



Regierung von Oberbayern • 80534 München

Gegen Empfangsbestätigung

Flugsportverein Rosenheim e.V.
Herrn Patrik Altmann
Brandlweg 3
83098 Brannenburg

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 10.04.2024	Unser Geschäftszeichen 3721.25_17-9-10	München, 19.12.2024

**Luftverkehrsgesetz (LuftVG);
Änderung und Neufassung der luftverkehrsrechtlichen Genehmigung zur
Anlage und zum Betrieb des Segelfluggeländes Brannenburg vom
20.02.1992, Az. 315.13, zuletzt geändert mit Bescheid vom 19.10.2023, Az.
ROB-2-3721.25_01-8**

Anlagen:

- 1 Empfangsbestätigung g. R.
- 1 Kostenrechnung
- 1 Merkblatt „Luftsicherheit an Kleinflugplätzen“

- 1 Übersichtslageplan „UL, Segelflug und Motorsegler“, M 1:2.500, mit Roteintrag des Luftamts Südbayern
- 1 Übersichtslageplan „Platzrunde“, M 1:7.500
- 1 Übersichtslageplan „Segelflugzeugschlepp“, M 1:5.000
- 1 Platzdarstellungskarte „Platzrunde für Hängegleiter und Gleitsegel“, M 1:5.000 mit Erläuterungen

Nachrichtlich:

- 1 Übersichtslageplan „UL“, M 1:2.500
- 1 Übersichtslageplan „Segelflugzeugschlepp“, M 1:2.500
- 3 Schnittzeichnungen

Sehr geehrter Herr Altmann,
sehr geehrte Damen und Herren,

die Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – (im Folgenden: Luftamt)
erlässt aufgrund Ihres Antrags vom 10.04.2024 folgenden

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



A.
Bescheid:

I. Genehmigung:

Die dem Flugsportverein Rosenheim e.V. vom Luftamt mit Bescheid vom 20.02.1992 erteilte Genehmigung (Az. 315.13) zur Anlage und zum Betrieb des Segelfluggeländes Brannenburg zur Durchführung von Flügen nach Sichtflugregeln bei Tage auf dem nachstehend näher bezeichneten Gelände, welche mit Bescheid vom 25.05.1999 auf die Nutzungsart „Hängegleiter und Gleitsegel“ (Az. 315.5) sowie mit Bescheid vom 29.10.2009 auf die Nutzungsart „zwei vereinseigene eigenstartfähige Motorsegler“ (Az. 25-5-3721.5-2009-Brannenburg) erweitert und mit Bescheid vom 19.10.2023 (Az. ROB-2-3721.25_01-8) zuletzt geändert wurde, wird mit diesem Bescheid geändert und neu gefasst.

Die genaue Lage und Ausführung der Start- und Landebahnen sowie Platzrunden ergeben sich aus den beigefügten und mit dem Prüfvermerk des Luftamts versehenen Planunterlagen, welche Bestandteil dieser Genehmigung sind. Weitere Pläne und Schnittzeichnungen (ohne Prüfvermerk des Luftamts) sind dieser Genehmigung nachrichtlich beigefügt.

II. Außerkrafttreten bisheriger Genehmigungen:

Mit Eintritt der Bestandskraft ersetzt diese luftverkehrsrechtliche Genehmigung die bisherige Genehmigung des Luftamts vom 20.02.1992 in der Fassung des Bescheids vom 19.10.2023, welche zugleich außer Kraft tritt.

III. Beschreibung des Geländes:

<u>1. Bezeichnung</u>	Segelfluggelände Brannenburg
<u>2. Lage</u>	Landkreis Rosenheim; Gemeinde Brannenburg, Ortsteil Grießenbach
<u>3. Flugplatzbezugspunkt</u>	
3.1 Geographische Lage	47° 44' 33" N
	12° 06' 59" E
3.2 Höhe über NN	461 m (1.510 ft)

<u>4. Flugbetriebsflächen</u>	Richtung	Länge	Breite
4.1 Start- und Landebahn im Norden	168°/ 348°	217 m	30 m
4.2 Landebahn im Süden	163°/ 343°	320 m	30 m

4.3 Startbahn für Motorsegler, UL und F-Schlepp mit UL	350°	460 m	30 m
4.4 Seilauslegebahn	168°/ 348°	1.030 m	50 m

IV. Benutzungsumfang:

Das Segelfluggelände darf von folgenden Arten von Luftfahrzeugen genutzt werden:

1. Segelflugzeuge im Windenstart
2. Hängegleiter und Gleitsegel im Windenstart
3. Zwei vereinseigene eigenstartfähige Motorsegler
4. Dreiachsgesteuerte Ultraleichtflugzeuge (UL) und Segelflugzeugschlepp mit Ultraleichtflugzeugen (F-Schlepp)

Die Anzahl der Flugbewegungen mit Ultraleichtflugzeugen, inklusive Segelflugzeugschlepp, und Motorseglern ist auf insgesamt 600 Starts und 600 Landungen pro Jahr beschränkt.

