruch“ (Nr. 8329-301) sowie das Vogelschutzgebiet „Wertachdurchbruch“ (Nr. 8329-401), sei zumindest jeweils eine FFH-Verträglichkeitsabschätzung beizubringen. Ebenso müssten die Auswirkungen des Vorhabens auf verschiedene biotopkartierte Flächen untersucht werden.

- (2) Die höhere Landesplanungsbehörde teilte mit Verweis auf die Stellungnahme der höheren Naturschutzbehörde mit, dass im derzeitigen Planungsstadium nicht abschätzbar sei, ob bzw. inwieweit bei dem Vorhaben die Erfordernisse der Raumordnung insbesondere in Bezug auf den Erhalt der ökologisch bedeutsamen Naturräume sowie zur Sicherung der

Lebensräume wildlebender Arten und deren Wanderkorridore hinreichend berücksichtigt seien. Zudem sei aus landesplanerischer Sicht noch darzulegen, warum bei den Starts und Landungen der SBM nicht wenigstens zum Teil auf in der Umgebung bereits vorhandene Flugplätze (z.B. Kempten-Durach) zurückgegriffen werden könne.

Aus Sicht des **Wasserwirtschaftsamts Kempten**, der **DFS** und des **BAIUDbw** ergaben sich keine Bedenken.

3. Einwendungen infolge der Öffentlichkeitsbeteiligung:

Parallel zur Behördenbeteiligung wurde der Antrag in der Gemeinde Görisried durch Veröffentlichung am 02.09.2021 ortsüblich bekannt gemacht sowie vom 14.09.2021 bis 13.10.2021 zur Einsichtnahme dort ausgelegt. Darüber hinaus waren die Unterlagen im Zeitraum der Auslegung auch unter dem in der Bekanntmachung bezeichneten Link auf den Internetseiten der Regierung von Oberbayern einsehbar.

Bis zum Ende der Einwendungsfrist am 27.10.2021 gingen bei den in der Bekanntmachung als Adressaten bestimmten Stellen, dem Luftamt Südbayern bzw. der Gemeinde Görisried, Einwendungen von 235 Personen bzw. Naturschutzvereinigungen ein. Über die bereits im Rahmen der o.g. Fachstellungnahmen thematisierten Gesichtspunkte hinaus wurde darin im Wesentlichen Folgendes vorgetragen:

- a) Für die Errichtung des firmeneigenen Hubschraubersonderlandeplatzes gebe es keinen begründbaren Bedarf. Mit dem Verkehrslandeplatz Kempten-Durach und dem Flugplatz Kaufbeuren seien zwei für die Zwecke der Antragstellerin nutzbare Flugplätze vorhanden. Die Entfernungen – ca. 20 min. nach Durach bzw. 25 min. nach Kaufbeuren – seien organisatorisch und wirtschaftlich vertret- und zumutbar.
- b) Vor einigen Jahren sei ein Antrag auf Genehmigung eines Landeplatzes für Tragschrauber abgelehnt worden. Vor diesem Hintergrund sei es von Seiten der Antragstellerin unverantwortlich, nun erneut einen Landeplatz zu beantragen – noch dazu für Hubschrauber mit einem Vielfachen an Lärmimmissionen im Gegensatz zu den damaligen Tragschraubern. Frühere Planungen und Entscheidungen dürften bei einer heutigen Planung keinesfalls ignoriert werden.
- c) Die Ortschaft Görisried weise bislang keine lärmemittierenden Betriebe auf und sei ein Ort der Stille und Erholung, was auch so bleiben solle. Regelmäßiger Lärm von Hubschraubern führe hingegen zu einer Herabsetzung der Wohn- und Lebensqualität. Damit einhergehend seien erhebliche wirtschaftliche Schäden für die Anwohnerschaft durch das mögliche Absinken der Immobilienwerte sowie Einnahmeverluste durch Probleme bei der Vermietung von Gastunterkünften zu befürchten.
- d) Mögliche negative Auswirkungen auf den Fremdenverkehr, die Haupteinnahmequelle der Gemeinde Görisried, seien im Antrag nicht untersucht worden. Eine Stellungnahme des örtlichen Tourismusvereins müsse eingeholt werden.

- e) Das antragsgegenständliche Vorhaben sei bauplanungsrechtlich unzulässig, da hierfür weder ein rechtskräftiger Bebauungsplan vorliege noch ein Privilegierungstatbestand für die Errichtung im Außenbereich nach § 35 BauGB einschlägig sei.
- f) Im Weiteren würden durch den beantragten Flugbetrieb und dessen Lärmauswirkungen aktuelle Bestrebungen der Gemeinde Görisried, zwischen dem „Gewerbegebiet westlich der Marktoberdorfer Straße“ und der vorhandenen Wohnbebauung an der Betzigauer Straße ein Wohngebiet auszuweisen, behindert und dauerhaft blockiert.
- g) Wegen des niedrigen Überflugs vielbefahrener Straßen wie vorliegend der Betzigauer- oder Marktoberdorfer Straße bestünde für die am Straßenverkehr Teilnehmenden ein erhöhtes Unfallrisiko bzw. Gefährdungspotenzial durch Ablenkung und Schreckreaktionen.
- h) Der Naturraum Kempter Wald mit seinen zahlreichen ausgewiesenen europäischen und nationalen Schutzgebieten sei lt. Regionalplan Allgäu ein wichtiger Naherholungsraum mit national bedeutsamen Moorkomplexen und einer herausragenden ökologischen Wertigkeit. Außerdem gehöre er zu den letzten großen geschlossenen Waldkomplexen mit besonderer Bedeutung für Klima, Luftreinhaltung und Wasserschutz. Vor diesem Hintergrund sei das Vorhaben mit seinen erheblichen negativen Auswirkungen auf Natur und Umwelt mit prognostizierten 500 Flugbewegungen pro Jahr, der z. T. geringen Überflughöhen des Naturraums von unter 500 m und der zu erwartenden Beeinträchtigung der tangierten Schutzgebiete abzulehnen. Im Übrigen sei eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen.
- i) Im Falle der Realisierung des beantragten Vorhabens sei mit schädlichen Umwelteinwirkungen insbesondere in Gestalt von Fluglärm für die Umgebung zu rechnen. Die Lärmbelastung durch die in den letzten Jahren bedeutend gewachsene SBM Maschinen GmbH sei schon heute erheblich. Angesichts der anhaltenden Expansionsbestrebungen der SBM sei zu befürchten, dass der Lärm insbesondere durch eine Steigerung der Flugbewegungen weiter zunehme und – wenn einmal genehmigt – diese Entwicklungen nicht mehr aufzuhalten seien.
- j) Das antragsgegenständliche schalltechnische Gutachten sei mangelhaft, da es keine Gesamtlärbetrachtung beinhalte. Bereits bestehende, erhebliche Vorbelastungen wie z.B. Überflüge von Militärhubschraubern, Überflüge ziviler Kleinflugzeuge und Hubschrauber aus und in Richtung Flugplatz Kempten-Durach sowie Straßenverkehrslärm seien ebenfalls zu berücksichtigen.
- k) Die im Lärmgutachten ermittelten Immissionswerte seien das Ergebnis theoretischer Prognoseberechnungen. Die real auftretenden Werte müssten durch einen Probetrieb unter verschiedenen Witterungsbedingungen und unter den Augen des Luftamts bzw. unabhängiger Teilnehmer gemessen und bestätigt werden. Bei Überschreitung der Grenzwerte sei die Genehmigung im schlimmsten Falle zu versagen.
- l) Im Falle der Genehmigung des Vorhabens sei der Betrieb am Landeplatz (Flugbetrieb und Bodenbetrieb) von Montag bis Donnerstag jeweils auf die Zeiträume zwischen 8:00 und

12:00 Uhr sowie 15:00 und 17:00 Uhr und am Freitag auf den Zeitraum zwischen 8:00 und 12:00 Uhr zu beschränken.

- m) Ebenso sei für die Anzahl der zulässigen Starts und Landungen neben der auf das jeweilige Kalenderjahr bezogenen Limitierung von 500 Flugbewegungen auch eine tagesbezogene Beschränkung auf maximal drei Starts, Landungen und Testläufe festzuschreiben. Verstöße gegen solche Einschränkungen seien entsprechend zu ahnden.
- n) Die zeitlichen Annahmen im Lärmgutachten für einen Probelauf seien für Hubschrauber im Entwicklungsstadium bzw. frisch aus der Produktion kommend sehr kurz gewählt. Die Dauer der Probelläufe sei in der Genehmigung zeitlich zu fixieren.

4. Stellungnahme der Antragstellerin:

Nach Auswertung der behördlichen Fachstellungen und der Einwendungen forderte das Luftamt die Antragstellerin mit Schreiben vom 17.12.2021 auf, sich hierzu umfassend zu äußern. Die Stellungnahme der Antragstellerin erfolgte mit Schreiben vom 20.01.2023. Soweit für die vorliegende Entscheidung relevant, wird auf diese Ausführungen in den folgenden Abschnitten an geeigneter Stelle Bezug genommen.

5. Bewältigung naturschutzfachlicher und regionalplanerischer Belange:

Die von den Naturschutzbehörden geforderten Untersuchungen zum Zwecke der Beurteilung der vorhabenbedingten Auswirkungen lagen schließlich in Form einer speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP) und einer FFH-Verträglichkeitsabschätzung, jeweils in der Fassung vom 02.10.2023 des Planungsbüros Sieber Consult GmbH, Am Schönbühl 1, 88131 Lindau, vor.

Nach Prüfung dieser Unterlagen gelangte die erneut am Verfahren beteiligte HNB zu dem Ergebnis, dass bei der gegenwärtigen Planung weder artenschutzrechtliche Verbotstatbestände in Bezug auf die untersuchten und nachgewiesenen Fledermaus- und Vogelaufkommen erfüllt, noch Natura-2000-Schutzgüter beeinträchtigt würden. Die in der saP vorgesehenen Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen im Sinne örtlicher und zeitlicher Überflugbeschränkungen über Gebiete mit nachgewiesenen Habitaten besonders geschützter Großvögel müssten jedoch zwingend berücksichtigt werden. Darüber hinaus sollten weitere Auflagen zum Flugverhalten mit dem Ziel der Vermeidung von Kollisionen der Hubschrauber mit Großvögeln sowie eine Mitteilungspflicht bei erfolgtem Vogelschlag verfügt werden.

