

Regierung von Oberbayern
Luftamt Südbayern



Regierung von Oberbayern • 80534 München

Gegen Postzustellung

Herrn
Jakob Schaetz
Gallafilz 5
82347 Bernried am Starnberger See

Bearbeitet von Felicitas Stock	Telefon / Fax +49 (89) 2176-3451/ -403451	Zimmer HE 311	E-Mail felicitas.stock@reg-ob.bayern.de
Ihr Zeichen	Ihre Nachricht vom Antrag vom 12.10.2022	Unser Geschäftszeichen 3721.25_14-55	München, 12.06.2023

**Luftverkehrsrecht;
Genehmigung der Anlage und des Betriebs eines Hubschraubersonderlandeplatzes auf dem Grundstück Fl.Nr. 1401, Gemarkung Haunshofen, Gemeinde Wielenbach**

Anlagen:

1 Luftbildlageplan vom 23.01.2023, Nr. H-436-1202 (1:2.500)
1 Lageplan vom 23.01.2023, Nr. H-436-1203 (1:1.000)
1 Kostenrechnung
1 Merkblatt „Sicherheitsmaßnahmen“

Nachrichtlich:

1 Übersichtslageplan vom 23.01.2023, Nr. H-436-1201 (1:25.000)
1 Plan Längsschnitt D-D vom 23.01.2023, Nr. H-436-1204 (1:5.000/ 1:500)

Sehr geehrter Herr Schaetz,

aufgrund Ihres Antrags vom 12.10.2022 erlässt die Regierung von Oberbayern –
Luftamt Südbayern – (im Folgenden: Luftamt) folgenden

A.

B e s c h e i d:

Dienstgebäude
Heßstraße 130
80797 München

Tram 20/21 Lothstraße

Telefon Vermittlung
+49 (89) 2176-0

Telefax
+49 (89) 2176-2914

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

Internet
www.regierung-oberbayern.de



I. Genehmigung

Herrn Jakob Schaetz, Gallafilz 5, 82347 Bernried am Starnberger See, wird die Genehmigung der Anlage und des Betriebs eines Landeplatzes für besondere Zwecke zur Durchführung von Starts und Landungen mit Hubschraubern (Hubschraubersonderlandeplatz) nach Sichtflugregeln bei Tage auf dem Grundstück mit der Flurnummer 1401 der Gemarkung Haunshofen, Gemeinde Wielenbach, erteilt. Die genaue Lage und Ausführung des Hubschraubersonderlandeplatzes ergeben sich aus dem Luftbildlageplan Nr. H-436-1202 (1:2.500) vom 23.01.2023 sowie dem Lageplan Nr. H-436-1203 (1:1.000) vom 23.01.2023, welche mit dem Prüfvermerk des Luftamts versehen und damit Bestandteil dieser Genehmigung sind. Weitere Pläne sind dieser Genehmigung nachrichtlich beigelegt.

II. Beschreibung des Hubschraubersonderlandeplatzes

1.	<u>Bezeichnung</u>	Hubschraubersonderlandeplatz Wielenbach
2.	<u>Lage</u>	ca. 3 km westlich der Gemeinde Bernried am Starnberger See (Orientierungspunkt: Bahnhof)
3.	<u>Landeplatzbezugspunkt*</u>	
	Geographische Lage:	N 47° 51' 41,9739'' (WGS 84) E 11° 14' 39,1738'' (WGS 84)
	Höhe über NN:	631,60 m (2.072 ft MSL)
4.	<u>Start- und Landefläche</u>	
	FATO/ TLOF:	Kreis mit 18 m Durchmesser Oberfläche: tragfähig, unbefestigt (z.B. Schotter- terrassen)
	Sicherheitsfläche:	allseitig umlaufend 3 m Belag: tragfähig, unbefestigt (z.B. Schotterra- sen)
	Gesamtgröße:	Kreis mit 24 m Durchmesser
5.	<u>An- und Abflugrichtung</u>	Anflug 150° Abflug 330°

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

III. **Benutzungsumfang**

1. Der Hubschraubersonderlandeplatz Wielenbach darf nur von Hubschraubern mit einer Gesamtlänge von maximal 12 m benutzt werden, die in Übereinstimmung mit den Flugleistungsklassen (FLK) 2 oder 3 betrieben werden.
2. Pro Kalenderjahr dürfen maximal 140 Flugbewegungen (70 Landungen und 70 Starts) durchgeführt werden.
3. Flugbetrieb oder sonstiger Betrieb am Landeplatz darf nur in der Zeit von Beginn der Bürgerlichen Morgendämmerung, frühestens jedoch von 7.00 Uhr Ortszeit, bis Ende der Bürgerlichen Abenddämmerung, längstens jedoch bis 20.00 Uhr Ortszeit, stattfinden. An Sonn- und Feiertagen ist Flugbetrieb oder sonstiger Betrieb am Landeplatz erst ab 10.00 Uhr Ortszeit zulässig und dann ebenfalls bis zum Ende der Bürgerlichen Abenddämmerung, längstens jedoch bis 20.00 Uhr Ortszeit.

IV. **Zweck des Hubschraubersonderlandeplatzes**

Auf dem Hubschraubersonderlandeplatz Wielenbach sind private und geschäftliche Flüge des Genehmigungsinhabers selbst sowie Flüge anderer natürlicher und juristischer Personen nach vorheriger Genehmigung durch den Platzhalter (PPR) zugelassen.

V. **Nebenbestimmungen**

1. **Anlagenbezogene Auflagen**

- 1.1 Der Hubschraubersonderlandeplatz Wielenbach ist unter Beachtung der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Genehmigung der Anlage und des Betriebs von Hubschrauberflugplätzen (AVV) vom 19.12.2005 des damaligen Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und entsprechend der beigefügten Planunterlagen vom 23.01.2023, Nrn. H-436-1202 (1:2.500) und H-436-1203 (1:1.000), anzulegen.

- 1.2 Die **Endanflug- und Startfläche (FATO)** ist demnach kreisförmig mit einem Durchmesser von 18 m herzustellen. Sie ist vorliegend deckungsgleich mit der **Aufsetz- und Abhebefläche (TLOF)**. Nachfolgend wird daher – sofern eine Differenzierung nicht angezeigt ist – ausschließlich die Bezeichnung FATO verwendet.
- 1.3 Die Neigung der FATO ist so zu bemessen, dass Wasseransammlungen auf der Oberfläche verhindert werden; sie darf jedoch in jede Richtung 2 % nicht überschreiten.
- 1.4 Die Oberfläche der FATO muss für Personen und Hubschrauber rutschfest sein und den Auswirkungen des Rotorabwindes standhalten. Sie hat weiterhin frei von Unregelmäßigkeiten zu sein, welche sich nachteilig auf Start oder Landung von Hubschraubern auswirken würden, sowie eine ausreichende Tragfähigkeit für Startabbrüche von Hubschraubern, die in Übereinstimmung mit FLK 2 und 3 betrieben werden, aufzuweisen.
- 1.5 Die FATO muss dem Betrieb von Hubschraubern standhalten, für welche die Fläche vorgesehen ist. Zusätzlich sind dabei die Belastungen durch Personen, Fracht, Feuerlöschgeräte, Schnee usw. zu berücksichtigen.
- 1.6 Die FATO ist mit einer **Sicherheitsfläche** zu umgeben, welche Übergangslos an diese anschließt. Die Sicherheitsfläche muss vorliegend mindestens eine Breite von 3 m haben und ist in Analogie zur FATO ausreichend tragfähig anzulegen.
- 1.7 Die Oberfläche der Sicherheitsfläche muss so beschaffen sein, dass durch den Rotorabwind keine Fremdkörper aufgewirbelt werden. Außerdem darf sie vom Rand der FATO nach außen nicht mehr als 4 % ansteigen.
- 1.8 Feste Objekte sind auf der Sicherheitsfläche nicht erlaubt. Davon ausgenommen sind brechbar aufgestellte Objekte, die aufgrund ihrer Funktion auf der Fläche vorhanden sein müssen. Während des Flugbetriebs dürfen sich keine beweglichen Objekte auf der Sicherheitsfläche befinden.