V. Zweck des Segelfluggeländes:

Das Segelfluggelände dient dem Verkehr und Betrieb von Luftfahrzeugen des Platzhalters und mit dessen Zustimmung (PPR) auch dem Verkehr und Betrieb von Luftfahrzeugen anderer natürlicher oder juristischer Personen.

VI. Nebenbestimmungen:

1. Anlagenbezogene Nebenbestimmungen

- 1.1 Das Segelfluggelände ist nach den „Gemeinsamen Grundsätzen des Bundes und der Länder für die Genehmigung der Anlage und des Betriebs von Segelfluggeländen“ vom 03.07.2019 (NfL I-1679-19) anzulegen. Die Einhaltung der darin gestellten Anforderungen ist in regelmäßigen Abständen zu überprüfen. Abweichungen sind dem Luftamt mitzuteilen.
- 1.2 Die Flugbetriebsflächen, Anlagen und Grenzen des Segelfluggeländes müssen mit den Darstellungen in den beigefügten Plänen übereinstimmen. Ebenfalls ergibt sich die Platzrundenführung für Segelflugzeuge sowie Hängegleiter und Gleitsegel aus den Plänen, welche Bestandteil dieses Bescheids sind.
- 1.3 Die Kennzeichnung der Flugbetriebsflächen hat entsprechend den Vorgaben der „Gemeinsamen Grundsätze des Bundes und der Länder über die Markierung und

Befeuerung von Flugplätzen mit Sichtflugverkehr“ vom 18.02.2003 (NfL I 94/03) zu erfolgen. Die Start- und Landebahn 34-16 ist mit Eckmarkierungen und seitlichen Markierungen zu kennzeichnen. Die Markierung darf Abflüge auf der Startbahn 35 nicht beeinträchtigen. Für die Startbahn 35 sind Eckmarkierungen und links eine Halbbahnmarkierung anzubringen.

- 1.4 Das Segelfluggelände muss mindestens mit einem Windrichtungsanzeiger von 2 m Mindestlänge in der üblichen Beschaffenheit und Farbe ausgerüstet sein (vgl. NfL I 94/03). Dieser ist mit einem Mast so aufzustellen, dass er die Windverhältnisse auf der Flugbetriebsfläche zuverlässig anzeigt und auch aus der Luft gut zu erkennen ist.
- 1.5 Die „Gemeinsamen Grundsätze des Bundes und der Länder über das Feuerlösch- und Rettungswesen auf Flugplätzen“ (GG-RFFS) in der jeweils gültigen Fassung sind zu beachten. Mit der örtlichen Feuerwehr ist ein Alarmplan aufzustellen, auf dem neuesten Stand zu halten und für die Öffentlichkeit gut sichtbar anzubringen. Eine Niederschrift hierüber ist in die Flugplatzakte aufzunehmen.
- 1.6 Das Segelfluggelände muss mit einer Bodenfunktelle für den Sprechfunkverkehr im Flugfunkdienst sowie mit einem Windmessgerät ausgerüstet und an das öffentliche Fernsprechnetzt angeschlossen sein. Ebenso muss es für die örtlich zuständigen Dienststellen der Flugsicherungsorganisation und des Deutschen Wetterdienstes erreichbar sein.
- 1.7 Die Betriebsfahrzeuge sind deutlich sichtbar zu kennzeichnen.
- 1.8 Das Gras auf den Start- und Landeflächen darf eine Höhe von 8 cm nicht überschreiten.
- 1.9 Die Hindernisfreiheit gemäß den Gemeinsamen Grundsätzen des Bundes und der Länder für die Genehmigung der Anlage und des Betriebs von Segelfluggeländen vom 03.07.2019 (NfL I-1679-19) ist einzuhalten und regelmäßig zu überprüfen.
- 1.10 Aufgrund der solitären Eiche westlich der Startbahn, die die seitliche Hindernisfreifläche durchdringt, sind alle Luftfahrzeugführenden, die das Segelfluggelände nutzen, in die Hindernissituation vor Ort einzuweisen.
- 1.11 Im Hinblick auf nachwachsende Bäume (Hindernisse) im Bereich der Staatsstraße 2359 ist nach jeweils 5 Jahren eine Überprüfung vorzunehmen.

2. Flugbetriebliche Auflagen

- 2.1 Flugbetrieb ist nur zulässig, wenn eine Gefährdung sowohl des Luftverkehrs als auch des Straßenverkehrs ausgeschlossen ist. Ggf. erforderliche verkehrsrechtliche Sicherungsmaßnahmen (z.B. Beschilderung, Schranken) sind im Einvernehmen mit der zuständigen Straßenverkehrsbehörde zu treffen. Bei Flugbetrieb ist sicherzustellen, dass auf dem Feldweg nördlich der Start- und Landebahn kein Fahr- oder Personenverkehr stattfindet.
- 2.2 Flugbetrieb darf nur durchgeführt werden, wenn eine vom Platzhalter bestellte Betriebsleitung (vormals: Flugleiter) auf dem Segelfluggelände anwesend ist und den Flugbetrieb

beaufsichtigt. Es dürfen nur ausreichend sachkundige Personen zur Betriebsleitung bestellt werden. Eine aktuelle Liste mit den Namen der bestellten Betriebsleitungen ist in der Flugplatzakte aufzubewahren.