Nicht zuletzt erklärte die höhere Landesplanungsbehörde ihr Einverständnis mit dem Vorhaben, sofern nach den fachlichen Beurteilungen der zuständigen Behörden erhebliche Belästigungen für die Bevölkerung ausgeschlossen, die Anforderungen des Natur- und Landschaftsschutzes ausreichend berücksichtigt sowie von der Antragstellerin die Ausweichmöglichkeiten auf bestehende Flugplätze möglichst umfassend ausgenutzt würden.

6. Änderung der Planung:

Mit Datum vom 13.05.2024 beantragte die SBM eine mit der Gemeinde Görisried abgestimmte Planänderung in Gestalt der Anhebung des Hubschraubersonderlandeplatzes um 0,80 m auf

nunmehr 816,80 m über Normal Null. Als Hintergrund wurde angegeben, dass sich damit Erleichterungen für die Entwässerungsplanung ergeben würden.

II.

Die Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – ist gemäß §§ 31 Abs. 2 Nr. 4 des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) i. V. m. Art. 9 des Gesetzes über Zuständigkeiten im Verkehrswesen (ZustGVerk) und § 26 Abs. 1 Satz 1 Nr. 4 der Verordnung über Zuständigkeiten im Verkehrswesen (ZustVVerk) sowie § 50 der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO) für den Erlass dieser Genehmigung sachlich und örtlich zuständig.

1. Formelle Genehmigungsvoraussetzungen

Die formellen Genehmigungsvoraussetzungen liegen vor.

1.1 Verfahrensfähigkeit des Antrags, Sachbescheidungsinteresse

Die vorgelegten Unterlagen in der Version vom Juli 2021 entsprachen gemäß einer vom Luftamt durchgeführten formellen Vorprüfung hinsichtlich der Art und des Umfangs den Antragerfordernissen, die vom Luftamt bestimmt wurden (§ 51 Abs. 3 LuftVZO). Sie erfüllten insbesondere die im Hinblick auf die Behörden- und Bürgerbeteiligung erforderliche Anstoßfunktion, d.h. sie waren geeignet und ausreichend, um die möglicherweise von dem Vorhaben Betroffenen in die Lage zu versetzen, Beeinträchtigungen eigener Rechte und Belange zu erkennen und diese ggf. gegenüber der verfahrensführenden Behörde geltend machen zu können. Dies bestätigten auch der Umfang und die Tiefe des Vortrags der beteiligten Fachstellen und in den Einwendungen.

Im Übrigen konnte die Antragstellerin im Zeitpunkt der Beantragung die obligatorische Verfügungsgewalt über die für die Realisation des Vorhabens erforderlichen Flächen auf den Grundstücken Fl.Nr. 137/17 und 260/6 Gem. Görisried, welche bis dato im Eigentum eines Kommunalunternehmens der Gemeinde Görisried stehen, in Aussicht stellen. Eine entsprechende Bestätigung der Gemeinde, wonach nach Genehmigungserteilung der Abschluss eines Kauf- bzw. langfristigen Pachtvertrags mit der Antragstellerin geplant ist, wurde dem Luftamt noch im Verfahrensverlauf vorgelegt.

Damit hatte die SBM Maschinen GmbH einen Anspruch auf Durchführung des Genehmigungsverfahrens und im Anschluss auf eine Entscheidung über ihren Antrag (sog. Sachbescheidungsinteresse).

Daran ändert auch der in Einwendungen gegebene Hinweis nichts, dass der Antragstellerin in der Vergangenheit bereits ein ähnlich lautender Antrag abgelehnt worden sei und dieser Umstand bei der vorliegenden Entscheidung berücksichtigt werden müsse. Das Luftamt hatte den gegenwärtigen Antrag objektiv und unvoreingenommen auf seine Verfahrensfähigkeit hin zu überprüfen. Nachdem sich bei dieser Prü-

fung keine Anhaltspunkte ergaben, die insbesondere von vorne herein an der Umsetzbarkeit der Maßnahme oder der Vertrauenswürdigkeit der Antragstellerin, deren Vertretungsberechtigter und der Gutachter hätten Zweifel aufkommen lassen, bestand weder rechtlich noch sachlich ein Grund, den Antrag bereits deswegen abzulehnen. Das vormalige Verfahren war insoweit für die vorliegende Entscheidung unbeachtlich.

1.2 Beteiligungsverfahren

Die in ihrem Aufgabenkreis möglicherweise betroffenen Gebietskörperschaften und Träger öffentlicher Belange wurden entsprechend den geltenden Vorschriften vom Luftamt jeweils zu dem Verfahren angehört (§ 6 Abs. 5 Satz 1 LuftVG i. V. m. Art. 73 Abs. 3 a BayVwVfG). Von einer erneuten Beteiligung nach der Planungsänderung in Form der geringfügigen Anhebung des Landeplatzes um 0,80 m konnte aus Sicht des Luftamts abgesehen werden, da hierdurch keine nennenswerten negativen Auswirkungen auf Drittbelange ersichtlich waren.

Ebenso wurde den durch das Vorhaben möglicherweise betroffenen und interessierten Personen die Gelegenheit eingeräumt, den Antrag infolge der ortsüblichen Bekanntmachung und Auslegung persönlich bzw. über Internet einzusehen und sich innerhalb der gesetzten Fristen hierzu zu äußern. 235 Personen bzw. Vereinigungen machten von diesen Rechten Gebrauch.

Der in diesen Zusammenhang vorgetragene Einwand, die Bekanntmachung des Genehmigungsverfahrens durch die Regierung von Oberbayern mittels eines „Entwurfs“ ohne genaue Bezeichnung der Auslegungsräume und ohne Datum genüge nicht den Anforderungen an eine ordnungsgemäße Öffentlichkeitsbeteiligung, wird indes als unzutreffend zurückgewiesen.

Das materielle Beteiligungsrecht für Privatpersonen ergibt sich im isolierten luftrechtlichen Genehmigungsverfahren nach § 6 LuftVG in Ermangelung spezieller Vorschriften aus dem Anhörungsrecht des Art. 28 Abs. 1 des Bayerischen Verwaltungsverfahrensgesetzes (BayVwVfG). Privatpersonen sind insoweit Verfahrensbeteiligte nach Art. 13 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG. Die Ausgestaltung der Bürgerbeteiligung selbst jedoch ist hier gesetzlich nicht geregelt und unterliegt damit dem Ermessen der verfahrensführenden Behörde. Das Luftamt zog vor diesem Hintergrund für die Bekanntmachung und Auslegung der Antragsunterlagen – wie in dessen Verwaltungspraxis bei Anträgen, die auf die Erteilung einer isolierten luftrechtlichen Genehmigung gerichtet sind, üblich – die auf Planfeststellungsverfahren anzuwendenden Vorschriften des Art. 73 Abs. 4 und 5 BayVwVfG analog heran. Damit war sichergestellt, dass das Verfahren geregelt, ordnungsgemäß und in Bezug auf die aus Planfeststellungsverfahren bekannten und bewährten Modalitäten für alle Beteiligten berechenbar abläuft.

Insofern erfolgte die ortsübliche Bekanntmachung analog den Regelungen des Art. 73 Abs. 5 Sätze 1 und 2 BayVwVfG ordnungsgemäß und fristgerecht am 02.09.2021 durch Aushang im Bekanntmachungskasten der Gemeinde Görisried. Der Antrag mit Gutachten und Plänen lag im Anschluss in der Verwaltungsgemeinschaft Unterthin-

gau und der Gemeinde Görisried im Zeitraum vom 14.09.2021 bis 13.10.2021 öffentlich aus. Zusätzlich war er auf der Homepage der Regierung von Oberbayern digital einsehbar, worauf in der Bekanntmachung hingewiesen worden war. Auf die Einstellung des Entwurfs des Bekanntmachungstextes auf den Internetseiten der Regierung von Oberbayern kommt es damit nicht mehr an und ist mithin als zusätzlicher Service zu betrachten.

2. Materielle Genehmigungsvoraussetzungen

Das beantragte Vorhaben ist mit den materiellen Anforderungen an eine solche Planungsmaßnahme vereinbar.

Vor Erteilung der Genehmigung war gemäß § 6 Abs. 2 LuftVG 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 Fluglärmschutz angemessen berücksichtigt sind. Ferner muss das in Aussicht genommene Gelände geeignet sein und es dürfen keine Tatsachen die Annahme rechtfertigen, dass die öffentliche Sicherheit oder Ordnung gefährdet sein könnte. Die luftverkehrsrechtliche Genehmigung ist eine Ermessensentscheidung.

2.1 Planrechtfertigung und Begründung des Vorhabens

Das antragsgegenständliche Vorhaben ist fachplanerisch gerechtfertigt, da es den Zielsetzungen des Luftverkehrsrechts nicht widerspricht.

Die Planrechtfertigung ist ein ungeschriebenes Erfordernis jeder Fachplanung, dem nach einschlägiger Rechtsprechung genüge getan ist, wenn das beantragte Vorhaben – gemessen an den Zielsetzungen des jeweiligen Fachplanungsgesetzes, hier des LuftVG – vernünftigerweise geboten ist. Es muss hingegen nicht unverzichtbar bzw. unausweichlich sein. Der Prüfungsmaßstab ist großzügig auszulegen. Das LuftVG unterscheidet auch nicht zwischen privaten und gemeinnützigen Vorhaben. Lediglich bereits von vorne herein offensichtlich ungeeignete Vorhaben, z. B. wenn sie aus baulichen oder technischen Gründen nicht umgesetzt werden können, sind nicht planerisch gerechtfertigt. Letzteres ist vorliegend nicht ersichtlich.

