



Regierung von Oberbayern • 80534 München

Gegen Postzustellung

Global Helicopter Service GmbH
Geschäftsleitung
Watzmannstraße 1
83417 Kirchanschöring

Bearbeitet von Felicitas Stock	Telefon/Fax +49 89 2176-3451 / 403451	Zimmer HE311	E-Mail Felicitas.Stock@reg-ob.bayern.de
Ihr Zeichen	Ihre Nachricht vom Antrag vom 26.11.2020	Unser Geschäftszeichen 3721.25-14-53	München, 12.09.2024

Luftverkehrsgesetz (LuftVG); Genehmigung der Anlage und des Betriebs eines Hubschraubersonderlan- deplatzes in Kirchanschöring gemäß § 6LuftVG

Anlagen:

1 Kostenrechnung

1 Merkblatt „Sicherheitsmaßnahmen“

1 Topographische Übersichtsdarstellungskarte vom 26.08.2020 (Plan 1), 1:10.000

1 Luftbild Übersichtsdarstellungskarte vom 26.08.2020 (Plan 2), 1:2.500

1 Lageplan Platzdarstellung, Markierung vom 12.11.2020 (Plan 3), 1:350

1 Schnitt durch die An-/ Abflugrichtungen vom 12.11.2020 (Plan 6), 1:500

1 Schnitt durch die An-/ Abflugrichtungen vom 31.10.2023 (Plan 6), 1:500

1 Schnitt durch die An-/ Abflugrichtungen vom 12.11.2020 (Plan 7), 1:750

1 Schnitt durch die An-/ Abflugrichtungen vom 31.10.2023 (Plan 7), 1:750

1 Schnitt durch die An-/ Abflugrichtungen vom 01.06.2020 (Plan 8), 1:1.000

Nachrichtlich:

1 Auszug Flächennutzungsplan vom 26.08.2020 (Plan 4), 1:10.000

1 Auszug BfN Bundesamt für Naturschutz vom 26.08.2020 (Plan 5), 1:25.000

Sehr geehrte Damen und Herren,

aufgrund Ihres Antrags vom 26.11.2020 erlässt die Regierung von Oberbayern –
Luftamt Südbayern (im Folgenden: Luftamt) folgenden

Dienstgebäude
Heßstraße 130
80797 München

Telefon Vermittlung
+49 89 2176-0

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

Tram 20/21/29 Hochschule
München (Lothstraße)

Telefax
+49 89 2176-2914

Internet
www.regierung.oberbayern.bayern.de



A.

B e s c h e i d:

I. Genehmigung:

Der Global Helicopter Service GmbH (GHS), Watzmannstraße 1, 83417 Kirchanschöring (im Folgenden: Genehmigungsinhaberin), wird gemäß § 6 LuftVG i. V. m. §§ 49 ff. der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO) 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 dem Firmengrundstück im Gewerbegebiet „An der Leobendorfer Straße II“ in Kirchanschöring erteilt.

Die genaue Position und Ausführung des Hubschraubersonderlandeplatzes und der zugehörigen Betriebsflächen ergibt sich aus den beiliegenden, mit dem Prüfvermerk des Luftamts versehenen Plänen, welche Bestandteil dieser Genehmigung sind.

II. Beschreibung des Hubschraubersonderlandeplatzes:

1.	<u>Bezeichnung:</u>	Hubschraubersonderlandeplatz Kirchanschöring GHS (Bodenlandeplatz)
2.	<u>Lage:</u>	Südöstlich der Ortslage Kirchanschöring im südlichen Bereich des Gewerbegebiets „An der Leobendorfer Straße II“
3.	<u>Landeplatzbezugspunkt*:</u>	
	Geographische Lage (WGS 84):	N 47° 56' 59,2'' ; E 12° 50' 36,7''
	Höhe über NN:	419,50 m über NN (1.376 ft)
4.	<u>Flugbetriebsflächen:</u>	
	FATO/TLOF:	Größe: 130,24 m x 29,25 m Belag: Rasen Tragfähigkeit: 11.000 kg MTOW
	Sicherheitsfläche:	übergangslos die FATO umgebend mit einer Tiefe von 4,88 m Belag: Rasen Tragfähigkeit: 11.000 kg MTOW
	Gesamtgröße des Landeplatzes (FATO/TLOF + Sicherheitsfläche tragfähig):	140,00 m x 39,01 m
5.	Schwebeflugweg:	Breite: 32,40 m

6.	Vorfeld mit Hubschrauberstandplatz:	Größe Vorfeld: Durchmesser 28,40 m Größe Standplatz in der Mitte des Vorfelds: 9,00 m Belag: Asphalt Tragfähigkeit: 11.000 kg MTOW
7.	<u>An- bzw. Abflugrichtungen:</u>	Nordöstlich (Hauptflugrichtung) <ul style="list-style-type: none"> • Anflug 235° rwN • Abflug 055° rwN Südwestlich (Nebenflugrichtung) <ul style="list-style-type: none"> • Anflug 055° rwN • Abflug 235° rwN

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

III. Zweck des Hubschraubersonderlandeplatzes

Der genehmigungsgegenständliche Hubschraubersonderlandeplatz dient der Durchführung von geschäftlichem Flugbetrieb der Genehmigungsinhaberin sowie anderer natürlicher und juristischer Personen nach vorheriger Genehmigung (PPR) durch die GHS.

IV. Benutzungsumfang

1. Der Hubschraubersonderlandeplatz Kirchanschöring darf von Hubschraubern mit einer höchstzulässigen Abflugmasse (MTOM) von 11 t und mit einer Länge von bis zu 19,5 m benutzt werden, die in Übereinstimmung mit der Flugleistungsklasse (FLK) 1 betrieben werden.
2. Flugbetrieb (dazu zählen An- und Abflüge von Hubschraubern, bodengebundene Triebwerksprobeläufe sowie Schweb- und Versetzflüge) darf nur in der Zeit von Beginn der Bürgerlichen Morgendämmerung, frühestens jedoch von 8.00 Uhr Ortszeit, bis Ende der Bürgerlichen Abenddämmerung, längstens jedoch bis 18.00 Uhr Ortszeit, stattfinden. An Sonn- und Feiertagen ist Flugbetrieb am Landeplatz unzulässig. Eine Mittagsruhezeit, in der kein Flugbetrieb stattfindet, ist zwischen 12.00 Uhr und 14:00 Uhr einzuhalten.
3. Pro Kalenderjahr dürfen maximal 120 Flugbewegungen (60 Starts und 60 Landungen) zum Zweck der Wartung, Einlagerung und Überführung von Hubschraubern durchgeführt werden.
4. Die Gesamtzeit der bodengebundenen Triebwerksprobeläufe darf maximal 120 Minuten pro Woche betragen. Dabei ist unter Berücksichtigung der Baugenehmigung des Landratsamts Traunstein vom 16.06.2020 eine tägliche Probelaufzeit von höchstens 30 Minuten einzuhalten.

V. Nebenbestimmungen

1. Anlagenbezogene Nebenbestimmungen

- 1.1 Der Hubschraubersonderlandeplatz ist entsprechend der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Genehmigung der Anlage und des Betriebs von Hubschrauberflugplätzen vom 19.12.2005 des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (im Folgenden: AVV) und den beigefügten Plänen 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 Endanflug- und Startfläche (FATO) ist plangemäß mindestens mit einer Größe von 130,24 m x 29,25 m herzustellen. Sie ist vorliegend identisch mit der Aufsetz- und Abhebefläche (TLOF). Nachfolgend wird daher aus Vereinfachungsgründen – sofern eine Differenzierung nicht angezeigt ist – ausschließlich die Bezeichnung „FATO“ verwendet.
- 1.4 Die Neigung der FATO ist so zu bemessen, dass Wasseransammlungen auf der Oberfläche verhindert werden. Sie darf aber in jede Richtung 2 % nicht überschreiten.
- 1.5 Die FATO muss einem Betrieb von Hubschraubern mit bis zu 11,0 t Abfluggewicht standhalten. Zusätzlich sind die Belastungen durch Personal, Fracht, Feuerlöschgeräte, Schnee usw. zu berücksichtigen.
- 1.6 Die FATO ist mit einer Sicherheitsfläche zu umgeben, die übergangslos an diese anschließt. Die Sicherheitsfläche ist vorliegend mit einer umlaufenden Breite von mindestens 4,88 m anzulegen.
- 1.7 Die Oberfläche der Sicherheitsfläche darf vom Rand der FATO an nach außen um nicht mehr als 4 % ansteigen und muss so beschaffen sein, dass durch den Rotorabwind keine Fremdkörper aufgewirbelt werden können. Sie muss für die am Platz vorgesehenen Hubschrauber analog zur FATO ausreichend tragfähig sein und Bodeneffekt gewährleisten.
- 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 hin ansteigt.

- 1.10 Das Vorfeld ist ebenfalls entsprechend den Darstellungen in Plan Nr. 3 asphaltiert und tragfähig mit einem Kreisdurchmesser von 28,40 m herzustellen. Auf diesem ist mittig ein Hubschrauberstandplatz vorzusehen.
- 1.11 Für die Flugbewegungen der Hubschrauber zwischen der FATO und dem Hubschrauberstandplatz auf dem Vorfeld ist ein Schwebeflugweg mit einer Mindestbreite von 32,40 m, entsprechend den Darstellungen im Plan Nr. 3, anzulegen. Der Schwebeflugweg beginnt und endet am südöstlichen Rand des Vorfelds, die Grenze ist identisch mit dem Rand der Sicherheitsfläche.
- 1.12 Ein Windrichtungsanzeiger ist entsprechend der Darstellung im Plan Nr. 3 auf dem Gebäude nordwestlich der Flugbetriebsfläche in der üblichen Beschaffenheit und Farbe (rot-weiß im Wechsel) aufzustellen. Der Windrichtungsanzeiger muss sowohl aus der Luft als auch von der Flugbetriebsfläche aus gut sichtbar sein und darf nicht durch Luftverwirbelungen beeinflusst werden.
- 1.13 Die für die Durchführung eines sicheren Flugbetriebs erforderlichen Einrichtungen (z.B. Feuerlösch- und Rettungsgeräte) sowie Unterlagen (z.B. Hauptflugbuch) sind direkt am Landeplatz unterzubringen. Darüber hinaus ist eine Fernmeldeverbindung einzurichten, durch die die zuständigen Dienststellen der Deutschen Flugsicherung, des Deutschen Wetterdienstes, des Rettungsdienstes und der Feuerwehr jederzeit erreichbar sind. Die Installation einer Brandmeldeanlage wird empfohlen.
- 1.14 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 sowie dem Vorfeld, aufhalten.
- 1.15 Ebenso sind an der sich nordöstlich des Landeplatzes befindlichen Leobendorfer Straße in beiden Fahrtrichtungen auf den Flugbetrieb hinweisende Warnschilder aufzustellen, um im Straßenverkehr auf den Flugbetrieb aufmerksam zu machen.