- 2.3 Während der Zeiten, in denen auf dem Segelfluggelände ausschließlich Hängegleiter- und Gleitsegelbetrieb durchgeführt wird, ist anstelle einer Betriebsleitung ein vom Platzhalter bestellter Startleiter ausreichend. Die Flugbetriebsordnung (FBO) für Hängegleiter und Gleitsegel des Deutschen Hängegleiterverbands e.V. (DHV) in der jeweils gültigen Fassung ist zu beachten.
- 2.4 Der diensttuenden Betriebsleitung muss für die Tätigkeit eine Leuchtpistole mit ausreichender Munition oder andere Signalgeräte zur Abgabe von Feuerwerkskörpern zur Verfügung stehen.
- 2.5 Aus Sicherheitsgründen sind gleichzeitige Starts und Landungen von Segelflugzeugen, Hängegleitern und Gleitsegeln sowie gleichzeitiger Betrieb verschiedener Startarten ausgeschlossen.
- 2.6 Für die von den Luftfahrzeugführenden durchzuführende Flugvorbereitung muss ein geeigneter Raum vorhanden sein. Dort müssen mindestens folgende, sich jeweils auf dem neuesten Stand befindliche Unterlagen bereitgehalten werden:
 - Luftfahrkarte ICAO Maßstab 1:1.000.000 oder 1:500.000 des Bundesgebiets mit Flugsicherungsaufdruck
 - Luftfahrthandbuch der BRD, VFR
 - Nachrichten für Luftfahrer
 - Luftverkehrsgesetz (LuftVG)
 - die zur Durchführung des LuftVG erlassenen Rechtsverordnungen.

Die Vorhaltung in digitaler Form ist zulässig, wenn ein geeigneter Zugang für alle Luftfahrzeugführenden vorhanden ist.

- 2.7 Für die Flugbetriebsabwicklung auf dem Segelfluggelände und in dessen Umgebung ist die Regelung des Flugplatzverkehrs (§ 22 Abs. 1 LuftVO) maßgebend. Diese ist allen mit der Abwicklung des Verkehrs und des Betriebs auf dem Segelfluggelände betrauten Personen gegen Unterschrift bekanntzugeben und an gut sichtbarer, allgemein zugänglicher Stelle ständig aufzuhängen.
- 2.8 Die Staatsstraße 2359 (Degerndorf – Nußdorf) ist in einer Sicherheitsmindesthöhe von mindestens 30 m über Grund zu überfliegen.
- 2.9 Umliegende Ortschaften sind nach Möglichkeit zu umfliegen.
- 2.10 Der die Seilauslegebahn etwas 650 m nördlich des Startpunkts 35 kreuzende öffentlich gewidmete Feldweg ist im Einvernehmen mit der zuständigen Straßenverkehrsbehörde zu sichern. Gleiches gilt für die Abzweigungen des Feldwegs.

2.11 Die Anbauverbotszone von 20 m zu beiden Seiten der Staatsstraße 2359 ist von jeglichen baulichen Anlagen freizuhalten. Die Erschließung des Segelfluggeländes von der Staatsstraße her darf nur über das bestehende Wegenetz erfolgen. Zusätzliche Zufahrten zur Straße dürfen nicht angelegt werden.

3. Auflagen hinsichtlich der Nutzungsart „Eigenstartfähige Motorsegler“

3.1 Starts mit eigenstartfähigen Motorseglern dürfen ausschließlich in nordwestliche Richtung (350°) erfolgen. Bei ungeeigneten Windverhältnissen darf nicht gestartet werden. Es ist schnellstmöglich auf die erforderliche Mindesthöhe nach § 6 Luftverkehrsordnung (LuftVO) zu steigen. Das Überfliegen bewohnter Gebiete ist zu vermeiden. Platzrundenflüge sind nicht zulässig.

3.2 Landungen mit eigenstartfähigen Motorseglern haben ausschließlich in Richtung 340° bzw. 160° und nur im Gleitflug (Triebwerk im Leerlauf) zu erfolgen.

3.3 Anflüge mit eigenstartfähigen Motorseglern müssen bei Landerichtung 340° über die im Plan dargestellte Platzrunde erfolgen (§ 22 Abs. 1 Satz 2 LuftVO). Bei Landerichtung 160° sind nur direkte Anflüge zulässig.

4. Auflagen hinsichtlich der Nutzungsart „Ultraleichtflugzeuge und Segelflugzeugschlepp mit Ultraleichtflugzeugen“

4.1 Es dürfen nur Ultraleichtflugzeuge eingesetzt werden, die die Anforderungen an den erhöhten Schallschutz gemäß Landeplatz-Lärmschutzverordnung erfüllen. Flugbetrieb mit Gyrocoptern ist ausgeschlossen.

4.2 Starts von Ultraleichtflugzeugen sowie UL-Schleppstarts sind bei nördlichen Winden in Startrichtung 350° durchzuführen. Bei Wind aus südlichen Richtungen haben Starts mit Ultraleichtflugzeugen in Richtung 160° zu erfolgen. UL-Schleppstarts in Richtung 160° und 340° sind nicht zulässig.