- 1.9 Objekte, die aufgrund ihrer Funktion auf der Sicherheitsfläche erforderlich sind, dürfen, wenn sie am Rand der FATO aufgestellt sind, nicht höher als 25 cm sein und im Übrigen nicht in eine Ebene hineinragen, die in einer Höhe von 25 cm über dem Rand der FATO beginnt und vom Rand der FATO aus mit einer Steigung von 5 % nach außen ansteigt.
- 1.10 Die Flugbetriebsflächen sind ordnungsgemäß zu entwässern. Dabei ist die breitflächige Versickerung des Niederschlagswassers in das angrenzende Gelände zulässig.
- 1.11 Im Schadensfalle auslaufende Kraftstoffe sind durch Ölbindemittel aufzunehmen, weshalb jederzeit eine ausreichende Menge an Ölbindemitteln vorzuhalten ist. Im Falle der Versickerung kontaminierter Flüssigkeiten in das Erdreich muss ein Erdaustausch vorgenommen werden. Die zuständige Stelle im Landratsamt Weilheim-Schongau ist jeweils unverzüglich zu kontaktieren.
- 1.12 Es ist mindestens ein **Windrichtungsanzeiger** in der üblichen Beschaffenheit und Farbe an der im Plan Nr. H-436-1203 bezeichneten Position anzubringen. Der Windrichtungsanzeiger muss sowohl aus der Luft als auch von den Flugbetriebsflächen aus gut sichtbar sein.
- 1.13 Durch geeignete Maßnahmen, wie z.B. Warn-/Hinweisschilder, ist zu vermeiden, dass sich während des Flugbetriebs unbefugte Personen auf dem Hubschraubersonderlandeplatz oder in dessen unmittelbarer Umgebung aufhalten.
- 1.14 Die zuständigen Dienststellen der Deutschen Flugsicherung, des Deutschen Wetterdienstes, des Rettungsdienstes und der Feuerwehr müssen durch eine Fernmeldeverbindung vom Hubschraubersonderlandeplatz aus erreichbar sein. Die Einrichtung einer Brandmeldeanlage wird empfohlen.

2. Kennzeichnung

- 2.1 Die Kennzeichnung (Tageskennzeichnung) des Hubschraubersonderlandeplatzes muss entsprechend den Anforderungen der AVV bzw. nach den Darstellungen im Plan Nr. H-436-1202 aufgebracht werden.
- 2.2 In der Mitte der FATO ist eine Erkennungsmarkierung in Form eines weißen „H“ aufzubringen. Das Lande-H ist an der Anflugrichtung 15 auszurichten und mit der Höhe von 6,00 m, der Breite von 3,60 m sowie der Strichstärke von 0,80 m auszuführen.
- 2.3 Die FATO-Markierung ist mit einem Außendurchmesser von 18 m um den Landeplatzbezugspunkt anzulegen. Hierfür sollen laut Plan Nr. H-436-1202 bodengleiche, weiße Betonplatten mit den Abmessungen 100 x 50 cm und einem Abstand von je ca. 6,89m (Achse Platte) aufgebracht werden.
- 2.4 Es wird empfohlen, die nördliche Ecke des landwirtschaftlichen Gebäudes südlich der FATO, welches künftig zum Unterstellen des Hubschraubers vorgesehen ist, mit einer weiß/orangeroten Hinderniskennzeichnung nach der AVV zur Kennzeichnung von Luftfahrthindernissen zu versehen.

3. Flugbetrieb

- 3.1 Flugbetrieb darf nur durchgeführt werden, wenn eine Gefährdung von Personen und Sachen ausgeschlossen ist. Bei Flugbetrieb dürfen sich keine Personen und Hindernisse im Bereich der Flugbetriebsflächen sowie der An- und Abflugflächen befinden.
- 3.2 Ein Hauptflugbuch ist zu führen, in dem die einzelnen Starts und Landungen mit folgenden Eintragungen deutlich lesbar nachzuweisen sind: Datum, Uhrzeit, Kennzeichen des Hubschraubers, Art des Fluges, Anzahl der mitfliegenden Personen.
- 3.3 Die An- und Abflüge haben auf der unter Nr. A.II.5 dieses Bescheides definierten An- und Abflugfläche stattzufinden.

3.4 Demnach stehen für den Hubschraubersonderlandeplatz Wielenbach entgegen Ziffer 4.2.2.8 der AVV keine zwei An- und Abflugflächen zur Verfügung. Aufgrund dieser Einschränkung sind daher folgende Maßgaben zwingend zu beachten:

- Flugbetrieb ist nur gestattet, wenn die nach dem Flughandbuch der eingesetzten Luftfahrzeuge erforderlichen Mindestanforderungen erfüllt sind. Dies gilt besonders für Windrichtung und Windstärke. Aus diesem Grund ist eine **Wetterstation** am Landeplatz zu installieren, der mindestens Angaben zu Windrichtung und Windstärke, Temperatur und Luftdruck entnommen werden können.
- Im Falle des Nichtvorliegens der meteorologischen Mindestbedingungen dürfen keine An- und Abflüge zum/vom Landeplatz durchgeführt werden.
- Jeder Pilot muss vor dem Erstanflug mit den Einschränkungen am Landeplatz umfassend vertraut gemacht werden.

4. Hindernisfreiheit

4.1 Die Hindernisfreiheit nach der AVV muss gewährleistet sein.

4.2 Die sich in der Umgebung der FATO befindlichen Bäume und Gehölze sind laufend zu beobachten und ggf. zurückzuschneiden.

4.3 Gehölzrückschnitte sind jeweils außerhalb der Brut- und Jungenaufzuchtzeiten im Zeitraum vom 1. Oktober bis 28./29. Februar und nur in Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde im Landratsamt Weilheim-Schongau durchzuführen.

5. Wasserrechtliche Nebenbestimmungen

5.1 Sofern bei Aushubarbeiten o.Ä. Grund- bzw. Schichtwasser erschlossen bzw. angetroffen wird, so dass eine Bauwasserhaltung stattfinden muss, ist vorab beim Landratsamt Weilheim-Schongau eine entsprechende wasserrechtliche Erlaubnis gemäß Art. 15 bzw. 70 des Bayeri-

schen Wassergesetzes (BayWG) bzw. § 8 des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG) einzuholen.