Die Wahl geeigneter Warn- /Hinweisschilder und deren genaue Positionierung ist mit der zuständigen Straßenverkehrsbehörde abzustimmen.

2. Markierungen und Kennzeichnungen

- 2.1 Die Kennzeichnung (Tageskennzeichnung) des Hubschraubersonderlandeplatzes muss entsprechend den Anforderungen der AVV bzw. nach den Darstellungen im Plan Nr. 3 aufgebracht werden.
- 2.2 Im Zentrum der FATO ist eine Erkennungsmarkierung in Form zweier weißer „H“ aufzubringen, welche je eine Höhe von 6,00 m und eine Breite von 3,50 m aufweisen

sowie nach der Hauptanflugrichtung (235°) auszurichten sind. Die Strichstärke beträgt 1 m. Zudem sind die Richtungsbezeichnungen „24“ und „06“ mit einem Abstand von 6 m in gleicher Höhe, Breite und Strichstärke wie die Erkennungsmarkierung aufzubringen.

- 2.3 Die äußere Begrenzung der FATO/TLOF ist mit einer TLOF-Markierung zu versehen, die vorliegend aus 1 m breiten und 6 m langen weißen Streifensegmenten besteht und ein Rechteck von 130,24 m x 29,25 m Außenmaß bildet.
- 2.4 Weiterhin sind Zielpunktmarkierungen, wie im Plan Nr. 3 abgebildet, aufzubringen. Hierbei handelt es sich um zwei Dreiecke mit 9 m langen und 1 m breiten weißen Seiten.
- 2.5 Der Schwebeflugweg ist mit Schwebeflugwegmarkern, entsprechend der Darstellung im Plan Nr. 3, abwechselnd gelb-grün-gelb zu kennzeichnen.
- 2.6 Als Hubschrauberstandplatzmarkierung in der Mitte des Vorfelds ist eine gelbe Kreismarkierung mit einem Außendurchmesser von 9,00 m aufzubringen (siehe Plan Nr. 3).

3. Hindernisfreiheit

- 3.1 Die Hindernisfreiheit muss entsprechend den Anforderungen der AVV gewährleistet sein.
- 3.2 Sich in der Umgebung des Hubschrauberlandeplatzes 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.
- 3.3 Die Wuchshöhe der bestehenden mesophilen Hecke (GW 10) nördlich der Flugbetriebsfläche (B112) darf + 1,16 m über GOK nicht überschreiten.
- 3.4 Künftig erforderliche Hinderniskennzeichnungen von Gebäuden, Kränen, Baustelleneinrichtungen etc. sind im Einzelfall in Abstimmung mit dem Planersteller, dem Luftamt und ggf. mit der DB AG zu prüfen und festzulegen.

4. Flugbetrieb

- 4.1 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 FATO, der sonstigen Betriebsflächen sowie in den An- und Abflugflächen befinden.
- 4.2 Aufgrund der bestehenden Hindernissituation in Gestalt der unmittelbar südwestlich des Hubschraubersonderlandeplatzes angrenzenden Bahntrasse (künftig elektrifiziert

und mit 12 m hohen Strommasten) sowie der Leobendorfer Straße nahe der nordöstlichen An- und Abflugfläche darf der Landeplatz ausschließlich von Hubschraubern angefliegen werden, welche übereinstimmend mit Flugeistungs-kategorie 1 und zertifiziertem Vertikalstartverfahren (Rückwärtsstartverfahren) betrieben werden.

- 4.3 Die An- und Abflüge haben auf den unter Nr. A.II.7 dieses Bescheides definierten An- und Abflugflächen stattzufinden. Dabei ist vornehmlich die nordöstliche Flugrichtung (Anflug 235°/ Abflug 055°) zu wählen.
- 4.4 Der Anflug erfolgt als Sichtanflug auf den jeweiligen Zielpunkt. Dabei ist ein Landungsentscheidungspunkt (LDP) von + 130 ft über Landeplatzbezugspunkt für den Bemessungshubschrauber Bell 412 und von + 100 ft über Landeplatzbezugspunkt für den Bemessungshubschrauber H 225 (vormals EC 225) zu beachten, siehe Pläne Nrn. 6 und 7.
- 4.5 Der Abflug erfolgt im Vertikalstartverfahren mit Rückwärtstendenz und einem Startentscheidungspunkt (TDP) von + 130 ft über Landeplatzbezugspunkt für beide Hubschraubermuster, wie ebenfalls den Plänen Nrn. 6 und 7 entnommen werden kann.
- 4.6 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.

5. Nebenbestimmungen in Bezug auf die Nähe zur DB Ausbaustrecke 38 München - Mühldorf - Freilassing

- 5.1 Flugbetrieb darf nur durchgeführt werden, wenn eine Beeinträchtigung oder Gefährdung des Bahnverkehrs ausgeschlossen ist.
- 5.2 Die Genehmigungsinhaberin ist verpflichtet, sowohl den Baubeginn als auch die Abnahme des Hubschraubersonderlandeplatzes folgenden Stellen frühzeitig schriftlich bekannt zu geben:
 - (1) Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle München
 - (2) DB RegioInfrastruktur GmbH (Südostbayernbahn), Mühldorf
 - (3) DB InfraGO AG, Großprojekte ABS 38, München
- 5.3 Die Einhaltung der Mindestüberflughöhen über der Bahnanlage entsprechend der in den Plänen Nrn. 6 und 7 vom 31.10.2023 festgelegten Werte ist zwingend zu beachten.
- 5.4 Es wird empfohlen, einen regelmäßigen Kontakt zur Deutschen Bahn zu halten und alle weiteren Verfahrensschritte in Abstimmung mit der DB AG auszuführen.

6. Feuerlösch- und Rettungswesen

- 6.1 Die Anforderungen der AVV sind zu beachten.

6.2 Der Hubschraubersonderlandeplatz wird von Hubschraubern bis zu einer Länge von 19,5 m benutzt und fällt somit unter die Brandschutzkategorie H2. Demnach sind folgende Löschmittel in unmittelbarer Nähe zu den Flugbetriebsflächen vorzuhalten (Nr. 6.1.3 der AVV):

- Hauptlöschmittel: Löschschaum der Mindestleistungsstufe B (Vorhaltung von mindestens 1.000 l Wasser; Ausstoßrate der Schaumlösung mindestens 500 l/min)
- Zusatzlöschmittel: 45 kg Trockenlöschmittel oder 90 kg CO², verteilt auf mehrere handliche Feuerlöscher
- 2 CO²-Löscher mit je 5 kg Inhalt für Kleinbrände, z.B. in der Bordelektronik

Für die Ausbringung des Hauptlöschmittels ist eine Schlauchleitung mit Mehrzweckstrahlrohr oder eine vergleichbare Löscheinrichtung zu installieren. Damit muss es möglich sein, Schaum mit einer Ausstoßrate von 500 l/min für mindestens 10 min. auszubringen und jeden Bereich der Flugbetriebsflächen zu erreichen.

6.3 Bei erforderlichen Feuerlöscharbeiten dürfen nur fluortensidfreie Feuerlöschmittel verwendet werden, die biologisch abbaubar sind. Der Einsatz von AFFF-Löschschäumen oder fluortensidhaltigen Ersatzprodukten ist aus Umweltschutzgründen unzulässig.

6.4 Nachfolgende Rettungsgeräte sind als Mindestausstattung in unmittelbarer Nähe zur Flugbetriebsfläche vorzuhalten (Nr. 6.1.4 der AVV):

- 1 Gurttrennmesser
- 1 Feuerwehrraxt
- 1 Handblechschere
- 1 Handsäge (Fuchsschwanz)
- 1 Handmetallsäge
- 1 Bolzenschneider
- 1 Alu-Anstelleiter, ca. 2,0 m
- 2 Brandschutzhelme DIN EN 443 (mit Visier und Nackenschutz)
- 2 Handlampen, aufladbar
- 1 Einreißhaken mit Stiel
- 1 Löschdecke DIN 1869:2001 (vormals 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

6.5 Ausreichende Mengen an Ölbindemitteln sind ebenfalls vorzuhalten.

6.6 Im Schadensfalle ist eine Eingriffszeit von nicht mehr als zwei Minuten sicherzustellen (Nr. 6.1.5.1 der AVV).

Zu diesem Zweck hat während des Flugbetriebs, d. h. ausnahmslos bei jedem Start und jeder Landung, 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 Schadensfalle 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 auf Anforderung dem Luftamt vorzulegen.

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

6.8 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.

Zudem wird die Durchführung einer jährlichen Einsatzübung mit der Freiwilligen Feuerwehr Kirchanschöring empfohlen.

7. Schutz vor Fluglärm

7.1 Die An- und Abflüge haben innerhalb der in den Plänen dargestellten An- und Abflugflächen zu erfolgen.

7.2 Überflüge über Wohngebiete sind zu vermeiden.

7.3 Passiver Schallschutz

Um sicherzustellen, dass die Lärmimmissionen die Schwelle der Zumutbarkeit im Rauminneren nicht überschreiten und die Gesundheit nicht gefährden, hat die GenehmigungsinhaberIn nach Maßgabe der Schallschutzanforderungen (Nr. 7.3.1) bauliche Schallschutzmaßnahmen für Aufenthaltsräume im Wohngebäude der Leobendorfer Straße 20 zu gewähren. Aufenthaltsräume sind gemäß § 2 Nr. 1 der Zweiten

Verordnung zur Durchführung des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm vom 08.09.2009 (2. FlugLSV):

Wohnräume einschließlich Wohndielen, Wohnküchen und Arbeitsräume sowie Räume, die in nicht nur unwesentlichem Umfang zum Schlafen genutzt werden (Schlafräume), das heißt Schlafzimmer sowie Kinder- und Jugendzimmer.

7.3.1 Schallschutzanforderungen

Die vom Luftamt vorgegebenen Schallschutzanforderungen orientieren sich grundsätzlich an den aktuellen Festlegungen der 2. FlugLSV für den Schutz im Tagzeitraum. Es wird ein Anspruch auf Gewährung eines baulichen Schallschutzes in der Gestalt festgelegt, dass ein resultierendes bewertetes Bauschalldämm-Maß $R'_{w,res}$ der DIN 4109, Ausgabe November 1989, der Umfassungsbauteile der genannten Aufenthaltsräume im Wohngebäude der Leobendorfer Straße 20, unter Beachtung des folgenden Absatzes, mindestens 35 dB betragen muss.

Dieses resultierende bewertete Bauschalldämm-Maß $R'_{w,res}$ ist in Abhängigkeit vom Verhältnis der gesamten Außenfläche eines Raumes $S(W+F)$ zur Grundfläche des Raumes S_G nach Tabelle 9 der DIN 4109, Ausgabe November 1989, zu erhöhen oder zu vermindern.