4.3 Es darf nur bei geeigneten Witterungsbedingungen gestartet werden. Das Überfliegen von bewohnten Siedlungsbereichen sowie generell Platzrundenflüge (auch Schulungsflüge mit Ultraleichtflugzeugen) sind zu vermeiden.

4.4 Landungen erfolgen bei nördlichen Winden in Richtung 340°, bei südlichen Winden in Richtung 160°.

4.5 Die eingesetzten UL-Flugzeuge müssen das sichere Abheben auf den Startbahnen und das zügige Steigen für das Überfliegen von Hindernissen gewährleisten können. Für den Segelflugzeugschlepp mit UL-Flugzeugen sind folgende Voraussetzungen erforderlich: Triebwerk mit mindestens 100 PS, ausreichend dimensionierte Reifen bei weichem Untergrund, maximale Anhängelast (=Segelflugzeug) 480 kg.

5. Auflagen zum Natur- und Landschaftsschutz

- 5.1 Rückschnitte an Gehölzen und unvermeidbare Fällungen sind außerhalb der Vogelbrutzeit in der Zeit vom 01.10. bis 28./29.02. durchzuführen. Die Maßnahmen sind stets mit der Unteren Naturschutzbehörde abzustimmen.

6. Dokumentations- und Meldepflichten

- 6.1 Ein Hauptflugbuch ist zu führen, in dem sämtliche Starts und Landungen mit folgenden Eintragungen nachzuweisen sind: Datum und Uhrzeit, Luftfahrzeugmuster, amtliches Kennzeichen, Anzahl der Besatzungsmitglieder, Anzahl der Fahrgäste, Art des Fluges, Start- bzw. Zielflugplatz. Das Hauptflugbuch ist zwei Kalenderjahre nach dem letzten Eintrag aufzubewahren. Nach diesem Zeitraum müssen die erfassten Daten gelöscht werden, es sei denn, das Luftfahrzeugkennzeichen wird durch die Löschung der letzten drei Buchstaben anonymisiert (§ 70 Abs. 3 LuftVG).
- 6.2 Für die Regelung von Personen- und Sachschäden muss eine Flugplatzhalter-Haftpflichtversicherung mit einer angemessenen Mindestdeckungssumme für Personen- und Sachschäden abgeschlossen und für die Dauer dieser Genehmigung aufrechterhalten werden.
- 6.3 Diese Genehmigungsurkunde, nachträgliche Änderungen und auf das Segelfluggelände bezogene Verfügungen der Luftfahrtbehörden sind gesammelt in der Flugplatzakte aufzubewahren.
- 6.4 Beabsichtigte bauliche und betriebliche Erweiterungen und Änderungen sind der Genehmigungsbehörde unverzüglich anzuzeigen (§ 41 Abs. 1, § 58 LuftVZO). Dazu gehören insbesondere Veränderungen am Zustand des Segelfluggeländes, am Betriebszustand der zugehörigen Einrichtungen und Anlagen sowie Informationen, welche für den Flugbetrieb von Bedeutung sind, vor allem bauliche Veränderungen im Bereich der Hindernisfreiflächen (auch soweit es sich um vorübergehende Hindernisse handelt).

VII. Sicherung des Segelfluggeländes:

Von der Verpflichtung, das Segelfluggelände einzufrieden, wird befreit, soweit das Gelände durch Aufstellen von Verbotsschildern gem. § 46 Abs. 2 i. V. m. § 59 LuftVZO gesichert wird. Sollte es sich aus Sicherheitsgründen als notwendig erweisen, so kann auch nachträglich die vollständige oder teilweise Einfriedung des Segelfluggeländes angeordnet werden.

VIII. Auflagenvorbehalt:

Die Festlegung weiterer Auflagen im Interesse der Sicherheit des Luftverkehrs, des Natur- und des Fluglärmschutzes sowie zur Aufrechterhaltung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung bleibt vorbehalten.

IX. Kostenentscheidung:

Der Flugsportverein Rosenheim e.V. als Antragsteller hat die Kosten des Verfahrens zu tragen. Für diesen Bescheid wird eine Gebühr in Höhe von 870,- € festgesetzt. Auslagen sind nicht entstanden.

B.

Hinweise:

1. Diese Genehmigung ersetzt nicht ggf. nach anderen Rechtsvorschriften erforderliche Genehmigungen oder Erlaubnisse.
2. Bei der Errichtung von baulichen Anlagen (z.B. Garagen, Flugzeughallen) auf dem Flugplatzgelände gemäß Art. 57 Abs. 3 der Bayerischen Bauordnung (BayBO) ist der Antragsteller nicht von der Verpflichtung zur Einhaltung der Anforderungen, welche durch öffentlich-rechtliche Vorschriften an Anlagen gestellt werden (z.B. Brandschutz, Statik), entbunden. Bauaufsichtliche Eingriffsbefugnisse bleiben unberührt (Art. 55 Abs. 2 BayBO).
3. Die Bestellung und Bestätigung von einer Betriebsleitung entbindet den Platzhalter nicht von der eigenen Verantwortung für die ordnungsgemäße Anlegung und Unterhaltung des Segelfluggeländes, der sicheren Durchführung des Flugbetriebs und von der Beachtung der sonstigen für die Luftfahrt geltenden Bestimmungen und Anordnungen.
4. 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.
5. Alle Luftfahrzeugführenden benötigen vor der erstmaligen Aufnahme des Flugbetriebs eine Einweisung in die festgesetzten Auflagen unter Ziffer A. VI. und zudem eine flugbetriebliche Einweisung hinsichtlich der Platzrunden und Überflugbereiche.
6. Aus Gründen des Naturschutzes wird die Einhaltung des vom Flugsportverein Rosenheim e.V. in Abstimmung mit der unteren Naturschutzbehörde erstellten Konzepts zum Vogelschutz empfohlen. Dazu wird auf die Möglichkeit einer Betriebsabsprache zwischen der GenehmigungsinhaberIn und der uNB verwiesen.
7. 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).
8. 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.