- 5.2 Das anfallende unverschmutzte Niederschlagswasser ist ortsnahe zur Versickerung zu bringen. Sofern die Voraussetzungen der erlaubnisfreien Benutzung im Sinne der NWFreiV (Niederschlagswasserfreistellungsverordnung) mit TRENGW (Technische Regeln für das zum schadlosen Einleiten von gesammeltem Niederschlagswasser in das Grundwasser) eingehalten werden, kann auf eine wasserrechtliche Erlaubnis verzichtet werden.
- 5.3 Sollten bei Aushubarbeiten organoleptische Auffälligkeiten des Bodens festgestellt werden, die auf eine schädliche Bodenveränderung oder Altlast hindeuten, ist unverzüglich das Landratsamt 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.
- 5.4 Beim Umgang 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. Der Umgang mit wassergefährdenden Stoffen ist mit der fachkundigen Stelle für Wasserwirtschaft am Landratsamt Weilheim-Schongau abzustimmen.
- 5.5 Bei Unfällen mit wassergefährdenden Stoffen sind das Landratsamt Weilheim-Schongau und das Wasserwirtschaftsamt Weilheim oder die Polizei unverzüglich zu benachrichtigen.
- 5.6 Das natürliche Abflussverhalten des wildfließenden Wassers darf nicht so verändert werden, dass Nachteile für andere Grundstücke entstehen (vgl. § 37 WHG). Mögliche negative Auswirkungen dieses Vorhabens auf das Gewässer und die Rechte Dritter sind entsprechend zu beheben oder auszugleichen.

6. Feuerlösch- und Rettungswesen

6.1 Die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Genehmigung der Anlage und des Betriebs von Hubschrauberflugplätzen vom 19.12.2005 (AVV) ist zu beachten.

6.2 Der Hubschraubersonderlandeplatz wird von Hubschraubern bis zu einer Länge von 12 m benutzt und fällt nach den Kriterien der AVV somit unter die Brandschutzkategorie H1.

6.3 Folgende **Löschmittel** sind in unmittelbarer Nähe der Betriebsflächen vorzuhalten (Ziffer 6.1.3 der AVV):

- Hauptlöschmittel: Löschschaum entsprechend der Mindestleistungsstufe B (Vorhaltung von mindestens 500 L Wasser; Ausstoßrate der Schaumlösung mindestens 250 L/min);
- Zusatzlöschmittel: 23 kg Trockenlöschmittel oder 45 kg CO₂, verteilt auf mehrere handlichere Feuerlöscher;
- 2 CO₂-Löcher mit je 5 kg Inhalt für Kleinbrände z.B. in der Bordelektronik.

6.4 Auch folgende **Rettungsgeräte** sind bereit zu stellen (Ziffer 6.1.4 der AVV):

- 1 Gurttrennmesser
- 1 Feuerwehrraxt
- 1 Handblechschere
- 1 Handsäge (Fuchsschwanz)
- 1 Handmetallsäge
- 1 Bolzenschneider
- 1 Alu-Anstellleiter ca. 2,0 m
- 2 Brandschutzhelme DIN EN 443 (mit Visier)
- 2 Handlampen
- 1 Einreißhaken mit Stiel
- 1 Löschdecke DIN 1869:2001 (vorher 14155L)
- 2 Paar 5-Finger-Schutzhandschuhe aus flammwidrigem und hitzebeständigem Gewebe

- 1 Krankentrage
- 1 Rettungsdecke für Verletzte
- 2 Wolldecken
- 1 Verbandskasten VK DIN 14142
- 1 Verbrennungsset für Brandverletzte
- 4 Rettungsfolien

- 6.5 Ausreichende Mengen an Ölbindemittel sind vorzuhalten.
- 6.6 Eine Eingriffszeit von nicht mehr als zwei Minuten ist im Schadensfalle sicherzustellen (Ziffer 6.1.5.1 der AVV).
- 6.7 Die Zufahrts- und Bewegungsflächen für die Feuerwehr müssen die notwendige Größe, Form und Tragfähigkeit aufweisen.

7. Sonstiges

- 7.1 Aus Lärmschutzgründen haben An- und Abflüge ohne Verzögerung und unnötige Standlaufzeiten zu erfolgen.
- 7.2 Der Hubschraubersonderlandeplatz (einschließlich seiner Zufahrt) ist bei Flugbetrieb im Winter mittels Räumung von Schnee und Eis zu befreien. Auf die Verwendung von Taumitteln ist zu verzichten.
- 7.3 Aufgrund der Lage des Hubschraubersonderlandeplatzes im allgemeinen militärischen Tieffluggebiet Bundesrepublik Deutschland bzw. unmittelbar unterhalb einer Nachttiefflugstrecke für militärische Strahl- und Transportflugzeuge, welche auch am Tage häufig befliegen wird, ist zeitweise u. U. mit erhöhtem militärischem Tiefflugaufkommen zu rechnen. Die Pflichten des Betreibers von Flugplätzen ohne Flugverkehrskontrollstelle im Luftraum Golf sind zu beachten.
- 7.4 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.

- 7.5 Eine Flugplatzbenutzungsordnung ist zu erstellen und vor Betriebsaufnahme dem Luftamt zur Genehmigung vorzulegen. Die Flugplatzbenutzungsordnung ist in der Flugplatzakte aufzubewahren.
- 7.6 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 handelt (z.B. Baukräne) –, müssen der Genehmigungsbehörde unverzüglich angezeigt werden (luftamt@reg-ob.bayern.de; Fax: 089/2176-2914).
- 7.7 Diese Genehmigung, nachträgliche Änderungen, auf den Hubschraubersonderlandeplatz bezogene Verfügungen der Luftfahrtbehörde und der Alarmplan sind gesammelt in der Flugplatzakte aufzubewahren.
- 7.8 Auf Verlangen ist dem Personal des Luftamts jederzeit Zutritt zum Hubschraubersonderlandeplatz 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, bleibt vorbehalten.

VII. **Rückbau**

Mit Inbetriebnahme des Hubschraubersonderlandeplatzes Wielenbach erlischt die Betriebsgenehmigung für den Hubschraubersonderlandeplatz Bernried (Nr.25-3-3721.4-2017-Bernried vom 02.11.2017). Dieser muss im Anschluss an die Inbetriebnahme umgehend aufgelassen und zurückgebaut werden. Ein Nachweis darüber ist der Genehmigungsbehörde unverzüglich nach Erledigung vorzulegen.

VIII. Kostenentscheidung

Der Antragsteller hat die Kosten des Verfahrens zu tragen. Für diesen Bescheid wird eine Gebühr in Höhe von 2.750,- € festgesetzt. Auslagen sind i.H.v. 2,76 € für die Zustellung angefallen.

B.

Hinweise:

1. Diese Genehmigung ersetzt nicht nach anderen Rechtsvorschriften erforderliche Genehmigungen oder Erlaubnisse (z. B. Einholung einer Erlaubnis für das Landschaftsschutzgebiet nach Art. 18 Abs. 1 des Bayerischen Naturschutzgesetzes – BayNatSchG).
2. Die Verantwortung für die ordnungsgemäße Anlegung und Unterhaltung des Hubschraubersonderlandeplatzes und die sichere Durchführung des Flugbetriebes sowie die Beachtung der sonstigen für die Luftfahrt geltenden Bestimmungen und Anordnungen obliegt dem Genehmigungsinhaber.
3. Der Hubschraubersonderlandeplatz darf erst in Betrieb genommen werden, wenn dies aufgrund einer Abnahmeprüfung gestattet worden ist (§§ 44 Abs. 1, 53 Abs. 1 der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung – LuftVZO). Die Abnahmeprüfung ist beim Luftamt rechtzeitig zu beantragen.
4. Das diesem Bescheid beigefügte Merkblatt „Luftsicherheit an Kleinflugplätzen – Sicherheitsmaßnahmen an Flugplätzen ohne ICAO-Code (Gruppe III)“ ist zu beachten. Das Luftamt weist darauf hin, dass die Einhaltung der darin genannten Sicherheitsmaßnahmen Teil der regelmäßig stattfindenden Flugplatzüberprüfungen durch Luftsicherheitspersonal des Luftamts ist.
5. Beabsichtigte bauliche und betriebliche Erweiterungen und Änderungen sind der Genehmigungsbehörde unverzüglich anzuzeigen (§§ 53 Abs. 1 i. V. m. § 41 Abs. 1 LuftVZO).