Hierbei sind weiterhin die Angaben und Anforderungen des § 3 Absätze 2, und 5 der 2. FlugLSV – sinngemäß – wie folgt zu beachten:

Umfassungsbauteile der genannten Räume sind insbesondere Wände einschließlich Fenster, Türen, Rollladenkästen oder anderer Einzelflächen, Dächer sowie Decken, die die genannten Räume umschließen. Besteht die Gesamfläche eines Umfassungsbauteils der genannten Räume aus Einzelflächen mit unterschiedlichen Bauschalldämm-Maßen, so ist das bewertete Bauschalldämm-Maß dieses Umfassungsbauteils das nach Gleichung 15 des Beiblatts 1 zur DIN 4109, Ausgabe November 1989, bestimmte resultierende Schalldämm-Maß $R'_{w,R,res}$.

Das resultierende bewertete Bauschalldämm-Maß $R'_{w,res}$ ist von den Umfassungsbauteilen einzuhalten, die die genannten Räume unmittelbar nach außen abschließen. Soweit die genannten Räume an nicht zu schützende Räume grenzen, muss das resultierende bewertete Bauschalldämm-Maß $R'_{w,res}$ von allen Umfassungsbauteilen zusammen eingehalten werden, die zwischen den genannten Räumen und dem Freien liegen. Diese Anforderung ist als erfüllt anzusehen, wenn Umfassungsbauteile, die nicht zu schützende Räume nach außen abschließen, ein resultierendes bewertetes Bauschalldämm-Maß $R'_{w,res}$ einhalten, das um nicht mehr als 20 dB unter dem oben festgelegten Bauschalldämm-Maß liegt. Dies gilt nur, wenn die Umfassungsbauteile der genannten Räume keine unverschließbaren Öffnungen enthalten.

7.3.2 Anspruchsberechtigte

Anspruchsberechtigt sind die Eigentümer folgender Grundstücke, auf denen zum Zeitpunkt des Erlasses der Genehmigung Gebäude errichtet sind oder für die vor Erlass

der Genehmigung eine Baugenehmigung erteilt worden ist, sowie für nichtgenehmigungsbedürftige bauliche Anlagen, mit deren Errichtung nach Maßgabe des Bauordnungsrechts vor Erlass der Genehmigung hätte begonnen werden dürfen:

Grundstücke, bei denen ein LAeq Tag von 60 dB(A) erreicht oder überschritten wird. Laut dem Schalltechnischen Gutachten der Wenker & Gesing Akustik und Immissionsschutz GmbH vom 22.10.2020 betrifft dies das Wohngebäude in der Leobendorfer Straße 20 (Fl.Nr. 2108/2 der Gemarkung Kirchanschöring).

Stehen die sonach maßgeblichen Gebäude und -teile im Eigentum eines Erbbauberechtigten oder eines Wohnungseigentümers, so tritt dieser an die Stelle des Eigentümers des Grundstücks.

Der Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen ist ausgeschlossen, soweit die zu gewährende Schutzmaßnahme in dem Raum schon vorhanden ist.

Dies schließt bauliche Verbesserungen eines ggf. bereits vorhandenen Schallschutzes bis zum Erreichen des Schutzniveaus nicht aus, welche ebenfalls im Umfang des § 5 der 2. FlugLSV enthalten sind.

7.3.3 Antrag

Schallschutzmaßnahmen sind nur nach Stellung eines an die Genehmigungsinhaberin gerichteten Antrags der Anspruchsberechtigten zu gewähren.

7.3.4 Umsetzung

Die Genehmigungsinhaberin kann die Schallschutzmaßnahmen gem. Nr. 7.3.1 selbst vornehmen oder den Anspruchsberechtigten die nachzuweisenden angemessenen Aufwendungen für die durchgeführten Schallschutzmaßnahmen erstatten. Im letzten Fall darf mit der Durchführung dieser Maßnahme erst begonnen werden, nachdem die Genehmigungsinhaberin den Anspruch dem Grunde und der Höhe nach anerkannt hat.

7.3.5 Umsetzungszeiträume

Mit Bestandskraft dieses Bescheids ist die Genehmigungsinhaberin verpflichtet, die Anspruchsberechtigten innerhalb von zwei Monaten zu ermitteln und zu benachrichtigen; hierbei sind die Anspruchsberechtigten darauf hinzuweisen, dass die Schutzmaßnahmen nach Nr. 7.3.1 nur nach Stellung des in Nr. 7.3.3 genannten Antrags gewährt werden.

Die Schutzmaßnahmen sind spätestens innerhalb eines Jahres ab Antragstellung umzusetzen. Der Antrag auf diese Schutzmaßnahmen ist ausgeschlossen, wenn der Anspruchsberechtigte den Antrag nicht innerhalb von 5 Jahren nach Zugang der vorgenannten Mitteilung stellt; hierauf sind die Anspruchsberechtigten in der Mitteilung hinzuweisen.

Alle unter Nr. 7.3 festgesetzten Ansprüche stehen unter der aufschiebenden Bedingung der Bestandskraft dieses Bescheids.

8. Wasserrechtliche Nebenbestimmungen

- 8.1 Die Flugbetriebsflächen sind ordnungsgemäß zu entwässern.
- 8.2 Sollten bei Aushubarbeiten organoleptische Auffälligkeiten des Bodens festgestellt werden, die auf eine schädliche Bodenveränderung oder Altlast hindeuten, ist unverzüglich die Kreisverwaltungsbehörde zu benachrichtigen. Der Aushub ist z.B. in dichten Containern mit Abdeckung zwischenzulagern. Die Aushubmaßnahme ist zu unterbrechen, bis der Entsorgungsweg des Materials geklärt ist.
- 8.3 Im Falle des Umgangs mit wassergefährdenden Stoffen sind die technischen Regeln sowie die „Verordnung über Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen und über Fachbetriebe“ (VAwS) in der jeweils gültigen Fassung in Verbindung mit den allgemeinen technischen Regeln einzuhalten. Die Modalitäten bzgl. des Umgangs mit wassergefährdenden Stoffen sind mit der zuständigen fachkundigen Stelle für Wasserwirtschaft abzustimmen.
- 8.4 Im Schadensfalle auslaufende Kraftstoffe sind durch Ölbindemittel aufzunehmen. Im Falle der Versickerung kontaminierter Flüssigkeiten in das Erdreich muss ein Erdaustausch vorgenommen werden.
- 8.5 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.

9. Natur- und Landschaftsschutz

- 9.1 Für An- und Abflüge auf der Südwestroute (Anflug 055°/ Abflug 235°) gilt Folgendes:
 - 9.1.1 Es dürfen jährlich maximal 20 Flugbewegungen durchgeführt werden.
 - 9.1.2 Im Zeitraum vom 01.03. bis 31.07. jedes Jahres ist die Nutzung zu vermeiden.
 - 9.1.3 Flugbetrieb ist nur in der Zeit zwischen 12:00 Uhr und 16:00 Uhr Ortszeit zulässig.
- 9.2 Da die geplanten Ausgleichsmaßnahmen gemäß Landschaftspflegerischen Begleitplan (Stand 21.11.2023) nicht auf der Flugbetriebsfläche oder in unmittelbarer Umgebung durchgeführt werden können, ist der gesamte Kompensationsbedarf in Höhe von 7.902 Wertpunkten durch Abbuchung vom Ökokonto „Weidinger“ (FI.Nr. 3375/1 (T), Gemarkung Palling), zur Entwicklung eines strukturreichen, standortgerechten Eichen-Hainbuchenwaldes mit breitem Waldmantel und Krautflur (2.301 qm), vollständig zu ersetzen.

- 9.3 Eine Shape-Datei mit den exakten Abmessungen der Abbuchungsfläche ist zusammen mit einem Nachweis der Herstellung der Fläche, dem aktuellen Landschaftspflegerischen Begleitplan und einer Kopie dieses Bescheids per E-Mail (sg4.14@traunstein.bayern) an die untere Naturschutzbehörde beim Landratsamt Traunstein zu senden. Der Versand hat spätestens 2 Monate nach Bestandskraft dieses Bescheids zu erfolgen.

10. Sonstige Auflagen

- 10.1 Sämtliche Flugbetriebsflächen sowie die Zufahrtswege zum Hubschraubersonderlandeplatz sind im Winter mittels Räumung schnee- und eisfrei zu halten. Auf die Verwendung von Taumitteln ist dabei zu verzichten.
- 10.2 Eine Flugplatzbenutzungsordnung ist zu erstellen und vor Betriebsaufnahme dem Luftamt zur Genehmigung vorzulegen.
- 10.3 Eine Flugplatzakte ist zu führen, worin die vorliegende luftverkehrsrechtliche Genehmigung, nachträgliche Änderungen, auf den Hubschraubersonderlandeplatz bezogene Verfügungen der Luftfahrtbehörde und der Alarmplan sowie die Flugplatzbenutzungsordnung gesammelt aufzubewahren sind.
- 10.4 Es ist eine Flugplatzhalter-Haftpflichtversicherung für Personen- und Sachschäden 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.
- 10.5 Bestehende und künftige bauliche Anlagen, welche sich im Umgriff der Flugbetriebsflächen und im Bereich der An- und Abflugflächen befinden, müssen den durch startende/ landende Hubschrauber verursachten physikalischen Auswirkungen (Rotorabwinde) standhalten.
- 10.6 Veränderungen am Zustand des Hubschraubersonderlandeplatzes, am Betriebszustand der zugehörigen Einrichtungen und Anlagen sowie Informationen, welche für den Flugbetrieb von Bedeutung sind, insbesondere bauliche Veränderungen im An- und Abflugsektor (auch soweit es sich um vorübergehende Hindernisse, z.B. Baukräne, handelt), müssen der Genehmigungsbehörde unverzüglich angezeigt werden (E-Mail: luftamt@reg-ob.bayern.de).
- 10.7 Auf Verlangen ist dem Personal des Luftamts jederzeit Zutritt zum Hubschraubersonderlandeplatz und den zugehörigen Räumlichkeiten sowie Einsicht in das Hauptflugbuch und in die Flugplatzakte zu gewähren.

VI. Auflagenvorbehalt:

Die Festlegung 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 sowie der Sicherheit des Bahnverkehrs, bleibt vorbehalten.

VII. Kostenentscheidung:

Die Global Helicopter Service GmbH hat als Antragstellerin die Kosten des Verfahrens zu tragen. Für diesen Bescheid wird eine Gebühr in Höhe von ca. 17.843,00 € festgesetzt. Auslagen sind in Höhe von 2,76 € für die Postzustellung angefallen.