Auf dem vom Flugsportverein Rosenheim e.V. betriebenen Segelfluggelände Brannenburg war gemäß der luftverkehrsrechtlichen Genehmigung in der Fassung der letzten Änderung bislang der Betrieb mit folgenden Luftfahrzeugen zulässig:

1. Segelflugzeuge im Windschleppstart
2. Hängegleiter und Gleitsegel im Windschleppstart
3. zwei vereinseigene, eigenstartfähige Motorsegler

Die Anzahl der Starts von Motorseglern ist auf 250 pro Jahr beschränkt.

Um künftig zum Starten der Segelflugzeuge neben dem bisherigen Windenstartverfahren auch den Flugzeug-Schlepp mit Ultraleichtflugzeugen einsetzen sowie generell das Fliegen mit Ultraleichtflugzeugen am Segelfluggelände Brannenburg etablieren zu können, beantragte der Verein mit Schreiben vom 18.04.2023 die Erweiterung der bestehenden Genehmigung auf folgende Luftfahrzeuge:

- Dreiachsgesteuerte Ultraleichtflugzeuge (UL) inkl. Schlepp von Segelflugzeugen mit Ultraleichtflugzeugen (F-Schlepp)
- Gewichtskraftgesteuerte Ultraleichtflugzeuge (Trikes)
- Elektrisch angetriebene Motorgleitschirme.

Die Anzahl der jährlichen Flugbewegungen mit motorisierten Luftfahrzeugen sollte sich dabei auf folgende Anzahl beschränken:

- 750 Starts und 750 Landungen mit UL-Flugzeugen und Motorseglern, davon ca. 200 Starts und 200 Landungen zum Zwecke des F-Schlepp
- Max. 75 Starts und 75 Landungen von nicht am Platz stationierten UL-Flugzeugen
- 200 Starts und 200 Landungen von elektrisch angetriebenen Gleitschirmen.

Der Antrag wurde gestützt auf das Eignungsgutachten Nr. 01/2023 sowie Planunterlagen des Sachverständigen Herrn Dipl.-Ing. Björn Klaassen.

Zur Begründung des Antrags gab der Verein an, dass das Segeln und Streckenfliegen mit Windenstart aufgrund schwächeren thermischen Aufwinden in der zweiten Saisonhälfte ab Juli zunehmend schwierig bis unmöglich wird. Durch Segelflugzeugschlepp mit UL-Flugzeugen könne man die Segelflugzeuge direkt in thermische Aufwinde schleppen. Dies sei notwendig, um nachhaltig und insbesondere auch für den Vereinsnachwuchs attraktiv zu bleiben. Entsprechende Schleppversuche wurden im Mai 2022 erfolgreich absolviert und zur längerfristigen Erprobung wurde dem Verein vom Luftamt eine vorläufige und bis 31.10.2024 befristete Außenstart- und Landeerlaubnis für Ultraleichtflugzeuge und F-Schlepp mit UL erteilt.

Der Antrag des Flugsportvereins Rosenheim e.V. wurde von der Gemeinde Brannenburg in ortsüblicher Art und Weise bekannt gemacht und vom 10.07.2023 bis einschließlich 09.08.2023 zur Einsichtnahme ausgelegt sowie zusätzlich über das Internet veröffentlicht. Bis zum Ende der Einwendungsfrist am 23.08.2023 ging eine Einwendung aus der Bevölkerung beim Luftamt ein.

Die Regionalstelle Inn-Salzach des Landesbunds für Vogelschutz (LBV) gab in ihrem Schreiben vom 07.08.2023 an, dass das Segelfluggelände im Landschaftsschutzgebiet und im Inntal als wichtiger Vogelzugkorridor läge. Zusätzliche Flüge insbesondere motorisierter Flugzeuge mit höheren Geschwindigkeiten würden die Kollisionsgefahr mit den vom Aussterben oder stark bedrohten Arten deutlich erhöhen. Dies wiederum würde die Leistungsfähigkeit des Landschaftsschutzgebiets für Zugvögel und vermutlich auch wandernde Fledermausarten massiv verschlechtern. Auch die Erholungsfunktion des Landschaftsschutzgebiets für die Allgemeinheit sei durch die Geräuschkulisse der Motorflieger stärker eingeschränkt.