6. Die Genehmigung ist zurückzunehmen, wenn die Voraussetzungen für ihre Erteilung nicht vorgelegen haben. Sie ist zu widerrufen, wenn die Voraussetzungen für ihre Erteilung nachträglich nicht nur vorübergehend entfallen sind. Sie kann widerrufen werden, wenn die erteilten Auflagen nicht eingehalten werden (§ 6 Abs. 2 Satz 4 des Luftverkehrsgesetzes – LuftVG, §§ 48, 53 Abs. 1 LuftVZO).
7. Ordnungswidrig handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig den schriftlichen, vollziehbaren Auflagen einer Genehmigung nach § 6 Abs. 1 LuftVG zuwiderhandelt (§ 58 Abs. 1 Nr. 11 LuftVG).

C.

Gründe:

I.

1. Einreichung des Antrags

Herr Jakob Schaetz, Gallafilz 5, 82347 Bernried am Starnberger See, beantragte mit Schreiben vom 12.10.2022 die Erteilung der Genehmigung zur Anlage und zum Betrieb eines Hubschraubersonderlandeplatzes nach § 6 LuftVG auf dem Grundstück mit der Flurnummer 1401 der Gemarkung Haunshofen, Gemeinde Wielenbach.

Antragsgemäß sollen auf dem Hubschraubersonderlandeplatz Starts und Landungen nach Sichtflugregeln bei Tage für private und geschäftliche Zwecke durch den Antragsteller selbst und weitere Personen nach vorheriger Genehmigung des Landeplatzbetreibers (PPR) in einem Gesamtumfang von maximal 70 Starts und 70 Landungen (140 Flugbewegungen) pro Jahr zugelassen werden.

Dem o. g. Antrag war ein Gutachten über die Eignung des Geländes des öffentlich bestellten und beeidigten Sachverständigen für Landeplätze, Segelfluggelände und Hubschraubersonderlandeplätze, Herrn Peter Poschenrieder, vom 17.06.2022 mit Planunterlagen vom 01.06.2022 beigelegt. Darüber hinaus war die Anlage von zwei Abflugflächen (Nordnordwest: 330°; Westsüdwest: 248°) und zwei Anflugflächen (Nordnordwest: 150°; Westsüdwest: 068°) geplant. Bzgl. der Einzelheiten wird auf den Antrag verwiesen.

Der mit Bescheid des Luftamts vom 02.11.2017 genehmigte und am 13.08.2018 in Betrieb genommene Hubschraubersonderlandeplatz Bernried (auf Teilflächen der Grundstücke Fl.Nrn. 1390, 760, 1388 und 1386 der Gemarkung Bernried am Starnberger See) liegt vom geplanten Hubschraubersonderlandeplatz Wielenbach ca. 416 m entfernt und soll nach dessen Genehmigung und Inbetriebnahme zurückgebaut werden.

2. Beteiligung der Gebietskörperschaften und Träger öffentlicher Belange

Das Luftamt bat folgende Gebietskörperschaften bzw. Träger öffentlicher Belange um Stellungnahme zu dem Antrag:

- Gemeinde Wielenbach
- Gemeinde Bernried am Starnberger See
- Wasserwirtschaftsamt Weilheim
- Landratsamt Weilheim-Schongau
- Regierung von Oberbayern, Höhere Naturschutzbehörde
- Regierung von Oberbayern, Höhere Landesplanungsbehörde
- DFS Deutsche Flugsicherung GmbH
- Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr

Von Seiten der Gemeinde Wielenbach wurden Bedenken hinsichtlich möglicher Belästigungen durch Fluglärm vorgetragen. Besonders die Nähe zum südlichen Ortsrand von Bauerbach wurde hier kritisch gesehen. Die Gemeinde empfahl daher, auf An- und Abflüge über die westliche Route gänzlich zu verzichten oder die Unbedenklichkeit der Lärmemissionen für Mensch und Tier (Landwirtschaft) mittels Gutachten nachzuweisen. Ebenfalls kritisch gesehen wurde die Rodung bzw. Kürzung des Baumbestandes in der westlichen An-/ Abflugrichtung. Insbesondere aufgrund der Lage im Landschaftsschutzgebiet sollte dafür die Verträglichkeit für die Natur belegt werden.

Die Gemeinde Bernried am Starnberger See erhob keine Einwände gegen den Antrag, regte aber die Vorlage eines schalltechnischen Gutachtens an.

Das Wasserwirtschaftsamt Weilheim machte im Falle der Einhaltung der unter Abschnitt A.V.5 dieses Bescheides genannten Auflagen keine Einwände gegen das Vorhaben geltend, teilte jedoch mit, dass aufgrund der vorhandenen Gräben und der Torfböden im Umgriff des Vorhabens von relativ oberflächennahen Grundwasserständen auszugehen sei.

Aus Sicht der Unteren Bauaufsichtsbehörde im Landratsamt Weiheim-Schongau handele es sich bei dem geplanten Vorhaben aufgrund der rein geschäftlichen bzw. privaten Zweckrichtung des Landeplatzes nicht um ein Vorhaben von überörtlicher Bedeutung. Damit sei Bauplanungsrecht anzuwenden. Aufgrund der Lage im Außenbereich ohne Privilegierungstatbestand sei das Vorhaben bauplanungsrechtlich nicht genehmigungsfähig und der Antrag daher abzulehnen.

Die Untere Naturschutzbehörde (UNB) im Landratsamt Weilheim-Schongau gab in ihrer Stellungnahme an, dass für die Beurteilung des Vorhabens weitere Unterlagen erforderlich seien. Für die Abhandlung der Eingriffsregelung (§ 14 ff. des Bundesnaturschutzgesetzes – BNatSchG) fehle eine Bilanzierung sowie ein entsprechender Kompensationsvorschlag. Zudem sei ein Antrag auf Ausnahme gem. Art. 23 Abs. 3 BayNatSchG notwendig, da Feldgehölze zusätzlich unter den Schutz des Art. 16 Abs. 1 BayNatSchG fallen würden. Auch für das Landschaftsschutzgebiet „Hardtlandschaft und Eberfinger Drumlinfelder“ sei eine Erlaubnis einzuholen (vgl. Art. 18 Abs. 1 BayNatSchG). Grundsätzlich werde weiterhin die Auffassung vertreten, dass ein privater Hubschrauberlandeplatz nicht mit dem Schutzzweck eines Landschaftsschutzgebietes (LSG) vereinbar sei, die LSG-VO dem Vorhaben aber nicht entgegenstünde.

Des Weiteren wurde darauf hingewiesen, dass ein entsprechender Rodungsantrag beim Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Weilheim i. Ob. zu stellen sei, sofern Baumbestand dauerhaft entfernt werden müsse.

Im Übrigen verwies die UNB hinsichtlich der Prüfung der Regelungen zum europäischen Gebiets- und Artenschutz (§ 44 ff. BNatSchG) auf die Stellungnahme der Höheren Naturschutzbehörde (HNB).