Die Antragstellerin gibt an, ein Betrieb im Bereich Edelstahlfertigung, Formteilherstellung, Luft- und Raumfahrttechnik, Herstellung von Triebwerken und Fluggeräten zu sein. U.a. finde hier auch die Entwicklung, Herstellung und der Betrieb von Hubschraubern statt, welche am Firmenstandort montiert und am Boden mittels Probeläufen und im Flug geprüft würden. Hierfür sei der beantragte Hubschraubersonderlandeplatz in unmittelbarer Nähe zum Produktionsstandort erforderlich – dies insbesondere auch mit Blick auf betriebliche Weiterentwicklungschancen des Firmenstandorts. In den bestehenden Gebäuden seien bereits Betriebsräume verschiedenster Zweckbestimmungen (Labore, Funktionsprüfung, Lager, Logistik usw.) sowie Verwaltungs- und Sozialräume vorhanden. Weitere Betriebsgebäude sollen in der für einen späteren Zeitpunkt vorgesehenen Ausbauphase hinzutreten.

Aus Sicht des Luftamts ist die o.g. Argumentation hinreichend nachvollziehbar und vernünftig. Das beantragte Vorhaben dient in Bezug auf die geplante Nutzung dem geschäftlichen Interesse der Antragstellerin. Widersprüche zu den Zielen des LuftVG sind indes nicht ersichtlich. Vor diesem Hintergrund sowie angesichts dessen, dass durch den in überschaubarem Umfang geplanten und im Rahmen dieser Genehmigung reglementierten Flugbetrieb nicht mit wesentlich beeinträchtigenden Umweltauswirkungen in der Umgebung des Landeplatzes zu rechnen sein wird, sind keine weiteren Anforderungen an die Planrechtfertigung zu stellen. Insoweit wird diese im vorliegenden konkreten Falle anerkannt.

2.2 Erfordernisse der Raumordnung und der Landesplanung

Belange der Raumordnung und der Landesplanung stehen dem Vorhaben nicht entgegen.

Insbesondere ist die Berücksichtigung der von der zuständigen Landesplanungsbehörde bei der Regierung von Schwaben in Bezug genommenen Interessen der Allgemeinheit, konkret der Schutz der Bevölkerung vor unzumutbaren Lärmbelastungen (vgl. RP 16 B IV 1.5.2 Abs. 1 (Z), Art. 6 Abs. 2 Nr. 8 Satz 9 BayLplG) sowie der Erhalt ökologisch sensibler Lebensräume (vgl. LEP 7.1.5 (G), 7.1.6 (G)) im vorliegenden Falle hinreichend sichergestellt. Auf die nachfolgenden Kapitel in dieser Genehmigung wird insoweit verwiesen.

Auch hinsichtlich der Erforderlichkeit für den beantragten firmeneigenen Hubschrauber Sonderlandeplatz i. S. d. Regionalplanung (vgl. Begründung zu RP 16 B IV 1.5.2 Abs. 1 (Z)) gibt es von Seiten des Luftamts keine Zweifel. Die Antragstellerin führt in ihrer vertiefenden Stellungnahme vom 20.01.2023 nachvollziehbar aus, dass der mit dem Vorhaben verfolgte unternehmerische Zweck, der im Wesentlichen die Abwicklung von Erprobungsvorgängen während des Herstellungsprozesses der Hubschrauber bis hin zur Auslieferung ab Werk, den Transport von Bau- und Produktionsteilen sowie die Durchführung von Starts und Landungen zu Demonstrations- und Einweisungszwecken für bzw. mit Kunden und im Zusammenhang mit der Wartung und Nachrüstung von Hubschraubern umfasse, nur erreicht werden könne, wenn der Landeplatz in unmittelbarer örtlicher und funktioneller Anbindung zur Betriebsstätte errichtet werde. Ein Ausweichen auf bestehende Flugplätze sei vor diesem Hintergrund aus tatsächlichen und betriebsökonomischen Gründen nicht vertretbar und scheide demnach aus.

Dieser Argumentation folgend bestehen damit aus Sicht des Luftamts durch die Realisierung des beantragten Vorhabens keine Widersprüche zu den Vorgaben der Raumordnung und Landesplanung.

2.3 Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege

Weiterhin ist das Vorhaben unter Berücksichtigung der unter den Ziffern A.III.4 und 5 sowie unter Abschnitt A.V.5 dieser Genehmigung verfügbaren Einschränkungen und

Auflagen mit den Erfordernissen des Naturschutzes und der Landschaftspflege vereinbar.

Dies ergibt sich vor allem aus der abschließenden Stellungnahme der HNB vom 20.11.2023, auf welche sich das Luftamt hier maßgeblich stützt. Demnach sind die Gutachten der Sieber Consult GmbH in der Fassung vom 02.10.2023 (saP und FFH-Verträglichkeitsabschätzung) sowohl in Bezug auf die angewandte Methodik als auch die Ergebnisse korrekt und plausibel.

Mittels der saP wurde untersucht, ob bzw. inwieweit das Vorhaben möglicherweise artenschutzrechtliche Verbotstatbestände nach § 44 des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) auslöst. Die Prüfung konnte entsprechend den Maßgaben der Naturschutzbehörden auf im Untersuchungsgebiet nachgewiesene geschützte Fledermaus-, Greif- und Großvogelarten beschränkt werden.

Im Hinblick auf die dort genannten Fledermausarten sind nach dem Ergebnis der saP von dem Vorhaben ausgehende signifikante Störungen nicht zu erwarten. Vor allem werden, da ausschließlich Tagflugbetrieb beantragt ist, die überwiegend während der Dämmerungsphasen stattfindenden Jagdaktivitäten der Fledermäuse nicht gefährdet. Mit Rücksicht auf die bestätigten Fledermausvorkommen hält es das Luftamt hier für sachgerecht, den Flugbetrieb während der Dämmerung in der Genehmigung ausdrücklich und sicher auszuschließen (siehe Ziffer A.III.4), auch wenn dieser Regelung angesichts der vorliegenden Antragsausgestaltung nur deklaratorischer Charakter zukommt.

Die in der saP durchgeführten Untersuchungen zu den europäisch geschützten Vogelarten ergaben hingegen, dass durch den geplanten Flugbetrieb hervorgerufene Beeinträchtigungen für Brutvorkommen von Schwarzstorch, Wespenbussard und Rotmilan nicht ausgeschlossen werden können. Bei konsequenter Beachtung der getroffenen Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen in Gestalt räumlicher und zeitlicher Überflugverbote über die Bewertungsräume, wie sie unter Ziffer A.III.5 dieser Genehmigung verbindlich niedergelegt sind, ist jedoch mit verbotenen Eingriffen in die Avifauna nicht zu rechnen.

Im Rahmen der FFH-Vorabschätzung konnte – auch hier unter Berücksichtigung der o.g. Vermeidungsmaßnahmen – die Verträglichkeit des Vorhabens mit den Erhaltungszielen der in dessen Umgebung liegenden Natura 2000-Schutzgebiete, ergo dem FFH-Gebiet „Kempter Wald mit Oberem Rottachtal“ (Nr. 8228-301), dem FFH-Gebiet „Wertachdurchbruch“ (Nr. 8329-301) sowie dem Vogelschutzgebiet „Wertachdurchbruch“ (Nr. 8329-401), bestätigt werden. U. a. wurde in den fachgutachterlichen Untersuchungen hinreichend und nachvollziehbar dargelegt, dass die vorhabenbedingte Stickstoffbelastung aufgrund geringer Werte kaum darstellbar ist und damit eine Beeinträchtigung der stickstoffsensiblen Erhaltungsziele (critical loads) in den betroffenen Natura 2000-Gebieten ausgeschlossen werden kann.

Soweit die HNB über die o.g. artenschutzbedingten Einschränkungen hinaus Auflagen gefordert bzw. vorgeschlagen hat, wird lediglich die Verpflichtung der Antragstellerin zur jährlichen (unaufgeforderten) Meldung von möglichen Vogelschlagfällen an die HNB unter Abschnitt A.V.5 in die Genehmigung übernommen. Von der Anordnung

weiterer Auflagen zur Limitierung des Flugbetriebs oder auch zum Flugverhalten wird nach erfolgter Prüfung und Abwägung durch das Luftamt abgesehen.

Potenzielle Regelungen, der Hubschrauberpilot müsse unterhalb einer Flughöhe von 150 m zugunsten einer besseren Sichtbarkeit für Großvögel Landelichter einschalten bzw. im Falle einer Annäherung an einen Großvogel diesem unverzüglich nach oben hin ausweichen, sind nach Überzeugung des Luftamts weder erforderlich noch zweckmäßig. Angesichts des ausschließlichen Tagbetriebs ist davon auszugehen, dass sich die Sichtbarkeit von Luftfahrzeugen durch Lichtsignale nicht signifikant erhöhen und sich dadurch kein erkennbarer Mehrwert für den Vogelschutz ergeben würde. Wahrnehmungsprägend für Luftfahrzeuge sind vielmehr dessen Silhouette und Geräuschkulisse.

Hinsichtlich des geforderten Ausweichmanövers des Helikopters bei einem Aufeinandertreffen mit einem Großvogel wird festgestellt, dass die Vermeidung jeglicher Gefahren, hier in Form von Vogelschlag, wie in jeder anderen Lebenssituation im ureigensten Interesse der an der Luftfahrt teilnehmenden Personen liegt. Dem Piloten muss die Wahl der Mittel und Wege, wie er in der Gesamtschau aller auf ihn augenblicklich einwirkenden Umstände eine konkret-individuelle Gefahrensituation bewertet und bewältigt, selbst überlassen bleiben. I. d. R. wird der Pilot hier – ähnlich wie ein Fahrzeugführer im Straßenverkehr bei Wildwechsel – im Sekundenbruchteil intuitiv und aus seiner Erfahrung heraus entscheiden müssen, welche Maßnahmen mit Blick auf seine eigene Sicherheit und Gesundheit akut geboten ist. Eine vereinheitlichende Regelung für eine Vielzahl denkbarer Szenarien aus einem objektiven Blickwinkel heraus, wie vorgeschlagen, ist vor diesem Hintergrund nicht zielführend und auch nicht praktikabel.