Das Luftamt räumte zudem folgenden Gebietskörperschaften und Trägern öffentlicher Belange die Gelegenheit ein, sich zu dem Vorhaben zu äußern:

- Gemeinde Brannenburg
- Landratsamt Rosenheim
- Regierung von Oberbayern, Höhere Naturschutzbehörde
- Regierung von Oberbayern, Höhere Landesplanungsbehörde
- DFS Deutsche Flugsicherung GmbH
- Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr

Die Gemeinde Brannenburg erhob keine Einwendungen gegen die Erweiterung der luftverkehrsrechtlichen Genehmigung. Ein entsprechender Beschluss-Auszug der Gemeinderatssitzung vom 18.07.2023 wurde dem Luftamt vorgelegt.

Das Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr sah Verteidigungsbelange nicht beeinträchtigt und brachte daher keine Einwände vor.

Wie die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH in ihrer gutachtlichen Stellungnahme mitteilte, bestünden aus ihrer Sicht keine grundsätzlichen Bedenken gegen eine Erweiterung der Genehmigung. Sie wies jedoch auf die Hindernissituation hinsichtlich der Solitäreiche in der seitlichen Übergangsfläche der Start- und Landebahnen 16/ 34 und 35 sowie die nicht uneingeschränkt den Gemeinsamen Grundsätzen des Bundes und der Länder für die Genehmigung der Anlage und des Betriebs von Segelfluggeländen vom 03.07.2019 (NfL I-1679-19) entsprechende Platzrundenführung hin.

Die Höhere Landesplanungsbehörde - hLP bei der Regierung von Oberbayern merkte an, dass im Hinblick auf die bereits bestehenden erheblichen Lärmbelastungen des Inntals durch überregionale Verkehrsinfrastrukturen und der Nähe zur schutzwürdigen Wohnbebauung von Brannenburg die Lärmbelastungen durch die Erweiterung des Genehmigungsumfangs so gering wie möglich gehalten werden sollten. Weitere, dem Vorhaben entgegenstehenden Belange der Raumordnung, seien nicht ersichtlich.

Die Untere Naturschutzbehörde – uNB im Landratsamt Rosenheim sprach sich gegen die beantragte Erweiterung der Nutzungsarten aus, da das Segelfluggelände im Geltungsbereich der Verordnung des Landkreises Rosenheim über das Landschaftsschutzgebiet „Inntal Süd“ vom 10.04.2013 und somit in einer bedeutenden Vogelzug-Route läge. Die beantragte Erweiterung würde demnach zu einer erhöhten Gefährdung von durchziehenden Vögeln führen.

Aufgrund der ablehnenden Stellungnahme der uNB zog der Flugsportverein Rosenheim e.V. seinen Antrag zunächst zurück und stellte mit Schreiben vom 10.04.2024 einen geänderten Antrag mit einem Konzept zum Vogelschutz. Der Antrag sah nunmehr folgende Erweiterung vor:

- Dreiaxsgesteuerte Ultraleichtflugzeuge (UL) inkl. Schlepp von Segelflugzeugen mit Ultraleichtflugzeugen (F-Schlepp).

Die Anzahl der jährlichen Flugbewegungen mit motorisierten Luftfahrzeugen sollte sich dabei auf folgende Anzahl beschränken:

- 600 Starts und 600 Landungen mit UL-Flugzeugen und Motorseglern, darin enthalten die Starts und Landungen zum Zwecke des Segelflugzeugschlepp sowie die Starts und Landungen von Gästen.

Das Konzept zum Vogelschutz beinhaltet folgende Maßgaben:

- In den Vogelzugmonaten (März/April und Oktober/November) wird die Anzahl von Motorflügen so gering wie möglich gehalten.
- Auf erkennbar ziehende Vögel wird besondere Rücksicht genommen.
- Das Inntal zwischen Raubling und Kiefersfelden wird mit motorgetriebenen Flugzeugen weitgehend gemieden bzw. analog zum Flug über Vogelschutzzonen nur in Flughöhen von min. 600 m über Grund überflogen.
- Abflug nach Norden und Osten: Am Platzende rechts Richtung Autobahn, Steigflug über der Autobahn Richtung Norden oder Osten.
- Abflug nach Westen: Am Platzende wird ein Kurs von 330° eingenommen. Auf Höhe Kleinholzhausen kann Richtung Westen gedreht werden.
- Abflug Richtung Süden: Am Platzende rechts Richtung Autobahn, Steigflug über der Autobahn Richtung Norden. Sobald eine Höhe von mindestens 600 m über Grund erreicht ist, kann in das Inntal eingeflogen werden.
- Zur Landung melden sich die Piloten etwa 10 Minuten vor Einflug in den Platzbereich per Funk und erst nach erteilter Landegenehmigung erfolgt der Einflug in den Platzbereich.
- Für Start und Landung mit Ultraleichtflugzeugen oder Motorseglern benötigt man insgesamt weniger als fünf Minuten im Start- und Landebereich. Die Piloten werden angewiesen nach dem Start diesen Platzbereich umgehend zu verlassen.

Dieser geänderte Antrag wurde der uNB, der Höheren Naturschutzbehörde – hNB bei der Regierung von Oberbayern sowie dem LBV zur erneuten Stellungnahme vorgelegt.