B.
Hinweise:

1. Diese Genehmigung ersetzt nicht evtl. nach anderen Rechtsvorschriften erforderliche Genehmigungen oder Erlaubnisse (insbesondere Baugenehmigung oder 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 gestattet worden ist (§§ 44 Abs. 1, 53 Abs. 1 LuftVZO). Die Abnahmeprüfung ist beim Luftamt rechtzeitig zu beantragen.
4. Vor Aufnahme des Flugbetriebs sollte eine Betriebsabsprache mit der österreichischen Flugsicherungsorganisation Austrocontrol vereinbart werden, da der Hubschrauber-sonderlandeplatz im kontrollierten Luftraum der Klasse D (CTR) des Flughafens Salzburg liegt und somit für den Flugbetrieb eine Flugverkehrskontrollfreigabe einzuholen ist.
5. Das diesem Bescheid beigegefügte 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.
6. Beabsichtigte bauliche und betriebliche Erweiterungen und Änderungen sind der Genehmigungsbehörde unverzüglich anzuzeigen (§§ 53 Abs. 1 i. V. m. § 41 Abs. 1 LuftVZO).
7. Hindernisse, welche im Rahmen der Bauarbeiten zum zweigleisigen Ausbau und Elektrifizierung der anliegenden Bahntrasse einen sicheren An- und Abflug gefährden, können zu einer temporären Sperrung des Hubschrauber-sonderlandeplatzes führen.
8. Sobald die Planungen der DB Ausbaustrecke 38 umgesetzt und Masten für die Oberleitung errichtet werden, sind dort Tages- und Nachtkennzeichnungen mit Flugwarnbällen und Tragseilen sowie eine weiß-rote Markierung der Oberleitungsmasten anzubringen. Die Maßnahmen sind zu gegebener Zeit durch die Platzhalterin des Hubschrauber-sonderlandeplatzes einzuleiten, mit dem Gutachter abzustimmen und vom Luftamt zu genehmigen. Eine Zuweisung der Baulasten wird an dieser Stelle nicht geregelt.
9. 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).
10. 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 Global Helicopter Service GmbH, Watzmannstraße 1, 83417 Kirchanschöring (Im Folgenden: Antragstellerin), beantragte mit Schreiben vom 26.11.2020 die Genehmigung der Anlage und des Betriebs eines Hubschraubersonderlandeplatzes auf dem Firmengelände der GHS im Gewerbegebiet „An der Leobendorferstr. II“ in Kirchanschöring. Dem Antrag lag ein Gutachten vom 07.09.2020 über die Geländeeignung des Freien Sachverständigen Dipl.-Ing. (FH) Peter Becker, Bahnhofsweg 8, 02681 Kirschau/ OT Rodewitz, sowie eine schalltechnische Untersuchung der Wenker & Gesing Akustik und Immissionsschutz GmbH, Gartenstraße 8, 48599 Gronau, vom 22.10.2020 bei.

Antragsgemäß sollen auf dem Hubschraubersonderlandeplatz vornehmlich Hubschrauber starten und landen, die für humanitäre Hilfseinsätze aufgerüstet werden oder zur Wartung nach Kirchanschöring kommen. Ein regelmäßiger Flugbetrieb sei somit nicht vorgesehen.

2. Beteiligung der Gebietskörperschaften und Träger öffentlicher Belange:

Das Luftamt bat mit Schreiben vom 11.12.2020 folgende Gebietskörperschaften und Träger öffentlicher Belange um Stellungnahme zu dem Antrag:

- Gemeinde Kirchanschöring
- Wasserwirtschaftsamt Traunstein
- Landratsamt Traunstein
- Regierung von Oberbayern – Höhere Naturschutzbehörde
- Regierung von Oberbayern – Höhere Landesplanungsbehörde
- DFS Deutsche Flugsicherung GmbH
- Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr
- Deutsche Bahn AG - DB Immobilien Region Süd

Die Gemeinde Kirchanschöring stimmte dem Vorhaben grundsätzlich zu, nannte dafür jedoch einige Bedingungen und verwies zudem auf die Hinweise zur Löschwasserversorgung der Freiwilligen Feuerwehr Kirchanschöring sowie des kommunalen Wasseranbieters Achengruppe.

Im Wesentlichen trug die Gemeinde vor, dass max. 5 Starts und 5 Landungen pro Monat zu genehmigen seien, dass die Immissionswerte die bestehenden Gewerbebetriebe mit den zugehörigen Betriebsleiterwohnungen nicht beeinträchtigen dürfen und dass für die in Aussicht gestellte Änderung des Bebauungsplans Gewerbegebiet „An der Leobendorfer Straße II“ auf dem Grundstück Fl.Nr. 2108 der Gemarkung Kirchanschöring eine Strukturhecke zu pflanzen sei.

Aus Sicht des Wasserwirtschaftsamts Traunstein bestünden keine grundsätzlichen Einwände oder Bedenken gegen das Vorhaben. Eine wasserrechtliche Genehmigung für die Niederschlagsentwässerung sei erforderlich, sollte der Landeplatz befestigt werden. Die Entwässerungsplanung sollte sodann vorab mit dem WWA Traunstein abgestimmt werden.

Das Landratsamt Traunstein äußerte sich in verschiedenen Belangen wie folgt zu dem Antrag:

- (1) Die Untere Verkehrsbehörde brachte keine Einwände vor, verwies aber auf die Einhaltung der Richtlinien über Abstände zwischen Straßen und Flugplätzen des Bundesministeriums für Verkehr vom 19.01.1982 (StB 27/38.45.90, VkB1. S.77).
- (2) Seitens der Kreisstraßenverwaltung wurde grundsätzliches Einverständnis bekundet, sofern der Verkehrsfluss auf der Kreisstraße, die Leistungsfähigkeit sowie die Funktion der Kreisstraße nicht beeinträchtigt würde.
- (3) Das Bauamt teilte mit, dass sich das Vorhaben im Geltungsbereich des Bebauungsplans „An der Leobendorfer Straße II“ befände, welcher die Festsetzung Gewerbegebiet (GE) enthält. Aus bauplanungsrechtlicher Sicht sei hier eine Änderung des Bebauungsplans mit einer Darstellung als Sondergebiet (SO) notwendig.
- (4) Der Fachbereich Wasserrecht und Bodenschutz erhob keine Einwände gegen das Vorhaben.
- (5) Vom Fachbereich Immissionsschutz- und Abfallrecht wurde bezugnehmend auf die von der Antragstellerin vorgelegte Schalltechnische Untersuchung angemerkt, dass der Immissionsort 5 (Leobendorfer Str. 20) unzutreffender Weise als GE eingestuft wurde, obwohl der Bereich im Außenbereich läge. Aufgrund von Unklarheiten bzgl. der Anwendbarkeit des Fluglärmsgesetzes und der TA-Lärm sowie Differenzen der Beurteilungspegel zwischen der Schalltechnischen Stellungnahme vom 19.05.2020 und der Schalltechnischen Untersuchung vom 20.10.2020 wurde eine rechtliche Klärung angeregt. Weiterhin sei auch unklar, inwiefern die Lärmimmissionen des Schwebefluges berücksichtigt seien. Es wurde zudem auf die Planung hinsichtlich der Errichtung eines Geothermie Kraftwerks in der Nähe des vorgesehenen Hubschrauberlandeplatzes hingewiesen.
- (6) Die Untere Naturschutzbehörde (UNB) gab zunächst keine Stellungnahme ab und bat um Vorlage fehlender Unterlagen.

Auch seitens der Regierung von Oberbayern – Höhere Naturschutzbehörde (HNB) war aufgrund fehlender Unterlagen zum europäischen Arten- und Gebietsschutz eine abschließende Beurteilung nicht möglich. Da bei der südwestlichen An- und Abflugroute das FFH-Gebiet 8143-371 „Uferbereiche des Waginger Sees, Götzinger Achen und untere Sur“ in niedriger Höhe (150 m oder weniger) überflogen werde, seien eine FFH-Verträglichkeitsvorprüfung sowie naturschutzfachliche Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP) nachzureichen.

Die Regierung von Oberbayern – Höhere Landesplanungsbehörde teilte mit, dass bei Berücksichtigung der Belange des Lärmschutzes dem Vorhaben keine zwingenden Erfordernisse der Raumordnung entgegenstünden.

Die DFS erhob keine grundsätzlichen Bedenken, wies jedoch darauf hin, dass die Forderungen der Hindernisbeschränkung und -beseitigung gemäß AVV Teil 4 nicht uneingeschränkt erfüllt werden. Zur Erlangung der Hindernisfreiheit könne aus Sicht der Flugsicherung die angestrebte Regelung des An- und Abfluges in Verbindung mit einem Rückwärtsstartverfahren als eine ge-

eignete Maßnahme betrachtet werden. Hierzu sei jedoch die Zustimmung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur erforderlich.

Weiterhin wurde empfohlen eine Betriebsabsprache mit der österreichischen Flugsicherungsorganisation zu vereinbaren, da der Hubschraubersonderlandeplatz im kontrollierten Luftraum der Klasse D (CTR) des Flughafens Salzburg läge und somit für den Flugbetrieb eine Flugverkehrskontrollfreigabe einzuholen sei.

Belange der Bundeswehr würden vom vorliegenden Antrag nach deren Angaben nicht berührt.

Wie die Deutsche Bahn AG in Ihrer Stellungnahme mitteilte, verlaufe eine der An- und Abflugflächen über die Bahnstrecke 5723 Mühldorf – Freilassing, welche im Rahmen des Ausbauprojekts ABS 38 zweigleisig ausgebaut und elektrifiziert werden solle. Da nicht ausgeschlossen werden könne, dass durch Rotorabwinde der Hubschrauber die künftige Oberleitung in ca. 10 m Höhe, welche für Windgeschwindigkeiten bis 27 m/s ausgelegt sei, beeinträchtigt werde, könne dem Antrag nicht zugestimmt werden.

3. Beteiligung der Öffentlichkeit:

Der Antrag wurde außerdem mit Datum vom 15.01.2021 von der Gemeinde Kirchanschöring in ortsüblicher Art und Weise bekannt gemacht und vom 20.01.2021 bis einschließlich 19.02.2021 zur Einsichtnahme dort ausgelegt sowie zusätzlich über das Internet veröffentlicht. Einwendungen aus der Bevölkerung wurden bis zum Ende der Einwendungsfrist am 05.03.2021 nicht erhoben.

4. Ergänzung und Aktualisierung des Antrags:

Auf Anforderung des Luftamts nahm die Antragstellerin mit E-Mail vom 26.07.2021 zu den Vorträgen unter C.I.2. Stellung und legte die von den Trägern öffentlicher Belange geforderten Unterlagen vor. Soweit für die vorliegende Entscheidung relevant, wird auf die Ausführungen der Antragstellerin an geeigneter Stelle Bezug genommen.

In Reaktion auf die Stellungnahme der Gemeinde Kirchanschöring gab die Antragstellerin mit Schreiben vom 27.01.2021 eine Selbstverpflichtung zur Regulierung des Flugbetriebs gegenüber der Gemeinde ab und legte mit einem weiteren Schreiben vom 19.05.2021 gegenüber der Gemeinde sowie der Freiwilligen Feuerwehr Kirchanschöring ein Konzept zum abwehrenden Brandschutz vor.