Auch der von der HNB in ihrer Stellungnahme vom 20.11.2023 als Überflugverbotszone definierte sog. Pufferbereich für den Uhu am Wertachdurchbruch, der in einem Abstand von etwa 2 km ost-nordöstlich vom beantragten Vorhaben liegt, findet nach eingehender Prüfung durch das Luftamt keine Berücksichtigung in der Genehmigung. Flüge über dieses Areal können – anders als im Falle der Natura 2000-Gebiete, die sich z. T. noch im Bereich der An- und Abflugflächen befinden – aufgrund der bereits erheblichen Entfernung nicht mehr eindeutig dem Einflussbereich des Planungsvorhabens und dem dortigen Flugbetrieb zugeordnet werden. Ein ausschließlich auf die antragsgegenständliche Flugplatzanlage bezogenes (absolutes) Überflugverbot würde die Antragstellerin gegenüber allen anderen Luftverkehrsteilnehmenden benachteiligen, die mangels Starts oder Landung vom/am Hubschraubersonderlandeplatz Görisried Flugbetrieb nicht auf Grundlage der vorliegenden luftrechtlichen Genehmigung samt den darin verfügten Limitierungen durchführen. Angesichts dessen, dass der Luftraum oberhalb einer Flughöhe von 150 m grundsätzlich frei ist und Beschränkungen des Flugbetriebs für die Allgemeinheit aus naturschutzfachlichen Gründen im freien Luftraum rechtlich nicht möglich sind, wäre ein ausschließlich der Antragstellerin zu Lasten fallendes Überflugverbot nach Auffassung des Luftamts nicht vertretbar.

Im Ergebnis ist bei Beachtung der verfügten Einschränkungen und Auflagen das Eintreten artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände vorliegend ebenso wenig zu erwarten wie Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele der in der Nähe gelegenen Natura 2000-Schutzgebiete.

Im Übrigen prüfte das Luftamt diese Gesichtspunkte auch im Rahmen der allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalls bei der Umweltverträglichkeit (siehe Abschnitt C.II.5 dieses Bescheides).

2.4 Belange des Wasserrechts

Belange des Wasserrechts werden durch die Errichtung und den Betrieb des beantragten Hubschraubersonderlandeplatzes ebenfalls nicht beeinträchtigt. Allgemeine wasserrechtliche Auflagen sind unter Abschnitt A.V.6 dieses Bescheides enthalten und zu beachten.

Mit Blick auf die fachliche Stellungnahme des Landratsamts Ostallgäu wird festgestellt, dass weder die Lagerung von wassergefährdenden Stoffen noch die Betankung von Hubschraubern am Flugplatz beabsichtigt sind. Entsprechende, für die Lagerung geeignete und bereits heute in dieser Art genutzte Räumlichkeiten befinden sich nach Angaben der Antragstellerin in den nahegelegenen Betriebsgebäuden.

Ob sich aus der Befestigung der Flugplatzanlage eine wasserrechtliche Erlaubnispflicht in Bezug auf die Sammlung und Ableitung von Niederschlagswasser ergibt, hat die Antragstellerin eigenverantwortlich zu klären, worauf hiermit vorsorglich hingewiesen wird.

2.5 Erfordernisse des Städtebaus

Das antragsgegenständliche Vorhaben steht weiterhin nicht im Widerspruch zu städtebaulichen Belangen.

Bei dieser Einschätzung stützt sich das Luftamt maßgeblich auf die im Rahmen der Behördenbeteiligung von der Gemeinde Görisried als betroffene Gebietskörperschaft abgegebene Erklärung, dass gegen den beantragten Hubschraubersonderlandeplatz der SBM keine Bedenken bestünden. Insbesondere wurde von der Gemeinde bei dieser Gelegenheit nicht auf mögliche Beeinträchtigungen ihres Eigentums und sonstiger dinglicher Rechte, eigener Einrichtungen sowie ihrer kommunalen Planungshoheit im Hinblick auf bestehende oder beabsichtigte Bauleitplanungen oder Bauvorhaben hingewiesen.

Unabhängig davon stellt auch der Umstand, dass das beantragte Vorhaben ausweislich der Antragsunterlagen im Umgriff des in 3. Änderung vom 27.09.2016 rechtskräftigen Bebauungsplans Nr. 3 „Gewerbegebiet westlich der Marktoberdorfer Straße“ der Gemeinde Görisried realisiert werden soll, worin Festsetzungen für luftrechtliche Anlagen offensichtlich nicht enthalten sind, kein Genehmigungshindernis dar.

Ein Widerspruch zu den Festsetzungen eines rechtskräftigen Bebauungsplans ist vielmehr aufgrund von § 38 Satz 1 des Baugesetzbuches (BauGB) unbeachtlich. Nach dieser Vorschrift sind auf Planfeststellungsverfahren und sonstige Verfahren mit den Rechtswirkungen der Planfeststellung für Vorhaben von überörtlicher Bedeutung die bauplanungsrechtlichen Zulässigkeitsvorschriften der §§ 29 bis 37 BauGB nicht

anzuwenden, wenn die Gemeinde beteiligt wird und städtebauliche Belange berücksichtigt werden (sog. Fachplanungsprivileg).

Der Tatbestand des § 38 Satz 1 BauGB ist im vorliegenden Falle erfüllt. Nach einschlägiger Rechtsprechung ist allgemein anerkannt, dass ein isoliertes luftverkehrsrechtliches Genehmigungsverfahren nach § 6 LuftVG eine fachplanerische Entscheidung i. S. d. § 38 Satz 1 BauGB darstellt (vgl. BVerwG, Beschluss vom 13.12.2006, Az. 4 B 73.06). Zudem wird dem Genehmigungsverfahren für Flugplätze grundsätzlich die überörtliche Bedeutung zuerkannt. Nicht zuletzt wurde die betroffene Gemeinde Görisried ordnungsgemäß am Verfahren beteiligt und machte – wie oben dargestellt – keine Beeinträchtigungen ihrer städtebaulichen Belange geltend.

Dementsprechend greift vorliegend das Fachplanungsprivileg des § 38 Satz 1 BauGB zugunsten der Anlage und des Betriebs des antragsgegenständlichen Hubschrauber-sonderlandeplatzes ein. Mithin können bei der luftrechtlichen Fachplanungsentscheidung nicht nur die Festsetzungen des o.g. Bebauungsplans in der aktuell gültigen Fassung dahinstehen, auch sind zeitlich nachfolgende, konkurrierende Planungen, welche die Landeplatzfläche selbst oder dessen Umgebung, insbesondere den Bereich der An-, Abflug- und Hindernisfreiflächen, tangieren, an Inhalt und Umfang ebendieser auszurichten. Die Beurteilung, ob im Einzelfall luftrechtliche Belange im Hinblick auf den Hubschrauber-sonderlandeplatz betroffen sein könnten, obliegt der Landesluftfahrtbehörde. Entsprechende Bauleitplanungen und konkrete Einzelvorhaben sind daher dem Luftamt künftig zur Zustimmung bzw. Genehmigung vorzulegen.

Mit Blick auf entsprechende Einwendungen, das Vorhaben entbehre mangels Vorliegens eines rechtskräftigen Bebauungsplans oder Zulässigkeit im Außenbereich einer bauplanungsrechtlichen Grundlage, wird an dieser Stelle nochmals ausdrücklich betont, dass im Falle einer luftrechtlichen Fachplanung wie vorliegend die bauplanungsrechtlichen Vorschriften der §§ 29 ff. BauGB wegen § 38 Satz 1 BauGB eben gerade nicht anwendbar sind.

Auch der Einwand, durch die Genehmigung des Vorhabens und dessen Lärmauswirkungen würden die Entwicklungsabsichten der Gemeinde südlich des Gewerbegebiets, konkret in Form der Ausweisung eines neuen Wohngebiets, behindert oder blockiert, verfährt nicht. Richtig ist, wie oben dargelegt, dass künftige Bauleitplanungen auch an den Erfordernissen der vorliegenden luftrechtlichen Fachplanung gemessen werden müssen. Unabhängig davon, dass die Gemeinde einen solchen Belang im Verfahren nicht vorgetragen hat, sind die negativen Umwelteinwirkungen des antragsgegenständlichen Vorhabens jedenfalls nicht in dem Umfange erheblich, als dass die der Gemeinde im Rahmen eines Bauleitplanverfahrens zur Verfügung stehenden umfassenden städtebaulichen Gestaltungsmöglichkeiten, welche sich insbesondere aus den weitreichenden Normsetzungsmöglichkeiten der Verordnung über die bauliche Nutzung der Grundstücke (Baunutzungsverordnung – BauNVO) im Hinblick auf die Art und das Maß der baulichen Nutzung ableiten, in einem die Planung verhindernden Ausmaß beschnitten würden.

Nach alledem ist eine Beeinträchtigung der Erfordernisse des Städtebaus nicht ersichtlich, welche das Luftamt an der Genehmigung des Vorhabens hindern würde.

2.6 Schutz vor Fluglärm

Weiterhin ist das Vorhaben unter Beachtung der Regelungen zum Benutzungsumfang in den Ziffern A.III.2 bis 4 dieser Genehmigung mit den Belangen des Schutzes vor Fluglärm vereinbar. Sämtliche in diesem Zusammenhang vorgetragene Einwendungen werden zurückgewiesen.

Das Luftamt hatte im Rahmen der Entscheidung über den vorliegenden Antrag zu prüfen, ob und ggf. inwieweit durch die Anlage und den Betrieb des geplanten Hubschraubersonderlandeplatzes Görisried schädliche Umwelteinwirkungen in Gestalt von Gefahren, erheblichen Belästigungen oder erheblichen Nachteilen durch Fluglärm für die Allgemeinheit und die Nachbarschaft hervorgerufen werden können. Als maßgebliche Grundlage für die Bewertung und Beurteilung des ermittelten Ausmaßes und der Auswirkungen der flugbetriebsbedingten Geräuschemissionen am und in der Umgebung des o.g. Flugplatzes diente hierbei die schalltechnische Untersuchung des Sachverständigen Dipl.-Ing. Martin Wenker vom 26.02.2021.