Der LBV sah hierbei nach wie vor eine zunehmende Gefahr von Störungen und Kollisionen bedrohter Vogel- und Fledermausarten und merkte zum Vogelschutzkonzept an, dass der September als einer der Hauptzugmonate mit aufgenommen werden müsse. Die Aussage, in diesen Monaten die Anzahl von Motorflügen so gering wie möglich zu halten, sei zu ungenau und es sollte mit der uNB eine maximale Obergrenze vereinbart werden. Beim Flug selbst sollten Naturschutzgebiete, Natura 2000-Gebiete und Gebiete mit störungsempfindlichen Arten (z. B. Steinadler, Gams) gemieden werden.

Die uNB sah den Schutzbereich der LSG-VO betroffen, erklärte aber ihr Einvernehmen mit dem geänderten Antrag unter bestimmten Nebenbestimmungen und zunächst befristet auf 2 Jahre.

Die hNB gab in ihrer Stellungnahme an, dass Natura 2000 Gebiete (§ 33 BNatSchG) durch das Vorhaben nicht betroffen seien. Und zum Artenschutz sah sie den Einfluss des veränderten Flugbetriebs in dem ohnehin bereits von Emissionen und visuellen Störungen belasteten Inntals nach Rücksprache mit der staatlichen Vogelschutzwarte des Bayerischen Landesamtes für Umwelt (LfU) als zu wenig intensiv, als dass mit einer erheblichen Beeinträchtigung insbesondere der Avifauna zu rechnen sei. Von Seiten der hNB bestünden daher keine wesentlichen Bedenken gegenüber dem Vorhaben hinsichtlich des Eintretens von Verbotstatbeständen nach § 44 Abs. 1 des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG). Zur Verminderung der Störung der Avifauna äußerte die HNB verschiedene Maßnahmen, die umzusetzen seien.

Die Genehmigungsbehörde teilte den Naturschutzbehörden mit E-Mail vom 19.11.2024 mit, dass aus Sicht des Luftamts keine naturschutzrechtlichen Tatbestände für den Erlass der geforderten Nebenbestimmungen vorlägen und gab der uNB sowie der hNB noch einmal die Gelegenheit Stellung zu nehmen und eine rechtliche Prüfung vorzulegen. Die uNB äußerte sich nicht und die hNB appellierte an die Einhaltung der im Antrag beschriebenen Maßnahmen zum Vogelschutzkonzept.

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 § 55 der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO) für den Erlass dieses Bescheids sachlich und örtlich zuständig.

Die luftverkehrsrechtliche Genehmigung sowie deren Änderungen stehen im Ermessen des Luftamts, welches bei seiner Entscheidung damit insbesondere die in § 6 Abs. 2 LuftVG genannten Belange zu berücksichtigen hatte.

Der Antrag des Flugsportvereins Rosenheim e.V. wurde dahingehend geprüft, ob die Voraussetzungen des § 6 Abs. 2 LuftVG erfüllt sind. Die Prüfung ergab, dass die hier genannten Belange durch die Erweiterung auf Ultraleichtflugzeuge weiterhin angemessen berücksichtigt sind.

Nach Abwägung der Einlassungen der Naturschutzbehörden sowie der Einwendungen des Landesbunds für Vogelschutz sind aus Sicht des Luftamts Südbayern naturschutzfachliche Belange nicht berührt.

Hier sei angemerkt, dass mit dem Antragsgegenstand keine Kapazitätssteigerung verbunden ist. Der Flugbetrieb am Segelfluggelände Brannenburg ist genehmigungsrechtlich nicht kontingentiert. Eine Einschränkung erfährt er nur durch die tageszeitliche Beschränkung und die technische Maximalkapazität der Flugplatzanlage (z.B. Startbahn). Diese bleiben aber unberührt. Vielmehr ist lediglich eine Hinzunahme von UL-Flugzeugen auf dem bestehenden Gelände beantragt, nachdem bislang dort bereits Flugbetrieb mit Segelflugzeugen im Windenschleppstart, Hängegleitern und Gleitsegeln im Windenschleppstart sowie eigenstartfähigen Motorseglern stattgefunden

hat. Eine zunehmende Gefahr von Störungen und Kollisionen bedrohter Vogel- und Fledermausarten ist dadurch nicht zu erwarten.

1. Das Vorhaben ist mit den Erfordernissen des Naturschutzes und der Landschaftspflege vereinbar.

Aspekte des europäischen Arten- und Gebietsschutzes

Wie die hNB in ihrer Stellungnahme darlegte, sind Natura 2000 Gebiete (§ 33 BNatSchG) durch das Vorhaben nicht betroffen.

Zum Artenschutz gab die hNB an, dass der Einfluss des geänderten Flugbetriebs nach Rücksprache mit der Vogelschutzwarte (LfU) als zu wenig intensiv erachtet wird, als dass mit einer erheblichen Beeinträchtigung der Avifauna zu rechnen sei und keine wesentlichen Bedenken hinsichtlich des Eintretens von Verbotstatbeständen nach § 44 Abs. 1 BNatSchG bestünden.