Zur Stellungnahme des Wasserwirtschaftsamtes Traunstein teilte die Antragstellerin mit, dass die Entwässerungsplanung bereits beauftragt sei und man sich in Kürze mit dem WWA abstimmen werde.

Zu den Ausführungen des Fachbereichs Immissionsschutz- und Abfallrecht legte die Antragstellerin eine klärende Schalltechnische Stellungnahme des Büros Wenker & Gesing vom 04.05.2021 vor. Zudem wies die Antragstellerin darauf hin, dass das genannte Geothermie Kraftwerk außerhalb der Betriebsflächen des beantragten Hubschraubersonderlandeplatzes läge.

Die Antragstellerin legte gemäß den Anforderungen der Naturschutzbehörden verschiedene naturschutzfachliche Unterlagen vor, darunter einen Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP) mit Erläuterungsbericht gemäß BayKompV vom 13.07.2021, je eine Vorabschätzung zur FFH-Verträglichkeitsprüfung für die festgelegten Gebiete 7744-371 „Salzach und Unterer Inn“ und 8143-371 „Uferbereich des Waginger Sees, Götzinger Achen und untere Sur“ vom 25.06.2021 sowie eine Relevanzprüfung zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP) vom 28.06.2021.

Die UNB gab in ihrer Stellungnahme an, dass grundsätzlich Einverständnis mit der Begleitplanung bestehe, jedoch weitere Untersuchungen zum Artenschutz notwendig seien. Die HNB forderte zudem eine Revierkartierung der betroffenen Vogelarten und die Prüfung von Verbotstatbeständen. Im Dezember 2022 sowie März 2023 reichte die Antragstellerin ergänzende Unterlagen ein, die eine FFH-Verträglichkeitsprüfung und weitere Datenblätter beinhalteten. Diese wurden erneut zur Stellungnahme an die Naturschutzbehörden weitergeleitet, die schließlich ihr Einverständnis mit Nebenbestimmungen und Auflagen erklärten. Auf Anforderung und in Abstimmung mit den Naturschutzbehörden, legte sich die Antragstellerin gegenüber dem Luftamt zudem auf eine Reduktion der jährlichen Flugbewegungen von 240 auf 120 fest.

Im November 2023 wurde ein geänderter LBP vorgelegt, der kleinere Änderungen der Auflagen nach sich zog. Aufgrund von Grundstücks- und Pachtverhandlungen konnte die geplante Kompensationsmaßnahme nicht am Eingriffsort durchgeführt werden, weshalb ein Ausgleich über ein Ökokonto vorgesehen wurde. Die Naturschutzbehörden signalisierten ihr Einverständnis, sofern die Ökokontofläche geeignet sei. Der LBP wurde am 18.06.2024 erneut geändert, und die Behörden bestätigten, dass das Ökokonto zur Kompensation verwendet werden könne.

Zur Problematik aufgrund der Nähe des Hubschraubersonderlandeplatzes zur Bahntrasse wurde in Folge der ablehnenden Stellungnahme seitens der Deutschen Bahn vom 05.03.2021 von der Antragstellerin eine gutachterliche Berechnung zu den von den Referenzhubschraubermustern ausgehenden Rotorabwinden vom 27.08.2021 vorgelegt.

In einer weiteren Stellungnahme vom 23.09.2021 äußerte die DB sich weiterhin ablehnend, insbesondere im Hinblick auf die geänderte Planung des zweigleisigen Ausbaus und Elektrifizierung mit nunmehr 12 m hohen Masten (statt vormals 10 m). Dazu ließ die Antragstellerin einen erneuten gutachterlichen Schriftsatz vom 03.02.2022 erstellen, welcher aufgrund fehlender Aussagen zum Durchstartfall am 09.04.2022 ergänzt wurde.

Mit Stellungnahme vom 03.05.2023 teilte die DB AG mit, dass sie erhebliche Bedenken hinsichtlich der sicheren Führung des Bahnbetriebs durch das gegenständliche Vorhaben der GHS habe und dem Antrag nach wie vor nicht zustimmen könne. Daraufhin legte die Antragstellerin noch einmal eine Berechnung des Gutachters Herrn Becker vom 27.06.2023 vor, welches erneut an die DB sowie dem zu diesem Zeitpunkt nachträglich beteiligten Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle München (EBA) zur Stellungnahme weitergeleitet wurde.

Sowohl die DB als auch das EBA signalisierten in Ihren Schreiben vom 25.08.2023 und 08.09.2023, dass eine Zustimmung unter Einhaltung bestimmter Bedingungen möglich sei, waren jedoch noch einige Fragen auf, welche seitens der Antragstellerin und dem bestellten Gutachter im abschließenden Schriftsatz vom 26.11.2023 zufriedenstellend beantwortet werden konnten.

Beide Stellen stimmten schlussendlich dem Vorhaben mit Auflagen zu.

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 Nr. 4 der Verordnung über Zuständigkeiten im Verkehrswesen (ZustVVerk) sowie § 50 der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO) für den Erlass dieses Bescheides sachlich und örtlich zuständig.

1. Formelle Genehmigungsvoraussetzungen

Die formellen Genehmigungsvoraussetzungen liegen vor.

Insbesondere entsprechen die von der Antragstellerin vorgelegten und im Laufe des Verfahrens nachgereichten Unterlagen in Art und Umfang den Antragserfordernissen, die vom Luftamt bestimmt wurden (§ 51 Abs. 3 LuftVZO). Sie erfüllen auch die im Hinblick auf die Behörden- und Bürgerbeteiligung obligatorische Anstoßfunktion, d.h. sie sind 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 Genehmigungsbehörde geltend machen zu können.

Anhaltspunkte, welche an der Objektivität und Unvoreingenommenheit des Gutachters zweifeln lassen, sind nicht ersichtlich.

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 allen beteiligten Stellen wurden Stellungnahmen abgegeben, welche bei der Entscheidung über den Antrag berücksichtigt wurden.

Ebenso wurde den durch das Vorhaben möglicherweise betroffenen und interessierten Personen die Gelegenheit eingeräumt, den Antrag infolge der Bekanntmachung und Auslegung persönlich bzw. über Internet einzusehen und sich innerhalb der gesetzten Fristen hierzu zu äußern. Von diesem Recht wurde vorliegend jedoch kein Gebrauch gemacht.

Als Nachweis der Verfügungsgewalt über das Grundstück Fl.Nr. 2108 der Gemarkung Kirchanhöring wurde von der Antragstellerin ein Pachtvertrag bis zum 31.01.2040 vorgelegt, welcher sich bei Nichtkündigung im Anschluss stillschweigend jährlich verlängert.

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 beantragte Planung den Maßgaben 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 dür-

fen 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 mit den Zielsetzungen des Luftverkehrsrechts vereinbar ist.

Die Planrechtfertigung ist ein ungeschriebenes Erfordernis jeder Fachplanung, dem genüge getan ist, wenn das beantragte Vorhaben – gemessen an den Zielsetzungen des jeweiligen Fachplanungsgesetzes, hier des LuftVG – vernünftigerweise geboten ist. Das LuftVG unterscheidet dabei nicht zwischen geschäftlichen und gemeinnützigen Vorhaben. Lediglich bereits von vorne herein offensichtlich ungeeignete Vorhaben, wenn sie z.B. aus baulichen oder technischen Gründen nicht umgesetzt werden könnten, sind nicht planerisch gerechtfertigt.

Der beantragte Hubschraubersonderlandeplatz soll entsprechend der Begründung der Antragstellerin deren geschäftlichem Interesse dienen. Hierzu führt die Antragstellerin aus, dass es sich bei der GHS um ein Unternehmen handelt, welches als globaler Anbieter von kommerziellen Hubschrauberflugdiensten hauptsächlich Aufgaben für humanitäre Hilfsorganisationen und für Regierungsprojekte in Afrika organisiert und erledigt. Dafür werden Hubschrauber auf dem Firmengelände der Antragstellerin gewartet und für humanitäre Hilfseinsätze aufgerüstet. Der Bau eines Hubschrauberlandeplatzes zur Verbringung und Auslieferung der Hubschrauber sowie für Triebwerksprobeläufe am Boden sei für das Unternehmen und ihre Aufgabenerfüllung unverzichtbar.

Aus Sicht des Luftamts ist die Begründung des Vorhabens 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 mit grds. max. 60 Starts und 60 Landungen pro Jahr nicht mit wesentlichen Umweltauswirkungen in der Umgebung des Landeplatzes zu rechnen ist, sind keine weiteren Anforderungen an die Planrechtfertigung zu stellen. Insoweit wird diese im vorliegenden konkreten Fall anerkannt.

2.2 Erfordernisse der Raumordnung und Landesplanung

Raumordnerische und landesplanerische Belange stehen dem Vorhaben nicht entgegen.

Wie die zuständige Fachbehörde bei der Regierung von Oberbayern feststellte, seien durch den Hubschraubersonderlandeplatz aufgrund der geringen Anzahl von Flugbewegungen sowie der schwachen Besiedelung im Bereich der An- und Abflugrouten keine im raumordnerischen Maßstab erheblichen Lärmbelastigungen der Bevölkerung und auch keine relevante Beeinträchtigung der Erholungsfunktion zu erwarten.

Mit der Reduzierung der beantragten 240 auf nunmehr 120 Flugbewegungen jährlich sowie Auflagen zur Einhaltung von Mittagsruhezeiten und einem grundsätzlichen Flugverbot an Sonn- und Feiertagen fanden die Belange des Lärmschutzes ausreichend Berücksichtigung.

Die Thematik des Lärmschutzes wurde unter Abschnitt B.II.2.6 ausführlich erörtert.

2.3 Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege

Weiterhin ist das Vorhaben mit den Erfordernissen des Naturschutzes und der Landschaftspflege vereinbar.

Nach den abschließenden Stellungnahmen des Naturschutzsachgebiets bei der Regierung von Oberbayern und der Unteren Naturschutzbehörde im Landratsamt Traunstein sind artenschutzrechtliche Verbotstatbestände nach § 34 und § 44 des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) durch die Aufnahme der naturschutzfachlichen Auflagen unter Abschnitt A. V. Nr. 9 dieses Bescheids nicht zu erwarten.

Wie die spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP) vom 07.12.2022 ergab, können sich durch den Flugbetrieb mit Hubschraubern innerhalb der geplanten Flugrouten Auswirkungen auf neun verschiedene Arten von Vögeln ergeben. Durch die festgesetzten Vermeidungsmaßnahmen, die Beschränkungen der Flugzeiten und der Nutzungsintensität der südwestlichen Flugroute beinhalten, können erhebliche Auswirkungen auf diese Arten und somit Verbotstatbestände gem. § 44 Abs. 1 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG abgewendet werden.