Nach Prüfung dieser Unterlage kam das Luftamt zu dem Ergebnis, dass diese sowohl im Hinblick auf die ihr zugrunde gelegten Eingangsdaten und die angewandte Berechnungsmethodik zutreffend als auch in Bezug auf die ermittelten Ergebnisse plausibel und einwandfrei ist. Sie ist damit als Grundlage für die vorliegende luftrechtliche Entscheidung vollumfänglich geeignet. Mit dem Auftreten unzumutbarer Beeinträchtigungen durch Fluglärm ist demnach im vorliegenden Falle nicht zu rechnen.

Die einzelnen Schritte und Gesichtspunkte bei der Prüfung des Gutachtens werden in den nachfolgenden Abschnitten dargestellt.

2.6.1 Rechtliche Rahmenbedingungen

Auch wenn das Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm (FluglärmG) auf den vorliegenden Fall keine unmittelbare Anwendung findet, so liegt ihm jedoch ein aktueller lärmmedizinischer Erkenntnisstand zu Grunde, den sich das Luftamt bei der hier zu treffenden Entscheidung hinsichtlich der Heranziehung und Festlegung der Zumutbarkeitsschwellen zu eigen macht. Dabei folgte das Luftamt seiner seit vielen Jahren gerichtlich nie beanstandeten und erst kürzlich durch den Bayerischen Verwaltungsgerichtshof bestätigten Praxis (VGH München, Beschluss vom 06.03.2024, Az. 8 ZB 22.1981).

Zur Herleitung wird im Einzelnen Folgendes ausgeführt:

Am 07.06.2007 trat das novellierte FluglärmG in Kraft, welches die Festsetzung und den Vollzug von Lärmschutzbereichen in der Umgebung von Flugplätzen regelt. Gemäß § 8 Abs. 1 Satz 3 LuftVG sind im Rahmen von Planfeststellungsverfahren die jeweils anwendbaren Werte des § 2 Abs. 2 FluglärmG zu beachten. Nach § 8 Abs. 1 Satz 9 LuftVG gilt dies gleichermaßen für Genehmigungen nach § 6 LuftVG. Daraus ergibt sich, dass die Grenzwerte des FluglärmG in Bezug auf den Fluglärm die fachplanungsrechtliche Zumutbarkeitsgrenze in Verfahren nach

den §§ 8, 6 LuftVG festlegen, sofern der betreffende Flugplatz in den Anwendungsbereich des FluglärmG fällt. Dieser erfasst neben militärischen Flugplätzen typischerweise Verkehrsflughäfen bzw. Verkehrslandeplätze mit Fluglinien- oder Pauschalflugreiseverkehr – letztere mit einem Verkehrsaufkommen von über 25.000 Bewegungen im Jahr (vgl. § 4 Abs. 1 FluglärmG).

Für Flugplätze, die wie vorliegend bereits aufgrund der im Vergleich dazu geringeren Anzahl der jährlichen Flugbewegungen vom Anwendungsbereich des FluglärmG nicht umfasst sind, ist in der Folge eine konkrete Einzelfallbewertung vorzunehmen. Sowohl Kenngrößen als auch die Berechnungsmethodik sind der sachgerechten Festlegung der zuständigen Genehmigungs- bzw. Planfeststellungsbehörde überantwortet (vgl. Wysk, Rechtliche Aspekte des neuen Fluglärmgesetzes, Zeitschrift für Lärmbekämpfung, 2007 S. 248; OVG Rheinland-Pfalz, Urteil vom 08.07.2009, Az. 8 C 10399/08, juris RdNr. 119). Aus § 8 Abs. 1 Satz 3 LuftVG leiten sich in diesem Falle somit keine verbindlichen Werte für die Abwägungsentcheidung im Rahmen dieses Genehmigungsverfahrens ab.

2.6.2 Herleitung der Bewertungsmaßstäbe

Die Genehmigungsbehörde beginnt Aspekte des Fluglärms auf der Grundlage bisheriger Rechtsprechung sowie der jahrelang gerichtlich hierzu nie beanstandeten Verfahrensweise regelmäßig dann abzuwägen, wenn die durch den Flugbetrieb verursachten Geräuschimmissionen in bewohnten Gebieten am Tag (6.00 Uhr – 22.00 Uhr) einen Beurteilungspegel von 52 dB(A) bzw. in der Nacht (22.00 Uhr – 6.00 Uhr) einen Beurteilungspegel von 45 dB(A) erwarten lassen (rechtliche Abwägungsschwelle). Eine Abwägung in Bezug auf Nachtflugbetrieb entfällt vorliegend, da ausschließlich Tagbetrieb beantragt ist.

Den Bewertungsmaßstab, ab welchem die Lärmauswirkungen als nicht mehr zumutbar einzustufen sind (Zumutbarkeitsschwelle), legt das Luftamt in Orientierung an den Werten des § 2 Abs. 2 FluglärmG fest. Maßgeblich sind hier die Werte der Tag-Schutzzone 1. Die Werte der Tag-Schutzzone 2 markieren hingegen keine Grenzwerte (vgl. Wysk, Rechtliche Aspekte des neuen Fluglärmgesetzes, Zeitschrift für Lärmbekämpfung, 2007 S. 248). Demnach ist die Zumutbarkeitsschwelle hinsichtlich der Geräuschimmissionen aufgrund von (zivilem) Flugbetrieb bei Tage, welche regelfällig nicht überschritten werden soll, innerhalb eines Dauerschallpegel-Bereiches von LAeq Tag = 60 – 65 dB(A) anzusetzen. Das Luftamt sieht es bei der vorzunehmenden individuellen Bewertung als sachgerecht an, sich vorliegend nach den in § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 FluglärmG bezeichneten Werten für einen neuen oder wesentlich baulich erweiterten zivilen Flugplatz zu richten, da es bisher vor Ort keinen genehmigten Hubschrauberlandeplatz gab. Folglich wird im hiesigen Einzelfall eine Zumutbarkeitsschwelle für die Geräuschimmissionen aufgrund des Flugbetriebs ein LAeq Tag = 60 dB(A) abgeleitet.

2.6.3 Ermittlung der flugbetriebsbedingten Geräuschimmissionen

Für die Ermittlung der flugbetriebsbedingten Geräuschimmissionen in der Umgebung von Flugplätzen gibt die DIN 45684-1:2013-7 (Akustik – Ermittlung von Fluggeräuschimmissionen an Landeplätzen – Teil 1: Berechnungsverfahren) ein Berechnungsverfahren vor, welches an Flugplätzen wie hier, die entsprechend den o.g. Erläuterungen nicht unter das FluglärmG fallen, regelmäßig zur Anwendung kommt. Dieses ist allgemein anerkannt und bewährt. Hierbei fließen in die Berechnung allgemeine Flugplatzdaten, Flugstreckenbeschreibungen, Flugbewegungszahlen u.a. ein.

Gegenstand der Ermittlung des vorhabenbedingten Fluglärms waren vorliegend neben den durch die Starts und Landungen der Hubschrauber einschließlich der Vor- und Nachlaufphasen der Triebwerke verursachten Lärmauswirkungen auch die von den bodengebundenen Triebwerksprobeläufen der Hubschrauber hervorgerufenen Geräuschimmissionen. Letztere sind regelmäßig dann dem Fluglärm zuzuordnen und allein nach luftrechtlichen Gesichtspunkten zu beurteilen, wenn Produktionsbetrieb und Flugplatzbetrieb nicht losgelöst voneinander betrachtet werden können, wenn etwa – wie hier – die Probeläufe ausschließlich bei eingebautem Triebwerk auf der für den Flugbetrieb zugelassenen Fläche durchgeführt werden (vgl. Reidt, Luftverkehrsgesetz, Rn. 42 zu § 6 LuftVG). Insofern ist der Hubschraubersonderlandeplatz auch nicht nach § 4 Abs. 1 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) i. V. m. § 1 Abs. 1 und Nr. 10.15 in Anh. 1 der Verordnung über genehmigungsbedürftige Anlagen (4. BImSchV). als sog. Motorprüfstand genehmigungspflichtig.

Vor diesem Hintergrund wurden in der prüfungsgegenständlichen schalltechnischen Untersuchung des Sachverständigen Wenker vom 26.02.2021 insbesondere folgende Eingangssannahmen getroffen und bei der Berechnung berücksichtigt:

- als Beurteilungszeitraum die sechs verkehrsreichsten Monate (180 Tage) des Prognosejahres 2030 (Bezugsjahr 2020 + 10 Jahre)
- hinsichtlich der Art und des Umfangs des Flugbetriebs, jeweils bezogen auf die immissionsschutzrechtlich maßgeblichen 180 Tage:
 - 400 Flugbewegungen (d.h. 80 % von den maximal zulässigen 500 Flugbewegungen pro Jahr gem. Ziffer A.III.2 dieser Genehmigung)
 - 200 bodengebundene Triebwerksprobeläufe mit jeweils 15-minütiger Laufzeit (d.h. 80 % von den maximal zulässigen 250 Probeläufen pro Jahr gem. Ziffer A.III.3), davon 10 min. unter Teillast und 5 min. unter Vollast
- als bodenbedingter Lärm zudem die Vor- und Nachlaufphasen der Hubschraubetriebwerke mit jeweils zwei Minuten vor dem Start und nach der Landung

- eine 100%/100%-Betriebsrichtungsverteilung auf beide ausgewiesene An- und Abflugflächen
- in Bezug auf die Flugleistungs- und Emissionsdaten des am Platz verkehrenden Referenzhubschraubermusters die aus den Datenblättern der DIN 45684-1 zu entnehmenden Datensätze
- die abschirmende und reflektierende Wirkung von Hindernissen und des Geländeprofils auf dem Schallausbreitungsweg in Bezug auf den bodengebundenen Fluglärm
- die Topographie
- als Immissionshöhe 4 m über Grund
- als Gitterweite für die Berechnung 10 m

Die vorgenannten, in die Berechnung eingestellten Eingangsdaten und -annahmen entsprechen den Maßgaben der DIN 45684-1 und waren damit als Grundlage für die Ermittlung der Lärmauswirkungen am bzw. in der Umgebung des antragsgegenständlichen Hubschrauberlandeplatzes geeignet.