Die HNB in der Regierung von Oberbayern teilte mit, dass der neue Hubschrauberlandeplatz gegenüber dem aktuell bestehenden grds. eine Verbesserung für das FFH-Gebiet 8133-302 „Eberfinger Drumlinfeld mit Magnetsrieder Hardt und Bernrieder Filz“ darstelle und nach deren Einschätzung keine artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände auslöse. Die Horste Rotmilan und Wespenbussard lägen nunmehr über 600 m (und damit weiter als vom bestehenden Landeplatz) entfernt.

Allerdings befände sich der Rotmilan-Horst in einer Entfernung von weniger als 600 m zur westlichen Flugroute, auf welche (wie bisher schon) zwischen 20.02. und 31.08. verzichtet werden müsse.

Eine notwendige Kürzung oder Rodung der Bäume dürfe nur außerhalb der Vogelbrutzeit (01.10. – 28./29.2.) stattfinden und solle zum Schutz von möglicherweise vorhandenen Fledermäusen zwischen 11.09. und 31.10. erfolgen sowie von einer fachlich versierten Person begleitet werden. Die Kürzung sei dabei der Rodung vorzuziehen.

Im Übrigen verwies die HNB hinsichtlich weiterer naturschutzfachlicher Fragen auf die Stellungnahme der UNB.

Die Regierung von Oberbayern, Höhere Landesplanungsbehörde, kam bei ihrer Antragsprüfung zu dem Ergebnis, dass der Maßnahme keine zwingenden Erfordernisse der Raumordnung entgegenstünden, sofern die Belange des Lärm- und Naturschutzes – insbesondere aufgrund der Funktion der Region Oberland als bedeutender Lebens- und Erholungsraum – hinreichend beachtet würden. Auf zeitliche Beschränkungen des Flugbetriebs sei dementsprechend hinzuwirken.

Durch die Lage der westlichen An- und Abflugroute im Siedlungsbereich von Bauerbach sei hier tendenziell eine Zunahme des Fluglärms zu erwarten. Im Lichte der regionalplanerischen Festlegung B XII 3.4 RP 17 sollten die Lärmbelastigungen insbesondere im Siedlungsbereich von Bauerbach so gering wie möglich gehalten werden.

Im Übrigen komme der Beurteilung durch die zuständigen Naturschutzbehörden angesichts der naturschutzfachlichen Empfindlichkeit der Umgebung eine besondere Bedeutung zu.

Die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH äußerte keine grundsätzlichen Bedenken, empfahl jedoch zu prüfen, ob Einschränkungen des Flugbetriebs (analog zum bisherigen Hubschraubersonderlandeplatz Bernried) zu übernehmen seien, da entgegen Ziffer 4.2.2.8 der AVV keine zwei An- und Abflugflächen im Mindestabstand von 150° zur Verfügung stünden.

Das Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr teilte mit, dass der geplante Hubschraubersonderlandeplatz im allgemeinen militärischen Tieffluggebiet Bundesrepublik Deutschland mit Mindestflughöhen von z. T. unter 150 m über Grund, konkret jedoch auch unmittelbar unterhalb einer Nachttiefflugstrecke für militärische Strahl- und Transportflugzeuge liege, welche auch am Tage häufig befliegen werde. Bei An- und Abflügen zum/ vom Hub-

schaubersonderlandeplatz Wielenbach müsse daher möglicherweise mit erhöhtem militärischem Tiefflugaufkommen gerechnet werden. Im Ergebnis stünden dem Vorhaben allerdings keine grundsätzlichen Bedenken oder weitere Forderungen entgegen.

3. Beteiligung der Öffentlichkeit

Zeitgleich zur Behördenbeteiligung wurde der Antrag in der Gemeinde Wielenbach am 08.11.2022 ortsüblich bekannt gemacht sowie vom 15.11.2022 bis 13.12.2022 zur Einsichtnahme in den Räumlichkeiten des örtlichen Bauamts der Gemeinde ausgelegt. In dieser Zeit wurde der Bekanntmachungstext, die Antragsunterlagen und zugehörige Pläne zudem auf den Internetseiten der Gemeinde Wielenbach sowie der Regierung von Oberbayern veröffentlicht. Einwendungen gegen den Antrag gingen bis zum Ende der Einwendungsfrist am 30.12.2022 weder bei der Gemeinde Wielenbach noch bei der Regierung von Oberbayern ein.

4. Überarbeitung des Eignungsgutachtens

Unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Behördenbeteiligung und in enger Abstimmung mit der Genehmigungsbehörde wurden Eignungsgutachten und Pläne überarbeitet bzw. geändert.

Insbesondere wurde in Reaktion auf die Einwendungen der Naturschutzbehörden die westliche An- und Abflugroute (68° und 248°) gänzlich aus den Planungen entfernt.

Damit liegen dieser luftverkehrsrechtlichen Entscheidung nunmehr das Eignungsgutachten Nr. H-436/907 vom 15.02.2023 sowie die Pläne Nrn. H-436-1202 und 1203 vom 23.01.2023 zugrunde.

II.

Die Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – ist gemäß § 31 Abs. 2 Nr. 4 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 LuftVZO für den Erlass dieses Bescheides sachlich und örtlich zuständig.

1. **Formelle Genehmigungsvoraussetzungen**

1.1 Antrag

Die vorgelegten Unterlagen entsprachen den Antragserfordernissen, die vom Luftamt bestimmt wurden (§ 51 Abs. 3 LuftVZO). Anhaltspunkte, die an der Objektivität und Unvoreingenommenheit des beauftragten Sachverständigen zweifeln lassen, sind nicht ersichtlich.

1.2 Verfahren

Über den Antrag war im luftverkehrsrechtlichen Genehmigungsverfahren nach § 6 LuftVG zu entscheiden. Die Voraussetzungen für die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens gemäß §§ 8 ff. LuftVG lagen hingegen nicht vor.

1.2.1 *Vorrang der Fachplanung*

Die Zulässigkeit des Vorhabens war entgegen der Auffassung der unteren Bauaufsichtsbehörde im Landratsamt Weiheim-Schongau wegen § 38 des Baugesetzbuches (BauGB) nicht nach Bauplanungsrecht zu beurteilen. Nach dieser Vorschrift sind die §§ 29 bis 37 BauGB u.a. auf Planfeststellungsverfahren und sonstige Verfahren mit den Rechtswirkungen der Planfeststellung für Vorhaben von überörtlicher Bedeutung nicht anzuwenden, sofern die betroffene(n) Gemeinde(n) am Verfahren beteiligt und städtebauliche Belange berücksichtigt werden.

Bei dem vorliegenden Verfahren zur Erteilung der Genehmigung nach § 6 LuftVG, der keine Planfeststellung nachfolgt (isolierte luftverkehrsrechtliche Genehmigung), handelt es sich um ein ebensolches sonstiges Verfahren mit den Rechtswirkungen der Planfeststellung im Sinne des § 38 Satz 1 BauGB (Bundesverwaltungsgericht – BVerwG, Beschluss vom 13. Dezember 2006, AZ 4 B 73.06). Als maßgeblicher Grund für die Privilegierung der (luftverkehrsrechtlichen) Fachplanung gegenüber der Bauleitplanung genügt es demnach, dass das Vorhaben – gemessen an den Zielen des Luftverkehrsgesetzes – planerisch gerechtfertigt ist. Dies ist hier der Fall (siehe Abschnitt C.II.2.1). Ebenso ist der Tatbestand der Überörtlichkeit erfüllt, da sich der Hubschrauberbetrieb und dessen Auswirkungen nicht nur auf ein Gemeindegebiet erstreckt.