Auch die durchgeführte Vorabschätzung zur FFH-Verträglichkeitsprüfung betreffend das FFH-Gebiet „Uferbereiche des Waginger Sees, Götzinger Achen und untere Sur“ (8143-371), welches ca. 450 m vom Landeplatz entfernt liegt und zeitweise überflogen wird, ergab keine erheblichen Beeinträchtigungen des FFH-Gebiets und seiner charakteristischen Arten unter Festsetzung der Vermeidungsmaßnahmen.

Die von den Naturschutzbehörden und in den vorgelegten naturschutzfachlichen Gutachten geforderten Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung von Beeinträchtigungen, insbesondere der FFH-Gebiete im Umfeld des Hubschraubersonderlandeplatzes sowie der dort lebenden Arten, wurden in Abstimmung mit den Naturschutzbehörden in Form von Auflagen zur Genehmigung, angeordnet. Die Naturschutzbehörden stimmten zudem auch der Ersatzmaßnahme (Abbuchung vom Ökokonto) anstelle der Ausgleichsmaßnahmen zu.

Den im LBP unter Ziffer 3.1V festgeschriebenen Auflagen zur Regulierung der jahreszeitlichen Flugzeiten und der Nutzungsintensität kam die Genehmigungsbehörde dabei nicht vollumfänglich nach. So sollte in begründeten Ausnahmefällen von der Regelung unter Nr. 9.1.2 abgewichen werden können, jedoch limitiert auf 2 An- und Abflüge pro Woche. Diese Regelung erachtete das Luftamt als nicht zielführend, da 2 An- und Abflüge wöchentlich ca. 86 Flugbewegungen im gegenständlichen Zeitraum (01.03. – 31.07.) bedeuten würde, also weit mehr als die Hälfte der jährlich zulässigen Flugbewegungen und damit der Ausnahmecharakter verloren ginge. Eine Reglementierung der Flugbewegungen auf der Südwestroute in Höhe von maximal 20 pro Jahr war hier sinnvoll und ausreichend.

Die weitere Vorgabe, dass 80% (= 96) der jährlichen Flugbewegungen über die Nordostroute durchzuführen seien, war indes überflüssig, da die verbleibenden 24 Flugbewegungen mehr als die erlaubten 20 wären.

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

2.4 Belange des Wasserrechts

Die geplante Neuerrichtung des Hubschraubersonderlandeplatzes widerspricht ferner auch nicht wasserrechtlichen Belangen.

Eine wasserrechtliche Erlaubnis war aus Sicht des Wasserwirtschaftsamtes Traunstein nur angezeigt, sofern der Hubschraubersonderlandeplatz befestigt würde. Da dies nicht der Fall ist, hätte eine wasserrechtliche Erlaubnis unterbleiben können. Die Antragstellerin hatte im Laufe des Genehmigungsverfahrens jedoch von sich aus angegeben, eine solche Erlaubnis einzuholen und die Entwässerungsplanung mit dem Wasserwirtschaftsamt abzustimmen.

Allgemeine wasserrechtliche Auflagen sind unter Abschnitt A.V.8. dieses Bescheids enthalten und zu beachten.

2.5 Erfordernisse des Städtebaus

Belange des Städtebaus stehen dem Vorhaben ebenfalls nicht entgegen. Insbesondere ist eine Beeinträchtigung der kommunalen Planungshoheit der Gemeinde Kirchanschöring nicht ersichtlich und wurde von dieser auch nicht geltend gemacht. Gleiches gilt für kommunales Eigentum.

Eine Änderung des Bebauungsplans „Gewerbegebiet – An der Leobendorfer Straße II“ für die Errichtung des Hubschraubersonderlandeplatzes wurde seitens der Gemeinde in Aussicht gestellt.

Aufgrund von § 38 Satz 1 des Baugesetzbuches (BauGB) wäre eine Bebauungsplanänderung jedoch nicht zwingend notwendig. Nach dieser Vorschrift sind auf Planfeststellungsverfahren und sonstige Verfahren mit den Rechtswirkungen der Planfeststellung für Vorhaben von überörtlicher Bedeutung (...) die §§ 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 Fall 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 eine überörtliche Bedeutung zuerkannt.

Wie der Stellungnahme der Gemeinde Kirchanschöring vom 16.02.2021 entnommen werden kann, war die Pflanzung einer Strukturhecke auf dem Grundstück Fl.Nr. 2108 der Gemarkung Kirchanschöring Bedingung und Voraussetzung für eine Änderung des Bebauungsplans „Gewerbegebiet - An der Leobendorfer Str. II“. Da dies jedoch nicht Teil des luftrechtlichen Verfahrens war, sah die Genehmigungsbehörde hier entsprechend auch kein Verfügungserfordernis. Naturschutzfachlich wird der Eingriff über die Abbuchung von einem Ökokonto ausgeglichen. Darüber hinaus bleibt es der Gemeinde Kirchanschöring unbenommen, sich mit der Vorhabenträgerin auf die freiwillige Pflanzung einer Hecke zu verständigen.

Da für die Forderung der Gemeinde Kirchanschöring zur Limitierung der Starts und Landungen auf je 5 pro Monat keine substantiierte Begründung beigebracht wurde, sah das Luftamt auch hier keine Veranlassung zu einer Regelung im Rahmen dieses Genehmigungsbescheids. Das Luftamt verweist auf die Möglichkeit einer zivilrechtlichen Absprache zwischen der Gemeinde und der Genehmigungsinhaberin.

2.6 Schutz vor Fluglärm

Das Vorhaben ist mit den Belangen des Schutzes vor Fluglärm vereinbar.

Grundlage der Bewertung und Beurteilung des ermittelten Ausmaßes und der Auswirkungen der Geräuschmissionen in der Umgebung des Hubschraubersonderlandeplatzes war die schalltechnische Untersuchung des Sachverständigen Dipl.-Ing. Martin Wenker vom 22.10.2020, im Rahmen derer die vom geplanten Hubschraubersonderlandeplatz ausgehenden Belastungen durch Flug- und Bodenlärm in Form von Dauerschall- und Maximalpegeln rechnerisch ermittelt und optisch in Lärmkonturenkarten abgebildet wurden. Die darin verwendeten Eingangsdaten und -annahmen, die angewandte Berechnungsmethodik sowie die Ergebnisse sind – wie im Folgenden näher erläutert – schlüssig und nachvollziehbar. Die Untersuchung berücksichtigte wartungsbedingte Triebwerksprobeläufe, An- und Abflüge von Hubschraubern sowie die Schwebeflüge (sog. Hovern) von Hubschraubern zwischen Landeplatz und Vorfeld.

Berechnungsgrundlage des vorliegenden Gutachtens waren dabei die ursprünglich prognostizierten 240 An- und Abflüge pro Kalenderjahr und durchschnittlich 2x pro Woche Probeläufe mit einer Dauer von 60 Minuten pro Tag (davon 55 min. Idle-Betrieb und 5 min. Vollastbetrieb/ gesamt ca. 120 Minuten wöchentlich).

Die Ermittlung und Berechnung der fluglärmbezogenen Auswirkungen erfolgte in analoger Anwendung des Fluglärmgesetzes (FluglärmG) und der nachgeordneten Regelwerke.

Der Berechnung der Schallmissionen in der Umgebung des Landeplatzes wurden im Sinne einer „worst-case“-Betrachtung nachfolgende Annahmen zugrunde gelegt:

Um mögliche Unsicherheiten hinsichtlich jährlich schwankender Betriebsrichtungsverteilungen zu vermeiden, wurde die sog. 100%/ 100%-Flugbewegungsverteilung angewendet, d.h. für jede An- und Abflugfläche wurde der Fluglärm ermittelt, welcher vom maximal zulässigen Flugbetrieb (240 Flugbewegungen) verursacht würde. Damit wird eine maximal

konservative Betrachtung der Fluglärmimmissionen erreicht und so auch die Wirkung von Fluglärmimmissionen bei langanhaltenden Witterungsbedingungen mit gleichbleibender Windrichtung berücksichtigt und zudem der Tatsache Rechnung getragen, dass die An- und Abflüge aufgrund naturschutzfachlicher Gründe größtenteils über die nordöstliche Route abgewickelt werden.

Zusätzlich zur 100/100-Regelung wurde für die Sommermonate mit einem witterungsbedingt erhöhten Flugbetrieb gerechnet. Insofern wurde davon ausgegangen, dass 180 der 240 maximal zulässigen Flugbewegungen in den verkehrsreichsten sechs Monaten stattfinden würden. Auf diese Art und Weise können in der Fluglärmernittlung auch mögliche saisonale Schwankungen abgefedert werden.

Grundlage der Bewertung waren insbesondere die flächenhaften Darstellungen der vom Gutachter ermittelten energieäquivalenten A-bewerteten Dauerschallpegel für den Tageszeitraum für den Fluglärm, welche in Form von Rasterlärmkarten dem schalltechnischen Gutachten in der Anlage 2 beigelegt sind.

Die Fluglärmkontur LA_{eq} , Tag = 60 dB(A) (Anlage 2.2), innerhalb derer bereits unzumutbare Fluglärmbelastungen (gemäß den Werten des § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 FluglärmG) zu erwarten sind, umfasst ein Wohngebäude in der Leobendorfer Straße 20. Das Vorhaben war somit nach § 6 Abs. 2 LuftVG mit den Belangen des Schutzes vor Fluglärm nur vereinbar, wenn für das genannte Gebäude passiver Schallschutz gewährt wird.

Die vom Luftamt vorgegebenen Schallschutzanforderungen unter Abschnitt A. V. Ziffer 7.3 orientierten sich dabei an den aktuellen Festlegungen der 2. FlugLSV.

Hinsichtlich der Bewertung der flugbetriebsbedingten Maximalpegel von bis zu 100 dB (A) am Immissionsort Leobendorfer Str. 20 wurde auf das „Fluglärmschutzkonzept der sogenannten Synopse auf dem Prüfstand neuerer Erkenntnisse der Lärmentwicklungsfor-schung sowie gesetzlicher Rahmenbedingungen“ und auf den Beschluss des OVG Ham-burg verwiesen, wonach gesundheitliche Beeinträchtigungen des Ohres erst bei Einzelpe-geln oberhalb von 115 dB (A) zu befürchten sind.

Aussagen zum Nachtflugbetrieb waren hier nicht erforderlich, da dieser nicht geplant ist.

Aufgrund der plausiblen Ausführungen und Schlussfolgerungen in der schalltechnischen Untersuchung und nach den der Genehmigungsbehörde vorliegenden Erfahrungen und zugehörigen Begutachtungen aus anderen Verfahren ist im vorliegenden Fall insbesonde-re angesichts des hier aus naturschutzfachlichen Gründen deutlich reduzierten Umfangs von 120 Flugbewegungen (60 Landungen und 60 Starts) pro Jahr von tatsächlich geringe-ren Lärmimmissionen auszugehen, als es die Berechnungen im Gutachten erwarten lie-ßen. Das schalltechnische Gutachten der Wenker & Gesing Akustik und Immissionsschutz GmbH vom 22.10.2020 geht noch von 266 Flugbewegungen für das Prognosejahr 2030 aus. Bei den jetzt auf 120 begrenzten Flugbewegungen pro Jahr werden sich die Dauerschallpegel geschätzt um ca. 3,5 dB verringern.