2.6.4 Ergebnisse der schalltechnischen Untersuchung

Vom Luftamt war anschließend zu prüfen, welche Bereiche in der Umgebung des beantragten Vorhabens ggf. von Geräuschemissionen oberhalb der Abwägungsschwelle betroffen sein könnten und ob damit zu rechnen ist, dass diese möglicherweise in unzumutbarem Maße mit Fluglärm beaufschlagt werden. Dies ist vorliegend nicht der Fall.

Als maßgebliche Grundlage für die Bewertung der vorhabenbezogenen Geräuschemissionen zog das Luftamt dabei die flächenhaften Darstellungen der vom Gutachter ermittelten energieäquivalenten A-bewerteten Dauerschallpegel für den Fluglärm und für die bodengebundenen Probeläufe heran, welche dem schalltechnischen Gutachten in der Anlage 2 in Form von Rasterlärmkarten beigelegt sind. Aus der dortigen Anlage 2.2 geht hervor, dass auch im ungünstigsten Falle, d.h. nach energetischer Addition des von den Starts und Landungen der Hubschrauber (einschließlich der Vor- und Nachlaufphasen der Triebwerke) verursachten Lärms mit den durch die Probeläufe am Boden hervorgerufenen Geräuschemissionen, schon die mit einem Dauerschallpegel von $LA_{eq} \text{ Tag} = 52 \text{ dB(A)}$ festgelegte Abwägungsschwelle in den Bereichen umliegender Wohnbebauung nicht erreicht wird. Dies gilt folglich erst Recht für die mit einem Dauerschallpegel von $LA_{eq} \text{ Tag} = 60 \text{ dB(A)}$ festgelegte Unzumutbarkeitsschwelle. Der höchste ermittelte Dauerschallpegel ist in Teilen der Betzigauer Straße mit 50 dB(A) zu verzeichnen.

Darüber hinaus werden im Hinblick auf die im Gutachten ermittelten Maximalpegel die zur Vermeidung von Hör- und Gesundheitsschäden beim Menschen formulierten Vorsorgezielwerte, namentlich der kritische Toleranzwert (einmalig 115 dB(A) bzw. 19 X 99 dB(A)) bzw. der präventive Richtwert (einmalig 95 dB(A) bzw. 25 X 90 dB(A)), schon außerhalb, erst Recht aber innerhalb von Gebäuden bei gekippten bzw. geschlossenen Fenstern in der umliegenden Wohnbebauung deutlich unterschritten (vgl. „Fluglärmenschutzkonzept der sogenannten Synopse auf dem Prüfstand neuerer Erkenntnisse der Lärmentwicklungsforschung sowie gesetzlicher Rahmenbedingungen“ und Beschluss des OVG Hamburg vom 15.12.2006, Az. 3 Bs 112/06). Der höchste ermittelte Maximalpegel kann bei Einzellärmereignissen mit 73 dB(A) an der Betzigauer Straße auftreten.

Auch die gebietsabhängigen Immissionsrichtwerte der TA Lärm (50 dB(A) im reinen Wohngebiet, 65 dB(A) im Gewerbegebiet), welche vorliegend hilfsweise zur Beurteilung der nur durch die bodengebundenen Hubschrauber-Probelaufe hervorgerufenen Geräuschimmissionen herangezogen wurden, werden bei Weitem nicht erreicht (vgl. Anlage 2.3).

2.6.5 Fazit zum Fluglärm

Die in das schalltechnische Gutachten eingestellten Eingangsdaten sowie die angewandte Methodik sind nachvollziehbar und richtig. Das hieraus resultierende Ergebnis der gutachterlichen Beurteilung ist plausibel und geeignet, die Auswirkungen des Fluglärms in der Umgebung des Hubschraubersonderlandeplatzes der SBM Maschinen GmbH zu beschreiben und zu bewerten.

In der Umgebung des geplanten Hubschraubersonderlandeplatzes sind demnach im Falle des beantragten und genehmigten Flugbetriebs mit 250 Starts und 250 Landungen pro Jahr (Ziffer A.III.2 dieser Genehmigung) sowie 250 Probelaufen á 15 min. pro Jahr (Ziffer A.III.3) keine unzumutbaren Beeinträchtigungen durch Fluglärm – weder in Form des Dauerschalls noch durch Einzellärmereignisse – zu erwarten. Ein ausreichender Schutz der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Fluglärm ist somit vorliegend gegeben.

Dies gilt erst Recht vor dem Hintergrund, dass die ermittelten äquivalenten Dauerschall- und Maximalpegel aufgrund der im Lärmgutachten angewandten konservativen Betrachtungsweise jeweils die Obergrenzen der tatsächlich zu erwartenden Fluglärmimmissionen darstellen. Insbesondere die Annahme der 100%/100%-Betriebsverteilung auf beide Flugsektoren und die Unterstellung, dass 80 % der Flugbewegungen im für die Lärmbetrachtung maßgeblichen 180-Tageszeitraum stattfinden würden, weisen auf eine mitunter deutliche Überschätzung des Fluglärms hin. Folglich ist im Realbetrieb mit noch geringeren Beeinträchtigungen durch Fluglärm zu rechnen als im Gutachten ausgewiesen.

Aus Gründen des vorbeugenden Immissionsschutzes und in Anlehnung an die in vergleichbaren Verfahren regelmäßig geübte Genehmigungspraxis sieht es das Luftamt gleichwohl als sachgerecht an, Flugbetrieb in lärmsensiblen Tagesrandzei-

ten (06.00 Uhr bis 07.00 Uhr; 20.00 Uhr bis 22.00 Uhr), in denen i. d. R. auch keine durch die Gewerbebetriebe vor Ort verursachten Geräusche auf die Umgebung störend einwirken, ausdrücklich auszuschließen. Ergo darf gemäß Ziffer A.III.4 Flugbetrieb oder sonstiger Betrieb am Landeplatz werktäglich frühestens von 7.00 Uhr bis längstens 20.00 Uhr stattfinden. Die Einschränkungen, welche die Antragstellerin bei der Ausübung ihrer geschäftlichen Aktivitäten dadurch gegebenenfalls zu tragen hat, sind gering und zu Gunsten der Lärmschutzinteressen der Nachbarschaft hinzunehmen. Flugbetrieb an Sonn- und Feiertagen ist gänzlich untersagt, wurde aber auch nicht beantragt.

2.6.6 Einwendungen im Zusammenhang mit dem Thema Fluglärm

Unter Berücksichtigung der Ergebnisse des Gutachtens werden die in Bezug auf die Lärmthematik vorgetragenen Einwendungen vollumfänglich zurückgewiesen. Solche Vorträge, welche sich nicht bereits nach der umfangreichen Aufarbeitung der Fluglärmbelange in den vorangegangenen Abschnitten erübrigt haben, sollen in den folgenden Abschnitten einzeln gewürdigt werden.

a) *Erfordernis täglicher Obergrenzen und Ausschluss bestimmter Tageszeiten*

Wie in den vorangegangenen Abschnitten ausgeführt, ist den Lärmschutzbedürfnissen der Allgemeinheit und der Nachbarschaft im Falle des beantragten Flugbetriebs bereits umfassend Rechnung getragen. Insbesondere bieten die genehmigungsgegenständlichen Regelungen zum Benutzungsumfang die Gewähr dafür, dass es durch die Festlegung eindeutiger, kalenderjähriger Obergrenzen für Starts und Landungen sowie für die Probeläufe der Hubschrauber in Zukunft nicht – wie von Einwendungsführenden befürchtet – zu einer unaufhaltsamen Ausweitung des Flugbetriebs der Antragstellerin kommt. Auch Belästigungen der Umgebung an Sonn- und Feiertagen sowie zu lärmsensiblen Tagesrandzeiten sind ausgeschlossen.

Damit ist nach Überzeugung des Luftamts bereits ein angemessener Ausgleich zwischen dem öffentlichen Interesse des Schutzes der Bevölkerung vor Fluglärm und dem berechtigten Interesse der Antragstellerin an der Existenz und der möglichst umfangreichen Benutzbarkeit des firmeneigenen Hubschrauber-sonderlandeplatzes für ihre unternehmerischen Zwecke getroffen. Für die von der Anwohnerschaft geforderten, weiterführenden Limitierungen dergestalt, dass für Starts, Landungen und Probeläufe neben einer jährlichen Deckelung auch Tagesobergrenzen, z.B. drei Starts, drei Landungen und drei Probeläufe, festzulegen oder die täglichen Betriebszeiten, z.B. zur Mittagszeit, freitag-nachmittags oder samstags, weiter einzugrenzen seien, bleibt damit kein Raum mehr.

Von der Einhaltung sämtlicher Auflagen aus dieser Genehmigung kann sich das Luftamt im Übrigen jederzeit, aber auch bei der turnusgemäßen, i. d. R. einmal jährlich stattfindenden luftaufsichtlichen Überprüfung überzeugen. Die

Ahndungsmöglichkeiten als Ordnungswidrigkeit ergeben sich erforderlichenfalls aus § 6 Abs. 1 i. V. m. § 58 Abs. 1 Nr. 11 LuftVG.

b) Fehlen einer Gesamtbetrachtung unterschiedlicher Lärmquellen

Auch der in Einwendungen geäußerten Auffassung, die schalltechnische Stellungnahme habe sämtliche, auf einen Immissionsort einwirkende Lärmquellen wie z.B. bereits bestehende Vorbelastungen durch Fluglärm und auch Straßenverkehrslärm kumulativ zu betrachten, kann nicht gefolgt werden.