Den betroffenen Gemeinden wurde auch mit Blick auf die durch die Errichtung des Hubschrauberlandeplatzes mögliche Beeinträchtigung ihrer Planungshoheit im Rahmen des Genehmigungsverfahrens die Gelegenheit gegeben, ihre Belange geltend zu machen. Die Gemeinden Wielenbach und Bernried am Starnberger See trugen jedoch keine städtebaulichen Belange vor, die nicht im Rahmen der Abwägung hätten bewältigt werden können (vgl. Abschnitt C.II.2.5 dieses Bescheides).

Die Behandlung des Antrags im luftverkehrsrechtlichen Genehmigungsverfahren nach § 6 LuftVG war damit zutreffend und rechtmäßig.

1.2.2 Sachbescheidungsinteresse

Für den Antragsteller bestand ein Anspruch auf Sachverbescheidung. Insbesondere machte er deutlich, dass ihm die für die Errichtung und Nutzung des Landeplatzes erforderliche Fläche zur Verfügung stehe. Eigentümerin des Flurstücks 1401 der Gemarkung Haunshofen, Gemeinde Wielenbach, ist die Ethische Tierhaltungsgesellschaft Bauerbach GbR, deren Geschäftsführer und Mitgesellschafter der Antragsteller ist. Entsprechende Nachweise wurden der Genehmigungsbehörde vorgelegt.

1.2.3 *Beteiligung der Behörden und der Öffentlichkeit*

Alle in ihrem Aufgabenkreis möglicherweise betroffenen Gebietskörperschaften und Träger öffentlicher Belange wurden vom Luftamt als zuständige Genehmigungsbehörde am Verfahren beteiligt. Darüber hinaus wurde den evtl. vom Vorhaben tangierten bzw. daran interessierten Personen die Gelegenheit eingeräumt, die Antragsunterlagen in den Räumen der Gemeinde Wielenbach sowie im Internet auf den Seiten der Gemeinde Wielenbach sowie der Regierung von Oberbayern einzusehen und sich bis zum Ende der Einwendungsfrist hierzu zu äußern.

2. **Materielle Genehmigungsvoraussetzungen**

Vor Erteilung der Genehmigung war gemäß § 6 Abs. 2 LuftVG besonders zu prüfen, ob die geplante Maßnahme den Erfordernissen der Raumordnung entspricht und ob die Erfordernisse des Naturschutzes und der Landschaftspflege sowie des Städtebaus und der Fluglärmschutz angemessen berücksichtigt sind. Ferner muss das in Aussicht genommene Gelände geeignet sein und es dürfen keine Tatsachen die Annahme rechtfertigen, dass die öffentliche Sicherheit oder Ordnung gefährdet sein könnte. Die luftverkehrsrechtliche Genehmigung ist eine Ermessensentscheidung.

2.1 **Planrechtfertigung/ Begründung des Vorhabens**

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

Die Planrechtfertigung ist ein ungeschriebenes Erfordernis jeder Fachplanung, dem genüge getan ist, wenn das beantragte Vorhaben – gemessen an den Zielsetzungen des jeweiligen Fachplanungsgesetzes, hier des LuftVG – vernünftigerweise geboten ist. Es muss hingegen nicht unverzichtbar bzw. unausweichlich sein. Lediglich bereits von vorne herein offensichtlich ungeeignete Vorhaben, insbesondere, wenn sie aus baulichen oder technischen Gründen nicht umgesetzt werden können, sind nicht planerisch gerechtfertigt. Das LuftVG un-

terscheidet hier nicht zwischen privaten und gemeinnützigen Vorhaben.

Vorliegend ist der Antragsteller an einer im deutschsprachigen Raum für den Bereich Fundraising führenden Marketingberatung für Unternehmen, gemeinnützige Organisationen und Stiftungen sowie einem eSports Unternehmen mit Hauptsitzen in München und Büros in Bernried und Zürich mehrheitlich beteiligt. Darüber hinaus ist er an zwei Einzelhandelsunternehmen mit insgesamt sechs Filialen beteiligt. Der unternehmenseigene Helikopter soll u.a. im Rahmen von Geschäftsreisen zu den deutschland- und europaweiten Firmenstandorten, Partnerunternehmen und Kunden eingesetzt werden. Die nach diesem Bescheid zulässigen Hubschrauberflüge dienen damit vorwiegend dem geschäftlichen Interesse des Antragstellers. Dementsprechend ist das Vorhaben aus vernünftigen Erwägungen heraus geboten.

Vor diesem Hintergrund sowie angesichts dessen, dass durch den in untergeordnetem Umfang geplanten und im Rahmen dieses Bescheides reglementierten Flugbetrieb mit max. 70 Starts und 70 Landungen pro Jahr keine wesentlichen Beeinträchtigungen in der Umgebung des Landeplatzes zu erwarten sind, sind keine weiteren Anforderungen an die Planrechtfertigung zu stellen. Insoweit wird sie in diesem konkreten Fall anerkannt.

2.2 Erfordernisse der Raumordnung und der Landesplanung

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

Mit Bezug auf die Ausführungen der zuständigen Landesplanungsbehörde kann vorliegend angesichts der geringen Anzahl von Flugbewegungen und der schwachen Besiedelung in der Umgebung des Landeplatzes – trotz der im Regionalplan Nr. 17 für die betroffene Region Oberland mit Blick auf die Erhaltung von deren Funktion als Lebens- und Erholungsraum verfolgten Zielsetzung, den Fluglärm hier dem Grundsatz nach zu reduzieren (vgl. Begründung zu Teil B XII 3.4 des Regionalplans Oberland) – davon ausgegangen werden, dass infolge der Genehmigung des beantragten Flugbetriebs keine in raumordneri-

schem Maßstab erheblichen Lärmbelastungen für die Bevölkerung bzw. keine relevante Beeinträchtigung der Erholungsfunktion zu erwarten sind. Das Luftamt schließt sich hier den Aussagen der Höheren Landesplanungsbehörde an.

Eine von der Behörde kritisierte tendenzielle Zunahme des Fluglärms für den Siedlungsbereich von Bauernbach ist durch den Verzicht auf die westliche Flugroute nicht mehr zu erwarten.

2.3 Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege

Das Vorhaben ist in dem dieser luftverkehrsrechtlichen Entscheidung zugrundeliegenden überarbeiteten Eignungsgutachten vom 15.02.2023 mit den Genehmigungsplänen Nrn. H-436-1202 und 1203 vom 23.01.2023 (vgl. Abschnitt C.I.4 dieses Bescheides) mit den Erfordernissen des Naturschutzes und der Landschaftspflege vereinbar.

2.3.1 *Aspekte des europäischen Arten- und Gebietsschutzes*

Durch die Verlegung des bestehenden Hubschrauberlandeplatzes Bernried an den nunmehr beantragten Standort ca. 400 m Richtung Norden ergibt sich eine Verbesserung für das damit weiter abrückende FFH-Gebiet 8133-302 „Eberfinger Drumlinfeld mit Magnetsrieder Hardt und Bernrieder Filz“. Gemäß der Stellungnahme der HNB kann eine erhebliche Beeinträchtigung der Erhaltungsziele mit hinreichender Sicherheit ausgeschlossen werden. Auch sind der HNB keine Vorkommen und Arten des Anhang IV der FFH-Richtlinie im Eingriffsbereich bekannt, die artenschutzrechtliche Verbotstatbestände auslösen würden. Die bekannten Horste des Rotmilans und des Wespenbussards liegen mit über 600 m Entfernung außerhalb des für Vögel stöempfindlichen Bereichs und weiter entfernt als vom bestehenden Hubschrauberlandeplatz.