Aus Gründen des vorbeugenden Immissionsschutzes und in Anlehnung an die in ver-gleichbaren Verfahren regelmäßig geübte Genehmigungspraxis, sah es das Luftamt über-dies als sachgerecht an, bestimmte Zeiträume vom Flugbetrieb auszunehmen. Somit darf gemäß Ziffer A.IV.3. dieses Bescheids Flugbetrieb am Landeplatz werktätlich frühestens

von 8.00 Uhr bis längstens 18.00 Uhr Ortszeit stattfinden und es ist eine Mittagsruhe zwischen 12.00 Uhr und 14.00 Uhr Ortszeit einzuhalten. Damit sind besonders sensible Ruhe- und Erholungszeiten berücksichtigt, in denen i. d. R. auch keine durch das umliegende Gewerbegebiet verursachten Geräusche auf die Umgebung einwirken. Flugbetrieb an Sonn- und Feiertagen ist ausdrücklich untersagt, wurde aber auch nicht beantragt. Systemrelevante Flüge, z.B. Einsätze zur Brandbekämpfung, im Katastrophenfall o.ä., welche hier gelegentlich auch vorkommen könnten, sind vom Benutzungsumfang ausgenommen. Diese Flüge, welche gemäß § 25 LuftVG durchgeführt werden können, wären somit auch von den zeitlichen Beschränkungen befreit.

Im Übrigen finden an selber Stelle bereits seit einigen Jahren vereinzelte Starts und Landungen mit Hubschraubern durch die Antragstellerin – wenn auch auf anderer Rechtsgrundlage – statt. Mit der vorliegenden Genehmigung des Hubschraubersonderlandeplatzes wird daher keine vollständig neue und für die Umgebung unbekannte Lärmquelle geschaffen. Beschwerden aus der Bevölkerung wegen des bisherigen Flugbetriebs, inkl. der Triebwerksprobeläufe am Boden sind dem Luftamt nicht bekannt.

2.7 Lufthygiene

Das beantragte Vorhaben ist weiterhin mit den Belangen der Lufthygiene vereinbar, da es weder zu einer relevanten lufthygienischen Zusatzbelastung führt noch einen erheblichen nachteiligen Beitrag zur Gesamtbelastung mit Luftschadstoffen leistet.

Dem Luftamt ist durch die regelmäßige Befassung mit dieser Thematik in luftrechtlichen Planfeststellungsverfahren bekannt, dass die wesentlichen und die Schadstoffmengen kennzeichnenden Emissionen durch Kfz-Verkehr und Hausbrand verursacht werden und Luftverkehr hierzu nur einen geringen Beitrag leistet. Dies betrifft insbesondere Vorhaben wie hier, bei denen im Durchschnitt etwa 120 Flugbewegungen pro Jahr sowie wartungsbedingter Probeläufe mit einem Hubschrauber anfallen. Im Fall eines Verkehrslandeplatzes mit prognostizierten 40.000 Flugbewegungen pro Jahr mit Kleinflugzeugen führte der Bayerische Verwaltungsgerichtshof in seinem Urteil vom 26.02.2002, Az. 20 A 00.40039 (BeckRS 2002, 26445 RdNr. 18), aus, dass nicht ersichtlich sei, was die Behörde dort im Abwägungsvorgang hätte geprüft haben sollen. Insbesondere habe es sich in dem streitgegenständlichen Fall bei den Abgasen um ubiquitäre Belastungen gehandelt, die durch den dort beabsichtigten Flugbetrieb nicht in herausragendem Maße erhöht würden. In diesem Verfahren sah der Bayerische Verwaltungsgerichtshof folglich keine lufthygienische Relevanz durch diesen Flugbetrieb. Diese lufthygienische Unbeachtlichkeit gilt damit erst recht bei der hier zu erwartenden Anzahl von nur ca. 120 Hubschrauberbewegungen pro Jahr.

Im vorliegenden Fall wurde zur Ermittlung von möglichen Stickstoffeinträgen in das FFH-Gebiet „Uferbereiche des Waginger Sees, Götzinger Achen und untere Sur“ (8143-371) zudem ein Immissions-Gutachten durch das Büro Hock & Partner Sachverständige PartG mbB erstellt. In diesem Gutachten wurde dargelegt, dass aufgrund der Flughöhe und der kurzen Verweildauer der Helikopter beim Überfliegen des FFH-Gebiets und der

begrenzten Anzahl der Überflüge (max. 20 pro Jahr über die Südwestroute) keine relevanten Stickstoffemissionen in das FFH-Gebiet eingetragen werden.

2.8 Geländeeignung, Richtlinienkonformität der Planung

Die Geländeeignung ist durch das Eignungsgutachten des Freien Sachverständigen Dipl.-Ing. (FH) Peter Becker, Bahnhofsweg 8, 02681 Kirschau / OT Rodewitz, vom 07.09.2020 in Verbindung mit den dieser Genehmigung beiliegenden Plandarstellungen nachgewiesen.

2.8.1 Anlage und Markierung der Flugbetriebsflächen

Die geplante Ausführung und Ausdehnung der Endanflug- und Startfläche (FATO) bzw. der mit dieser identischen Aufsetz- und Abhebefläche (TLOF) entsprechen unter Berücksichtigung der verwendeten Referenzhubschraubermuster (Modell H 225 von Airbus Helicopters und Bell 412) den Anforderungen der AVV.

Gemäß Nr. 3.1.1.2 a) der AVV darf die Breite der FATO nicht geringer sein, als das 1,5-fache der Gesamtlänge des Referenzhubschraubers. Die geplante Breite der FATO entspricht mit 29,25 m somit genau dem eineinhalbfachen der maximal genehmigten Gesamtlänge von 19,5 m. Geplant ist zudem eine Länge der FATO von 130,24 m.

Ausgehend davon bestimmt sich die die FATO allseitig umgebende Sicherheitsfläche in ihren erforderlichen Mindestmaßen nach Nr. 3.1.4.2 der AVV ($0,25 \times$ Gesamtlänge des Referenzhubschraubers mit 19,5 m = 4,875 m). Diese Vorgabe ist angesichts der allseitig geplanten Tiefe der Sicherheitsfläche von 4,88 m ebenfalls erfüllt.

Der Bodenlandeplatz – bestehend aus FATO und umlaufender Sicherheitsfläche – weist damit eine mit bis zu 11 t vollständig tragfähige Gesamtgröße von 140,00 m x 39,01 m auf.

Die Breite eines Schwebeflugweges muss gemäß Nr. 3.1.6.1 der AVV mindestens zweimal so groß sein wie die größte Gesamtbreite des Hubschraubers, für die der Schwebeflugweg vorgesehen ist. Vorliegend ist diese Vorgabe mit einer Schwebeflugwegbreite von 32,40 m bei einer Gesamtbreite des größten Hubschraubermusters (H 225) von 16,20 m erfüllt.

Die Anlage des Vorfeldes mit einer Größe von 28,40 m (Kreisdurchmesser, asphaltiert und tragfähig) entspricht ebenfalls den Vorgaben der AVV unter Nr. 3.1.8. Mittig auf dem Vorfeld ist ein Hubschrauberstandplatz vorgesehen, welcher so bemessen ist, dass er den größten Bemessungshubschrauber aufnehmen kann.

In Bezug auf die geplanten Markierungen des Hubschraubersonderlandeplatzes sind die Vorgaben der AVV ebenfalls eingehalten. Sowohl die Erkennungsmarkierung (Nr. 5.2.2) als auch die FATO-Bezeichnungsmarkierung (Nr. 5.2.5) sowie die beiden Zielpunktmarkierungen (Nr. 5.2.6) und die Schwebeflugmarker (Nr. 5.2.12) sind entsprechend der AVV vorgesehen.

Für die Markierung des Hubschrauberstandplatzes auf dem Vorfeld ist eine gelbe Kreisringmarkierung mit einem Außendurchmesser von 9,00 m geplant. Dieses Maß berechnet sich nach der 1,5-fachen Länge oder Breite des Fahrwerks des größten Bemessungshubschraubers (1,5 x 5,28 m (FWB H 225) = 7,92 m Innenmaß).

2.8.2 An- und Abflugflächen, Hindernisfreiheit

Auch die An- und Abflugflächen erfüllen hinsichtlich ihrer Ausrichtung und Dimensionierung im Wesentlichen die in der AVV an sie gestellten Anforderungen. Für die im Folgenden näher bezeichneten Bereiche, bei denen Ausnahmen von den Anforderungen der AVV vorgesehen waren, wurde um Einvernehmen mit dem Richtliniengeber ersucht.

Die für Anflüge erforderliche Hindernisfreiheit ist durch die Ausweisung von Zielpunktmarkierungen in Verbindung mit festgelegten Landeentscheidungspunkten in der Luft (LDP) gegeben. So können die Überflughöhen über den öffentlichen Verkehrswegen (Leobendorfer Str. im Osten und Bahntrasse Mühldorf - Freilassing im Westen) erreicht und eingehalten werden. Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) sah hier keine Abweichung von den Vorgaben der AVV.

Für beide Abflugflächen war es nicht möglich, die Anwendung der schiefen Ebenen mit einer vorgeschriebenen Steigung von 4,5% auf der gesamten Länge, bereits vom Boden aus, hindernisfrei nachzuweisen. Daher war hier ein Rückwärtsstartverfahren in Verbindung mit Startentscheidungspunkten (TDP) in bestimmter Höhe, wie in den genehmigungsgegenständlichen Plänen und Schnitten Nrn. 6 bis 8 ersichtlich, festzulegen. Auch in diesem Punkt sah das BMDV kein Zustimmungserfordernis und verwies auf Nr. 4.2.2.7 der AVV und die Ermessensfreiheit der zuständigen Landesluftfahrtbehörde. Aus Sicht des Luftamts wurde das Abflugverfahren hinreichend sachverständig als machbar und sicher beschrieben.

Auch der Durchstartfall wurde entsprechend für die vorgesehenen Hubschraubermuster durch den Sachverständigen beurteilt. Von der Gewährleistung eines sicheren und ordnungsgemäßen Flugbetriebs vom/zum geplanten Hubschrauberlandeplatz kann somit ausgegangen werden.

Eine Beseitigung von Hindernissen im Umfeld des Hubschraubersonderlandeplatzes war nach den Berechnungen des Sachverständigen nicht notwendig, da durch Licht- und Pflegeschnitte am natürlichen Bewuchs die Hindernisfreiheit hergestellt werden kann.