Im Rahmen des vorliegenden Genehmigungsverfahrens nach § 6 LuftVG war ausschließlich der vom antragsgegenständlichen Vorhaben zu erwartende Fluglärm maßgeblich. Der Fluglärm umfasst vorliegend zum einen die durch die An- und Abflüge der Hubschrauber einschließlich der Vor- und Nachlaufphasen der Triebwerke vor dem Start und nach der Landung hervorgerufenen Schallimmissionen, zum anderen die von den bodengebundenen Triebwerks-Probelaufen erzeugten Geräusche. Im Rahmen der schalltechnischen Stellungnahme wurden beide Komponenten sowohl einzeln als auch kumulativ ermittelt und bewertet. Sonstige allgemeine und vom Hubschraubersonderlandeplatz unabhängige Verkehre waren hingegen nicht Gegenstand des luftrechtlichen Genehmigungsverfahrens.

Unabhängig davon gibt es für eine Addition von z.B. Straßenverkehrslärm – dies gilt auch für den Schienenverkehrslärm – und Fluglärm weder eine rechtliche noch eine praktikable fachliche Grundlage. Für Straßenverkehr gelten die Grenzwerte der Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des BImSchG (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV), für Fluglärm grds. – wie oben ausgeführt – die Grenzwerte des FluglärmG und die Richtwerte der Lärmwirkungsforschung. Die hier jeweils maßgeblichen Beurteilungspegel werden nach unterschiedlichen Verfahren berechnet und entbehren damit der notwendigen Vergleichbarkeit.

Der Gesetzgeber sieht es eben gerade vor, dass jede Lärmart einzeln rechnerisch ermittelt und an den für sie zutreffenden Richtwerten gemessen wird. Diese Richtwerte sind dabei für jede Lärmart grundsätzlich normativ so bemessen, dass für den Fall des Hinzutretens weiterer Lärmarten bis zum Eintreten schädlicher Umwelteinwirkungen noch ein ausreichend hoher Toleranzbereich verbleibt. Die Durchführung einer derartigen Gesamtlärmbetrachtung wäre lediglich in dem Fall geboten, in welchem lärmbedingt konkrete gesundheitliche Beeinträchtigungen zu erwarten sind. Dafür müssten jedoch Dauerschallpegel jenseits von 70 dB(A) als Schwelle nachgewiesener Gesundheitsbeeinträchtigung vorliegen. Diese wird offensichtlich durch den vorliegenden Flugbetrieb an den maßgeblichen Immissionsorten bei Weitem nicht erreicht.

Das vorliegend vom Gutachter angewandte Verfahren zur Ermittlung des vorhabenbedingten Fluglärms ist vor diesem Hintergrund nicht zu beanstanden.

Die Aufrechnung sämtlicher auftretender Lärmquellen, sofern sie nicht gleichzeitig sind, ist weder gesetzlich vorgesehen noch sachgerecht.

c) *Fehlende Ermittlung der Lärmauswirkungen durch Messungen*

Ferner wurde vorgetragen, die Ergebnisse des Gutachtens würden lediglich auf Annahmen und Prognosen beruhen. Erforderliche Messungen zu deren Verifizierung seien nicht durchgeführt worden.

Auch dieser Einwand ist unberechtigt. Das Berechnungsverfahren nach DIN 45684-1 ist – wie bereits weiter oben erläutert – ein allgemein anerkanntes und bewährtes Verfahren zur Ermittlung von flugbetriebsbedingten Geräuschmissionen. Die vom Gutachter hieraus erworbenen Erkenntnisse und gezogenen Schlüsse sind plausibel und ermöglichten dem Luftamt eine rechtsfehlerfreie Abwägungsentscheidung in Bezug auf die Fluglärmbelange.

Zudem ist die computergestützte Berechnung der zu erwartenden Schallmissionswerte unter Anwendung der dafür entwickelten Berechnungsvorschriften der o.g. DIN vorgeschrieben, da – im Gegensatz zu der in Einwendungen geforderten Durchführung einzelpunktbezogener Messungen – nur auf diese Weise vergleichbare und normenkonforme Ergebnisse erzielt werden können.

2.7 Lufthygiene

Belange der Lufthygiene stehen dem Vorhaben nicht entgegen.

Im vorliegenden Falle konnte auf eine gutachtliche lufthygienische Betrachtung verzichtet werden. Zwar ist der Betrieb von Luftfahrzeugen, also auch von Hubschraubern, mit Schadstoffemissionen verbunden, diese sind jedoch angesichts des Umfangs des verfahrensgegenständlichen Flugbetriebs vernachlässigbar. Das Luftamt ist durch die regelmäßige Befassung mit dieser Thematik in luftrechtlichen Planfeststellungsverfahren bekannt, dass die wesentlichen und die Schadstoffmengen kennzeichnenden Emissionen durch Hausbrand und Kfz-Verkehr verursacht werden und Luftverkehr hierzu nur einen geringen Beitrag leistet. Dies betrifft insbesondere Vorhaben wie hier, die im Durchschnitt ca. zehn Flugbewegungen zzgl. ca. fünf Bodenläufe pro Woche mit einem Hubschrauber erzeugen. Im Fall eines Verkehrslandeplatzes mit prognostizierten 40.000 Flugbewegungen führte der Bayer. Verwaltungsgerechtshof in seinem Urteil vom 26.02.2002 Az. 20 A 00.40039 (BeckRS 2002, 26445 RdNr. 18) aus, dass nicht ersichtlich sei, was dort die Behörde im Abwägungsvorgang hätte geprüft haben sollen. Insbesondere handelte es sich bei dem streitgegenständlichen Fall bei den Abgasen um ubiquitäre Belastungen, die nicht in herausragendem Maße erhöht würden. Diese lufthygienische Irrelevanz gilt erst recht bei der hier prognostizierten Anzahl an max. 500 Hubschrauberbewegungen und 250 Probeläufen pro Jahr.

Zu der Bewertung der vorhabenbedingten Schadstoffeinträge in die Luft im Bereich europäischer Natura 2000-Schutzgebiete wird im Übrigen auf Abschnitt C.II.2.3 verwiesen.

2.8 Geländeeignung

Die sog. Geländeeignung in Bezug auf die Anlage und den Betrieb des antragsgegenständlichen Hubschraubersonderlandeplatzes Görisried ist – gemessen an den hier einschlägigen Vorschriften bzw. Richtlinien, insbesondere der AVV – durch das Gutachten des freien Sachverständigen Becker in der Fassung vom Juli 2021 und unter Berücksichtigung der Tektur vom 13.05.2024, die die Anhebung der Flugbetriebsfläche um 0,80 m auf nunmehr 816,80 m über Normal Null betraf, nachgewiesen.

Insbesondere entsprechen die Ausdehnung der Endanflug- und Startfläche (FATO), der vorliegend mit ihr identischen Aufsetz- und Abhebefläche (TLOF) und der Sicherheitsfläche ebenso den Anforderungen der AVV wie die Ausrichtung und Dimensionierung der An- und Abflugflächen. Die nach der AVV erforderlichen Hindernisfreiflächen sind ebenfalls vorhanden und aus den beiliegenden Plänen und Schnitten ersichtlich.

2.9 Öffentliche Sicherheit und Ordnung

Tatsachen, welche die Annahme rechtfertigen, dass durch das Vorhaben die öffentliche Sicherheit und Ordnung gefährdet sein könnte, liegen unter Beachtung der in diesem Zusammenhang verfügbaren Nebenbestimmungen nicht vor.

2.9.1 Feuerlösch- und Rettungswesen

Die unter Abschnitt A.V.7 dieser Genehmigung festgesetzten Auflagen zum Feuerlösch- und Rettungswesen entsprechen den Maßgaben der Brandschutzkategorie H1 nach AVV, unter die der gegenständliche Hubschraubersonderlandeplatz aufgrund der Nutzung durch Hubschrauber mit einer Länge bis zu 13,00 m fällt. Hierdurch ist den Erfordernissen des Brandschutzes und des Rettungswesens ausreichend Rechnung getragen.

Insbesondere ist durch die verlangte Einweisung der sachkundigen Personen gemäß Ziffer A.V.7.7 in die örtlichen Gegebenheiten, in die Bedienung der vorhandenen Lösch- und Rettungsgeräte und deren regelmäßige Fortbildung sichergestellt, dass diese Personen neben der Brandbekämpfung wirksame Ersthilfe gegenüber Verletzten leisten und Notrufe absetzen können. Die Aus- und Fortbildung der sachkundigen Personen hat durch geeignete Fachkräfte (z.B. Feuerwehr) zu erfolgen.

Weiterhin hat die Platzbetreiberin zusammen mit den örtlich zuständigen Sicherheitsbehörden und der Feuerwehr einen Alarmplan zu erstellen und an geeigneter Stelle gut sichtbar anzubringen (Ziffer A.V.7.9).

2.9.2 Vereinbarkeit mit dem öffentlichen Straßenverkehr

Durch die Hubschrauberflüge sind auch keine erheblichen Beeinträchtigungen der Sicherheit und Leichtigkeit des öffentlichen Straßenverkehrs auf den sich in der Umgebung des geplanten Landeplatzes befindlichen qualifizierten Straßen zu erwarten.

Insbesondere sind bei der vorliegenden Planung die gemäß den hier einschlägigen Richtlinien über die Abstände zwischen Straßen und Flugplätzen, veröffentlicht mit allgemeinem Rundschreiben Straßenbau Nr. 2/1982 des damaligen Bundesverkehrsministeriums vom 19.01.1982 (Nr. StB 27/38.45.90), zum Schutze des Luftverkehrs im Bereich von Straßen und zum Schutze des Straßenverkehrs im Bereich von Flugplätzen geforderten Überflughöhen eingehalten. Auf die Ausführungen unter den Abschnitten 4.3 und 4.4 des Gutachtens des Sachverständigen Becker (Seite 26 f.) wird insoweit verwiesen.