Da die Entfernung des Rotmilan-Horstes zur ursprünglich geplanten westlichen Flugroute, auch unter Berücksichtigung der dort erreichten Flughöhe, jedoch unter 600 m gelegen hätte, wäre hier ein Verbotstatbestand nach § 44 Abs. 1 BNatSchG erfüllt gewesen. Durch den gänzlichen Verzicht dieser Flugroute war eine zeitliche Beschränkung, wie von der HNB gefordert, mithin jedoch nicht mehr notwendig. Dem Vor-

haben stehen damit keine Belange des europäischen Arten- und Gebietsschutzes entgegen.

Die Kürzung bzw. Rodung eines größeren Baumbestandes, wie im ursprünglichen Plan Nr.H-436-1102 vermerkt, ist durch die Streichung des westlichen An- und Abflugs ebenfalls hinfällig.

2.3.2 Aspekte des Landschaftsschutzes

Nach Prüfung und Abwägung der Vorträge der UNB ist die Genehmigungsbehörde der Auffassung, dass auch die Belange des Landschaftsschutzes der Realisation des beantragten Vorhabens nicht entgegenstehen. Insbesondere widerspricht dieses nicht den in der Landschaftsschutzgebietsverordnung (LSG-VO) formulierten Zielen für das Landschaftsschutzgebiet „Hardtlandschaft und Eberfinger Drumlinfelder“ des Landkreises Weilheim-Schongau. (Auf die sich auf die Belange des Artenschutzes beziehenden Teile der LSG-VO wird wegen der abschließenden Bearbeitung im vorangegangenen Abschnitt hier nicht mehr eingegangen.)

Das geplante Vorhaben liegt innerhalb des o. g. Landschaftsschutzgebiets. Hier sind gemäß § 4 der LSG-VO alle Handlungen verboten, die den Gebietscharakter verändern oder dem Schutzzweck (§ 3 LSG-VO) zuwiderlaufen könnten.

Der Auffassung der UNB, dass ein privater Hubschrauberlandeplatz grundsätzlich nicht mit dem Schutzzweck eines Landschaftsschutzgebietes vereinbar sei kann nicht gefolgt werden.

Die vom Fachgutachter der Grünplan GmbH im Rahmen des Genehmigungsverfahrens für den bestehenden Hubschrauberlandeplatz Bernried (ca. 400 m südlich gelegen) erstellte naturschutzfachliche Bewertung vom 01.08.2016, stellte abschließend fest, dass im Falle des beantragten Flugbetriebs Negativwirkungen zu Lasten der Erholungsfunktion des Gebiets „von vorne herein und gesichert auszuschließen“ seien.

Der Gutachter stützte seinen Schluss seinerzeit insbesondere auf folgende Argumente:

- Der vorliegende Flugbetrieb mit 140 Flugbewegungen pro Jahr, d.h. durchschnittlich weniger als drei Flugbewegungen in der Woche verursache im Untersuchungsgebiet mit einem Umkreis von ca. 1.150 m um den Landeplatz keine nennenswerte Fluglärmbelastung.
- Das Betrachtungsgebiet eigne sich vorwiegend zur Naturbeobachtung, zum Wandern und Radfahren. Erholungs- oder Tourismusschwerpunkte seien dagegen nicht vorhanden, sondern lägen jeweils mehrere Kilometer entfernt (z.B. Starnberger See, Osterseen, Pähler Schlucht, Hohenpeißenberg).
- Im Übrigen sei die Besucherdichte nach Auskunft von Ortsansässigen und nach dem Eindruck einer an einem sonnigen Sommertag im Juni 2016 vom Gutachter selbst unternommenen Ortseinsicht gering, was lt. Gutachter insbesondere auf das dünne und nicht durchgängig ausgebaute Wegenetz zurückzuführen sei.

Das Luftamt macht sich diese Ausführungen auch im Hinblick auf das hiesige Verfahren zu Eigen und kommt zu dem Ergebnis, dass durch die Errichtung des Hubschrauberlandeplatzes und den Flugbetrieb im beantragten Umfang keine signifikante Beeinträchtigung des Gebietscharakters bzw. der Erholungsfunktion des Landschaftsschutzgebiets zu erwarten ist.

Im Übrigen hatte die UNB in ihrer Stellungnahme vom 25.11.2022 die Vorlage weiterer Unterlagen angefordert, welche aus Sicht der Genehmigungsbehörde mit der Änderungsplanung durch den Antragsteller hinfällig ist.

Eine Bilanzierung und ein entsprechender Kompensationsvorschlag für die Abhandlung der Eingriffsregelung können unterbleiben, da mit Inbetriebnahme des Hubschrauberlandeplatzes Wielenbach der bisherige Hubschrauberlandeplatz Bernried vollständig zurückgebaut wird, das geplante Vorhaben in gleichem Umfang ausgeführt werden soll und mit dem Verzicht auf die westliche Flugroute keinerlei Rodung von Wald und Feldgehölz notwendig wird.

Insofern war auch eine Ausnahme gemäß Art. 23 Abs. 3 BayNatSchG für das – unter den Schutz des Art. 16 Abs. 1 BayNatSchG fallende – Feldgehölz nicht mehr angezeigt.

2.4 Belange des Wasserrechts

Belange des Wasserrechts werden durch die beantragte Maßnahme nicht beeinträchtigt. Die vom Wasserwirtschaftsamt Weilheim eingebrachten Auflagen und Anregungen wurden berücksichtigt (siehe Abschnitt A.V.5 dieses Bescheides).

2.5 Erfordernisse des Städtebaus

Das Vorhaben berührt keine Belange des Städtebaus. Diesbezüglich wurde von den am Verfahren beteiligten Stellen – insbesondere von der Gemeinde Wielenbach – auch nichts Gegenteiliges vorgetragen.

Im Übrigen wird auf Abschnitt C.II.1.2.1 verwiesen.

2.6 Schutz vor Fluglärm

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

Nach den der Genehmigungsbehörde vorliegenden Erfahrungen und zugehörigen Begutachtungen aus anderen Verfahren ist im vorliegenden Fall angesichts der hier maximal zulässigen 140 Flugbewegungen (70 Landungen und 70 Starts) pro Jahr eine nennenswerte Belästigung der Bevölkerung durch Hubschrauberfluglärm auszuschließen.

Mit dem gänzlichen Verzicht auf die westliche Flugroute kommt es auch für die Bewohner von Bauerbach zu keiner Lärmbeeinträchtigung. Insofern konnte hierfür von einer schalltechnischen Untersuchung abgesehen werden.

In unmittelbarer Umgebung (ca. 400 m südlich) befindet sich der bestehende Hubschrauberlandeplatz des Antragstellers, von welchem aus seit nunmehr fast 5 Jahren Flugbetrieb in gleichem Umfang stattfindet und auch vorher bereits auf anderer Rechtsgrundlage stattfand. Dazu kommen zeitweise Tiefflüge von militärischen Hubschraubern aufgrund der Lage im militärischen Tieffluggebiet. Mit der vorliegenden Genehmigung des Hubschraubersonderlandeplatzes wird daher keine neue und für die Umgebung unbekannte Lärmquelle geschaffen. Be-

schwerden aus der Bevölkerung wegen des bisherigen Flugbetriebs sind dem Luftamt nicht bekannt.