Da hier keine Schutzgebiete betroffen und auch keine naturschutzrechtlichen Verbotstatbestände zu erwarten sind, konnten die beschriebenen Maßnahmen zur Verminderung der Störung der Avifauna nicht als Auflagen im Genehmigungsbescheid verfügt werden.

Aspekte des Landschaftsschutzes

Das Vorhaben liegt innerhalb des Landschaftsschutzgebiets „Inntal Süd“ des Landkreises Rosenheim. Hier sind gemäß § 4 der Verordnung des Landkreises Rosenheim über das Landschaftsschutzgebiet „Inntal Süd“ vom 10.04.2013 (LSG-VO) alle Handlungen verboten, die den Gebietscharakter verändern oder dem Schutzzweck (§ 3 LSG-VO) zuwiderlaufen könnten.

Von der Verordnung geschützt wird explizit der Flusslauf des Inns mit dem Talraum und seinen Auen. Keine Erwähnung findet ein Schutz von durchziehenden Vögeln; diese können auch nicht unter die „an die Auwälder und Altwässer angepassten Tierarten“ subsumiert werden. Somit sah das Luftamt durch den geänderten Flugbetrieb am Segelfluggelände Brannenburg hier keine Beeinträchtigung des Schutzzwecks im Sinne der Verordnung. Das Vorhaben stellt auch keine erlaubnispflichtigen Maßnahmen nach § 5 Abs. 1 der LSG-VO dar, insbesondere ist mit dem Vorhaben weder die Errichtung noch die Nutzungsänderung einer baulichen Anlage verbunden.

Insofern war für die geplante Erweiterung des Benutzungsumfangs kein Einvernehmen der uNB von Nöten und eine Festlegung der geforderten Nebenbestimmungen zum Naturschutz sowie eine Befristung der Genehmigung nicht angezeigt.

2. Das Vorhaben entspricht den Vorgaben der Raumordnung.

Die Erfordernisse des Städtebaus und der Schutz vor Fluglärm wurden angemessen berücksichtigt. Insbesondere wurden mit der festgelegten Auflage, dass nur Ultraleichtflugzeuge eingesetzt werden dürfen, welche die Anforderungen für erhöhten Schallschutz gemäß Landeplatz-Lärmschutzverordnung erfüllen, der Begrenzung der Flugbewegungen mit motorgetriebenen Luftfahrzeugen sowie der Auflage, umliegende Ortschaften zu umfliegen, dem Lärmschutz ausreichend Rechnung getragen.

Konkrete städtebauliche Belange wurden indes nicht geltend gemacht.

3. Das Vorhaben verstößt auch nicht gegen Belange der öffentlichen Sicherheit und Ordnung.

Die Geeignetheit des vorhandenen Geländes für Starts und Landungen von Ultraleichtflugzeugen sowie F-Schlepp mit Ultraleichtflugzeugen wurde anhand des Gutachtens des Sachverständigen Herrn Klaassen festgestellt. Dabei fand insbesondere auch die Hindernissituation hinsichtlich der solitären Eiche in der seitlichen Übergangsfläche der Start- und Landebahnen 16/34 bzw. 35 mit Auflage zur Einweisungspflicht entsprechende Berücksichtigung. Das Luftamt folgte hier der Einschätzung des Sachverständigen, dass die Solitäreiche als Hindernis bei den Luftfahrzeugführenden bekannt sowie für jeden deutlich sichtbar sei und der unfallfreie und problemlose Flugbetrieb mit Motorseglern und Segelflugzeugen in den vergangenen 30 Jahren keine Hinweise auf eine Gefährdungslage gäbe, sofern die Sicherheitsvorschriften (zwingende Einweisung vor Erstflug) und Witterungsbedingungen beachtet werden.

Weitere Einwände wurden von den am Verfahren beteiligten Stellen und in den Einwendungen aus der Bevölkerung nicht vorgetragen. Insofern ist eine Betroffenheit weiterer in § 6 Abs. 2 LuftVG genannter Belange nicht ersichtlich und dem Antrag konnte wie vor entsprochen werden.

Aufgrund der inzwischen komplex gewordenen Genehmigungslage durch verschiedene Änderungsbescheide in den letzten Jahren sowie die Erstellung aktueller Lagepläne mit der Antragstellung für die Änderung und Erweiterung der Genehmigung, sah es das Luftamt als vernünftig und sachgerecht an, nicht einen weiteren Änderungsbescheid, sondern eine Neufassung der Genehmigung für das Segelfluggelände Brannenburg, zu erlassen.

Kostenentscheidung:

Das luftverkehrsrechtliche Genehmigungsverfahren ist nach §§ 1 ff. der Kostenverordnung der Luftfahrtverwaltung (LuftKostV) kostenpflichtig. Kostenschuldner ist der Flugsportverein Rosenheim e.V. als Antragsteller.

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

Die Gebührenhöhe innerhalb des Gebührenrahmens von 330,- bis 3.500,-€ bemisst sich u. a. nach der Schwierigkeit der Entscheidung, dem Aufwand der Behörde und der wirtschaftlichen Bedeutung des Verwaltungsakts für den Antragsteller. Die dementsprechend festgesetzte Gebühr ist angemessen.

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



Stock
Regierungsamtfrau