Im Übrigen stellt es keinen Einzelfall dar, dass sich im näheren Umfeld von Hubschrauberlandeplätzen öffentliche Straßen befinden, die z. T. in verhältnismäßig niedrigen Höhen überflogen werden. Dies lässt sich schon aufgrund eines i. d. R. dichten Straßennetzes nicht vermeiden. Dem Luftamt liegen trotz dieses Umstandes keine Erkenntnisse oder Aufzeichnungen vor, wonach mit Hubschrauberflügen über Straßen ein nennenswert erhöhtes Unfallrisiko einhergehen würde.

Vor diesem Hintergrund kann davon ausgegangen werden, dass durch den beantragten Flugbetrieb keine nennenswerten Störungen oder Gefahren für den öffentlichen Straßenverkehr über das jeder Teilnahme am Straßenverkehr immanente Risiko hinaus zu erwarten sind. In diesem Zusammenhang vorgetragene Einwendungen werden zurückgewiesen.

2.9.3 Gefahren durch Abstürze und Abwinde von Hubschraubern

Durch den Flugbetrieb mit Hubschraubern bedingte Gefahren für Leib und Leben von Menschen, welche über das allgemeine Lebensrisiko hinausreichen, sind vorliegend ebenfalls nicht zu befürchten.

Auch wenn grundsätzlich von jeglichem Luftverkehr unbestritten eine theoretische Möglichkeit des Absturzes oder auch der Kollision von Luftfahrzeugen ausgeht, so ist das Auftreten von Luftfahrzeugen heutzutage eine Alltagssituation. Gefahren durch den Luftverkehr sind statistisch gesehen im Vergleich zu denjenigen in anderen Alltagssituationen wie Haushalt oder Straßenverkehr vernachlässigbar. Dies gilt besonders im vorliegenden Fall, in dem der Hubschrauberlandeplatz am Ortsrand angelegt werden soll, so dass die An- und Abflugflächen nicht über dicht besiedeltes Gebiet führen und zudem ausreichend Notlandeflächen vorhanden sind.

Ein Verletzungsrisiko für Personen durch Hubschrauberabwinde und aufgewirbelte Gegenstände kann unter Berücksichtigung der in dieser Genehmigung verfügbaren

Nebenbestimmungen ebenfalls mit hinreichender Wahrscheinlichkeit ausgeschlossen werden. Derartige Einwirkungen betreffen allenfalls die unmittelbare Landeplatzumgebung in den wenigen Minuten während des Starts und der Landung von Hubschraubern. Zum Zwecke der Gefahrenabwehr zugunsten außenstehender Dritter ist u. a. in Ziffer A.V.3.1 dieser Genehmigung geregelt, dass dort bei Flugbetrieb keine Personen oder Hindernisse, zu denen auch ungesicherte Gegenstände zählen, vorhanden sein dürfen. Weiterhin sind gemäß Ziffer A.V.1.12 im Umfeld des Landeplatzes an geeigneter Stelle auf den Flugbetrieb hinweisende Warnschilder aufzustellen. Nicht zuletzt hat sich bei Flugbetrieb ausnahmslos eine sachkundige Person am Landeplatz aufzuhalten, welche im Bedarfsfalle Passanten auf den Flugbetrieb und dessen Auswirkungen aufmerksam machen bzw. erforderlichenfalls auch einen Platzverweis aussprechen kann.

2.10 Minderung der Lebensqualität; Wertverluste am Immobilieneigentum; Auswirkungen auf den Tourismus

In Einwendungen wurde u.a. auch vorgetragen, die von dem Vorhaben ausgehenden negativen Umwelteinwirkungen – vor allem in Form von regelmäßig auftretendem Fluglärm – würden die Lebensqualität im Ort mindern und damit wirtschaftliche Schäden für die Anwohner durch einen Werteverfall bei Grund- und Wohneigentum sowie finanzielle Einbußen z.B. durch eine sinkende Vermietbarkeit der Gastunterkünfte mit sich bringen. Zur Einschätzung der vorhabenbedingten Auswirkungen auf den Fremdenverkehr in Görtsried sei eine Stellungnahme des örtlichen Tourismusvereins einzuholen.

Die geäußerten Bedenken sind nicht gerechtfertigt, da die auf das Vorhaben zurückzuführenden Auswirkungen in deren vorliegend auftretendem Umfang keine wesentlichen Eingriffe in von Art. 14 des Grundgesetzes (GG) geschützte Rechtspositionen verursachen. Weder finden unmittelbare Eingriffe in das Eigentum Dritter statt, noch sind erhebliche mittelbare Eingriffe ersichtlich. Wie in den vorangegangenen Abschnitten hinreichend und umfassend dargestellt, werden vom beantragten Flugbetrieb keine unzumutbaren Umwelteinwirkungen durch Immissionsbelastungen sowie durch sonstige veränderte Umgebungsbedingungen, welche durch entsprechende Schutzmaßnahmen ausgeglichen werden müssten, hervorgerufen. Es spricht daher nichts dafür, dass sich die zu erwartenden Immissionen – insbesondere in Gestalt von Belastungen durch Fluglärm – auf die Eigentumsnutzungen in relevanter, d.h. die Nutzbarkeit der betroffenen Grundstücke, Häuser und Wohnungen in beeinträchtigender Weise niederschlagen würden. Verbleibende Belästigungen bzw. mögliche finanzielle Nachteile sind von der Inhalts- und Schrankenbestimmung gem. Art. 14 Abs. 1 Satz 2 GG gedeckt und als Ausprägung der in Art. 14 Abs. 2 GG niedergelegten Sozialpflichtigkeit des Eigentums zumutbar.

Unabhängig davon hat die Antragstellerin mit ihrem Schreiben vom 20.01.2023 die geforderte Stellungnahme des Tourismusverbands Görtsried e.V. vom 31.01.2022 vorgelegt. Hieraus wird deutlich, dass das geplante Vorhaben von dessen Seite eine breite Zustimmung erfährt. Demnach leiste die Firma SBM bereits heute einen positiven Beitrag zum Fremdenverkehr in Görtsried, indem deren Geschäftspartner und

Kunden regelmäßig im Ort beherbergt würden. Infolge der durch das Vorhaben erwarteten Betriebsausweitung der SBM sei nicht nur der Fortbestand dieses Beitrags gesichert, sondern auch mit seiner weiteren Steigerung zu rechnen. In Bezug auf den hinzukommenden Fluglärm ist der Verein der Auffassung, dass dieser vor dem Hintergrund der Beschränkung des Flugbetriebs auf Werktage, ergo auf übliche Arbeitszeiten, und angesichts bestehender Vorbelastungen insbesondere durch landwirtschaftlichen Verkehr in und um den gesamten Ort sowie regelmäßigen Schwerlastverkehr ortsansässiger Betriebe nicht nennenswert ins Gewicht falle.

Durch das Vorhaben werden damit weder Eigentumsrechte Dritter noch der örtliche Fremdenverkehr in unzulässigem Maße beeinträchtigt. Entsprechende Einwendungen werden wiederum zurückgewiesen.

3. Gesamtabwägung

Da das Vorhaben den Erfordernissen der Raumordnung nicht widerspricht, die Erfordernisse des Naturschutzes und der Landschaftspflege sowie des Städtebaus und der Schutz vor Fluglärm angemessen berücksichtigt sind, das in Aussicht genommene Gelände geeignet ist und auch keine Tatsachen bekannt sind, dass die öffentliche Sicherheit und Ordnung gefährdet sein könnte, konnte dem Antrag entsprochen und die luftverkehrsrechtliche Genehmigung der Anlage und des Betriebs des Hubschraubersonderlandeplatzes Görisried nach der Gesamtabwägung aller zu berücksichtigender Belange mit den in Abschnitt A dieses Bescheides verfügten Einschränkungen und Nebenbestimmungen erteilt werden.

4. Auflagen

Die festgesetzten Auflagen finden ihre Rechtsgrundlage in § 6 Abs. 1 Satz 4 LuftVG. Sie sind im öffentlichen Interesse erforderlich und dienen der Sicherheit des Luftverkehrs sowie der öffentlichen Sicherheit und Ordnung.

5. Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP)

Für den Antrag der SBM Maschinen GmbH bestand keine Verpflichtung, eine UVP durchzuführen. Eine UVP ist dann durchzuführen, wenn nach Einschätzung des Luftamts aufgrund überschlägiger Prüfung erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen auf die Schutzgüter des § 2 Abs. 1 UVPG durch das Vorhaben zu erwarten sind, die nach § 25 Abs. 2 des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes (UVPG) bei der Zulassungsentscheidung zu berücksichtigen wären.

Die Vorprüfung des Einzelfalls nach § 7 Abs. 1 UVPG ergab vorliegend, dass von dem antragsgegenständlichen Vorhaben aufgrund seiner Art, seiner Größe und seines Standortes keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen auf die Schutzgüter des § 2 UVPG zu erwarten sind, die im Einzelfall eine Pflicht zur Erstellung einer UVP begründen.

D.

Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Bescheid kann innerhalb eines Monats nach seiner Bekanntgabe Klage erhoben werden bei dem

**Bayerischen Verwaltungsgericht Augsburg
in Augsburg**

**Postanschrift: Postfach 11 23 43, 86048 Augsburg
Hausanschrift: Kornhausgasse 4, 86152 Augsburg**

Hinweise zur Rechtsbehelfsbelehrung

Die Einlegung des Rechtsbehelfs ist schriftlich, zur Niederschrift oder elektronisch in einer für den Schriftformersatz zugelassenen Form möglich. Die Einlegung eines Rechtsbehelfs per einfacher E-Mail ist nicht zugelassen und entfaltet keine rechtlichen Wirkungen!

Seit 01.01.2022 muss der in § 55d VwGO genannte Personenkreis Klagen grundsätzlich elektronisch einreichen.

[Sofern kein Fall des § 188 VwGO vorliegt:] Kraft Bundesrechts wird in Prozessverfahren vor den Verwaltungsgerichten infolge der Klageerhebung eine Verfahrensgebühr fällig.

Mit freundlichen Grüßen

gez.
Hailer
Regierungsamtsrätin