Im Übrigen verweisen wir auf die im Rahmen des Genehmigungsverfahrens für den bestehenden Hubschrauberlandeplatz Bernried (ca. 400 m südlich gelegen) von der ACCON GmbH am 14.06.2016 durchgeführten schalltechnischen Untersuchung, in welcher die vom Landeplatz ausgehenden Belastungen durch Flug- und Bodenschall in Form von Mittelungs- und Maximalpegeln rechnerisch ermittelt und optisch in Lärmkonturenkarten abgebildet wurden.

Nach dem damaligen Ergebnis der schalltechnischen Untersuchung liege die durch den Flugbetrieb von 140 jährlichen Flugbewegungen zu erwartende Fluglärmbelastung erheblich unter den Orientierungswerten der DIN 18005 – Schallschutz im Städtebau. Mittelungspegel von 50 dB(A) am Tage, wie sie hiernach beispielsweise in reinen Wohngebieten angestrebt würden, würden lediglich auf dem Flugplatzgelände selbst und am Wohnhaus des Antragsstellers erreicht oder überschritten.

Die Verlegung des Landeplatzes um ca. 400 m Richtung Norden wirkt sich zusätzlich positiv auf die Fluglärmbeurteilung aus, da der Landeplatz somit weiter vom Wohnhaus des Antragstellers und dessen Nachbarschaft abrückt.

2.7 Geländeeignung

Die Geländeeignung ist durch das Gutachten des öffentlich bestellten und beidseitigen Sachverständigen für Landeplätze, Segelfluggelände und Hubschraubersonderlandeplätze, Herrn Peter Poschenrieder, vom 17.06.2022 in der überarbeiteten Fassung vom 15.02.2023 mit Plänen Nrn. H-436-1202 und 1203 vom 23.01.2023 nachgewiesen. Ausführung und Ausdehnung der FATO/TLOF und der Sicherheitsfläche entsprechen den Anforderungen der AVV.

Abweichend von den geltenden Richtlinien (Ziffer 4.2.2.8 der AVV) kann vorliegend aus den oben erläuterten naturschutz- und immissionsschutzrechtlichen Gründen nur eine An- und Abflugfläche (150°

bzw. 330°) dargestellt werden. Auf die weitere ursprünglich beantragte An- und Abflugfläche (68° bzw. 248°) wird gänzlich verzichtet.

Mithin fehlt gemäß den Richtlinien der AVV eine weitere An- und Abflugfläche im geforderten Abstand von mindestens 150°. Der Sachverständige kommt hier jedoch zum Ergebnis, dass bei Beachtung der im Rahmen dieses Bescheides unter Ziffer A.V.3.4 festgelegten Maßgaben ein sicherer Flugbetrieb vom/ zum Hubschraubersonderlandeplatz Wielenbach möglich ist. Das Luftamt schließt sich der plausibel und nachvollziehbar begründeten Auffassung des Gutachters an. Von der Einholung des Einvernehmens mit dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur gemäß 1.1.2 der AVV konnte wegen der positiven flugbetrieblichen Stellungnahme und mit Blick auf aktuelle Vergleichsfälle vorliegend abgesehen werden. Auch bei dem seit August 2018 in Betrieb befindlichen Hubschrauberlandeplatz Bernried darf aus naturschutzfachlichen Gründen zwischen 20.02. und 31.08 die westliche Flugroute nicht befliegen werden und es steht hier zumindest halbjährlich ebenfalls nur eine An- und Abflugrichtung zur Verfügung. Dem Luftamt ist nicht bekannt, dass dieser Umstand bislang zu Störungen im Flugbetrieb geführt hätte.

Im Übrigen wurden im Rahmen des Eignungsgutachtens die örtlichen Gegebenheiten hinsichtlich der Hindernisfreiheit für an- und abfliegende Hubschrauber untersucht. Die nach der AVV erforderlichen Hindernisfreiflächen sind vorhanden und aus den nachrichtlich beiliegenden Plänen und Schnitten ersichtlich. Möglicherweise notwendige Gehölzrückschnitte sind mit der UNB im Landratsamt Weilheim-Schongau abzustimmen.

2.8 Öffentliche Sicherheit und Ordnung

Tatsachen, welche die Annahme rechtfertigen könnten, dass die öffentliche Sicherheit und Ordnung gefährdet sei, liegen nicht vor.

Insbesondere entsprechen die unter Nr. A.V.6 dieses Bescheides festgesetzten Auflagen zum Feuerlösch- und Rettungswesen am Hubschraubersonderlandeplatz den Maßgaben der Brandschutzkategorie H1 nach AVV, unter die der Platz aufgrund der Nutzung durch Hubschrauber mit einer Länge bis zu 12 m fällt. Hierdurch ist sicherge-

stellt, dass den Erfordernissen des Brandschutzes und des Rettungswesens ausreichend Rechnung getragen wird.

Die fehlende zweite An- und Abflugfläche kann aus gutachterlicher Sicht aufgrund des geringen Verkehrsaufkommens, der geplanten Durchstartfläche 15 Richtung Südsüdost sowie des eingeschränkten Nutzerkreises durch den Antragsteller selbst und von ihm benannten Personen toleriert werden, wenn die unter Ziffer A.V.3.4 dieses Bescheides aufgeführten Anordnungen eingehalten werden (siehe vorhergehenden Abschnitt zur „Geländeeignung“).

3. **Abwägung**

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

Den naturschutz- und immissionsschutzrechtlichen Belangen war vorliegend bei der Abwägung ein besonderes Gewicht beizumessen. Durch den gänzlichen Verzicht auf die westliche Flugroute konnte nach Auffassung der Genehmigungsbehörde ein für alle Seiten hinnehmbarer Konsens erzielt werden. Das Interesse des Antragstellers an der Herstellung und zweckentsprechenden Nutzung des Hubschrauberlandeplatzes und das Interesse der Allgemeinheit am Schutz von Natur und Landschaft sowie am Schutz vor Fluglärm stehen bei Beachtung der vorgenommenen bzw. angeordneten Nutzungseinschränkungen in einem angemessenen Verhältnis zueinander.

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 des Herrn Schaetz bestand keine Verpflichtung, eine UVP durchzuführen. Eine UVP ist dann durchzuführen, wenn nach Einschätzung des Luftamts aufgrund überschlägiger Prüfung erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen auf die Schutzgüter des § 2 Abs. 1 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 Ziffer 14.12.2 zum UVPG hat vorliegend ergeben, dass von dem Vorhaben aufgrund seiner Art, seiner Größe und seines Standortes keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen auf die Schutzgüter des § 2 UVPG zu erwarten sind, die im Einzelfall eine Pflicht zur Erstellung einer UVP begründen.

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 den §§ 1 ff. der Kostenverordnung der Luftfahrtverwaltung (LuftKostV) kostenpflichtig. Kostenschuldner ist Herr Jakob Schaetz als Antragsteller.

Die Kostenentscheidung beruht auf § 1 LuftKostV und § 13 Abs. 1 Nr. 1 VwKostG.

Die Höhe der Gebühren ergibt sich aus § 2 Abs. 1 LuftKostV i. V. m. Abschnitt V Nr. 1b des Gebührenverzeichnisses hierzu.

Die Gebührenhöhe innerhalb des Gebührenrahmens bemisst sich u.a. nach der Schwierigkeit der Entscheidung, dem Aufwand der Behörde und der wirtschaftlichen Bedeutung des Verwaltungsaktes für den Antragsteller. Die dementsprechend festgesetzte Gebühr ist 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



Stock

Regierungsamtfrau