Neben der Hindernisfreiheit orientierte sich der Gutachter bei der Anlegung der An- und Abflugflächen bzgl. ihrer Ausrichtung unter Berücksichtigung der hier in den AVV einschlägigen Vorgaben an den im Untersuchungsgebiet vorherrschenden Windrichtungen aus westlichen/südwestlichen bzw. nordöstlichen Richtungen. Die An- und Abflugflächen verlaufen diese im Wesentlichen beachtend in nordöstliche bzw. südwestliche Richtung. Damit ist angesichts der technischen Vorgabe, Hubschrauber grundsätzlich gegen den Wind zu starten und zu landen, eine möglichst hohe und flugsichere Nutzbarkeit des antragsgegenständlichen Hubschraubersonderlandeplatzes gewährleistet (vgl. Nr. 4.2.2.9 der AVV).

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.6. dieser Genehmigung festgesetzten Auflagen zum Feuerlösch- und Rettungswesen entsprechen den Maßgaben der Brandschutzkategorie H2 nach AVV, unter die der gegenständliche Hubschrauberlandeplatz aufgrund der Nutzung durch Hubschrauber mit einer Länge bis zu 19,5 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.6.6 in die örtlichen Gegebenheiten (z.B. Entnahmestelle für Löschwasser), 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 Antragstellerin zusammen mit den örtlich zuständigen Sicherheitsbehörden und der Feuerwehr einen Alarmplan zu erstellen und an geeigneter Stelle gut sichtbar anzubringen (Ziffer A.V.6.8).

Wie aus einem Schreiben der GHS vom 19.05.2021 an die Gemeinde sowie die Freiwillige Feuerwehr Kirchanschöring, welches dem Luftamt vorliegt, hervorgeht, sieht die Antragstellerin die Vorhaltung von weitaus mehr Material, als das geforderte, zur Brandbekämpfung vor, hat ein festes Einsatzkonzept mit den firmeneigenen sachkundigen Personen und plant des Weiteren zweimal jährlich eine Übung mit der örtlichen Feuerwehr.

2.9.2 Auswirkungen auf den öffentlichen Straßenverkehr:

Der Gutachter kam bei seiner Prüfung weiterhin zu dem Ergebnis, dass durch die Anlage des Hubschrauberlandeplatzes keine Beeinträchtigungen zwischen Luftverkehr und dem Straßenverkehr auf der unmittelbar angrenzenden Leobendorfer Straße hervorgerufen werden. Unter Berücksichtigung der hier anwendbaren „Richtlinien über die Abstände zwischen Straßen und Flugplätzen“ (Rundschreiben Nr. 2/82 des Bundesverkehrsministeriums vom 19.01.1982) schließt sich das Luftamt der Einschätzung des Gutachters an.

Wie bereits im vorangegangenen Abschnitt ausgeführt, sind die nach der AVV vorgegebenen Hindernisfreiflächen bei Anwendung der vorgeschriebenen An- und Abflugverfahren vorliegend vorhanden. Dies gilt auch für die mit Blick auf die Sicherheit des Luftverkehrs im Bereich von Straßen einzuhaltenen Lichttraumprofile von 4,5 m über der Fahrbahnoberfläche (vgl. Nr. 2. Spiegelstrich 3 der o.g. Richtlinien).

Zudem wird der nach Nr. 3.1 der o.g. Richtlinien zum Schutz des Straßenverkehrs vor Gefährdungen durch Luftverkehr geforderte vertikale Mindestabstand von 15 m über dem

Lichttraumprofil von 4,5 m (d.h. insgesamt 19,5 m über der Fahrbahnoberfläche) nicht berührt. Die sachverständige Berechnung geht hier von einer Mindesthöhe von 21,5 m bei der Landung des Bemessungshubschraubers H 225 aus.

Zur weiteren Verbesserung der Sicherheit sind darüber hinaus gemäß Ziffer A.V.1.15 in Abstimmung mit den zuständigen Straßenverkehrsbehörden in beiden Fahrtrichtungen entsprechende Warnschilder aufzustellen (vgl. auch Nr. 5. der o.g. Richtlinien).

Das Luftamt sieht somit keine Beeinträchtigung hinsichtlich des Verkehrsflusses, der Leistungsfähigkeit sowie der Funktion der Kreisstraße.

2.9.3 Mögliche Gefahren durch die Nähe des Hubschraubersonderlandeplatzes zur Bahntrasse:

Um sowohl einen sicheren Flugbetrieb an- und abfliegender Hubschrauber sowie einen unbeeinträchtigten Bahnbetrieb gewährleisten zu können, wurden unter Ziffer A.V.5. dieses Bescheids entsprechende Auflagen erlassen, welche seitens der Antragstellerin zwingend zu beachten sind.

Wie im sachverständigen Gutachten vom 26.11.2023 ausgeführt wurde, können bei Anwendung der festgelegten flugbetrieblichen Verfahren für Starts und für Anflüge zur Landung auch bei vorgesehener Elektrifizierung der Bahntrasse und Errichtung von Masten mit Freileitungen in einer Höhe von 12 m die erforderlichen Überflughöhen eingehalten werden. Sowohl rechnerisch als auch zeichnerisch konnten die entsprechenden Abstände zu den geplanten Bahnstromleitungen nachgewiesen werden. Der nach Verordnung EU 965/12 CAT.POL.H.210 für die Steigflughöhe geforderte vertikale Abstand gegenüber allen in der Steigflughöhe befindlichen Hindernissen von mindestens 10,7 m (35 ft) wird eingehalten. Ebenso verhält es sich für die Festlegung nach CAT.POL.H.220, wonach bei Ausfall eines kritischen Triebwerks, der am oder vor dem LDP festgestellt wird, eine Landung und Abstellung des Hubschraubers innerhalb der FATO möglich sein muss oder alternativ ein Durchstarten und Überflug der Hindernisse in einem vertikalen Mindestabstand von 10,7 m (35 ft). Und auch bei Ausfall eines kritischen Triebwerks, der am oder erst nach dem LDP festgestellt wird, muss es möglich sein, alle Hindernisse in der Anflugbahn zu überfliegen und innerhalb der FATO zu landen. Dies konnte durch den Sachverständigen nachgewiesen werden. Seinen Berechnungen zufolge ergibt sich für das größte am Landeplatz verkehrende Hubschraubermuster H 225 in Bezug auf etwaige Hindernisse im ungünstigsten Fall ein Mindestabstand von 15,5 m über OK Mast mit 12 m.

Auch die Berechnungen des Sachverständigen zu induzierten Rotorabwinden der Bemessungshubschrauber, welche unabhängig von der Flughöhe zu betrachten sind, liegen mit ca. 18,0 m/s (Bell 412) bzw. ca. 22,5 m/s (H 225) deutlich unter dem von der Deutschen Bahn genannten Grenzwert für die Oberleitung in Höhe von 27 m/s. Wie im Gutachten vom 26.11.2023 weiter ausgeführt wurde, ist dabei eine Überlagerung von Rotorabwind und Umgebungswinden aufgrund der Entfernung (vertikal und horizontal) zum Gleisbett zu vernachlässigen.

Perspektivisch (aktuell nicht geplant, aber theoretisch möglich) könnte für den Fall der Mitführung einer 110 kV Bahnenergieleitung entlang der Strecke die Errichtung von Hoch-

spannungsmasten mit einer Höhe von ca. 22 m erforderlich werden. In dem Fall wäre ab diesem Zeitpunkt eine Auflage für den Bemessungshubschrauber H 225 mit einem LDP von 110 ft in Landerichtung 055° festzusetzen, um die dann notwendige Mindestüberflughöhe von 10,7 m (35 ft) zu erreichen. Dieser ist aktuell bereits als interner Entscheidungspunkt in blau vermerkt (siehe Plan Nr. 7 vom 31.10.2023).

3. Gesamtabwägung

Da das Vorhaben gemäß der Prüfung des Luftamts 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 unter Einhaltung der flugbetrieblichen Auflagen geeignet ist, keine Tatsachen bekannt sind, dass die öffentliche Sicherheit und Ordnung gefährdet sein könnte, und auch sonst keine Belange in unzumutbarem Maße betroffen sind, konnte dem Antrag entsprochen und die luftverkehrsrechtliche Genehmigung für die Anlage und den Betrieb des Hubschraubersonderlandeplatzes auf dem Firmengrundstück der GHS in Kirchanschöring nach der Gesamtabwägung aller zu berücksichtigender Belange mit den unter Abschnitt A. dieses Bescheids 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 Global Helicopter Service GmbH bestand keine Verpflichtung eine UVP durchzuführen. Eine UVP ist dann durchzuführen, wenn nach Einschätzung des Luftamts aufgrund überschlüssiger Prüfung erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen auf die Schutzgüter nach § 2 Abs. 1 des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes (UVPG) durch das Vorhaben zu erwarten sind, die nach § 25 Abs. 2 UVPG bei der Zulassungsentscheidung zu berücksichtigen wären.

Die allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls nach § 7 Abs. 1 UVPG i. V. m. Anlage 1 Nr. 14.12.2 zum UVPG hat vorliegend ergeben, dass von dem Vorhaben aufgrund seiner Art, seiner Größe und seines Standorts keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen auf die Schutzgüter des § 2 UVPG zu erwarten sind, die im Einzelfall eine Pflicht zur Erstellung einer UVP begründen.

Die Feststellung über das Nicht-Bestehen der UVP-Pflicht wurde gemäß § 5 Abs. 2 UVPG mittels Einstellung in das UVP-Portal öffentlich bekannt gegeben.

6. Kostenentscheidung

Das luftrechtliche Genehmigungsverfahren ist nach §§ 1 ff. der Kostenverordnung der Luftfahrtverwaltung (LuftKostV) kostenpflichtig. Kostenschuldnerin ist gemäß § 1 Abs.2 LuftKostV i. V. m. § 13 Abs.1 Nr. 1 des Verwaltungskostengesetzes (VwKostG) die Global Helicopter Service GmbH als Antragstellerin.

Die Kostenentscheidung beruht auf § 1 LuftKostV i. V. m. Abschnitt V Nr. 1b des Gebührenverzeichnisses zur LuftKostV.

Die Gebührenhöhe innerhalb des Gebührenrahmens von 330 bis 65.000 € bemisst sich nach der Schwierigkeit der Entscheidung, dem Aufwand der Behörde und der wirtschaftlichen Bedeutung des Verwaltungsaktes für die Antragstellerin. Die dementsprechend festgesetzte Gebühr in Höhe von 17.843,00 € ist sachgerecht und angemessen.

D.

Rechtsbehelfsbelehrung

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

**Bayerischen Verwaltungsgericht München
in München**

Postanschrift: Postfach 20 05 43, 80005 München

Hausanschrift: Bayerstraße 30, 80335 München

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.

Schrödinger
Regierungsdirektor