



### Gegen Empfangsbekanntnis

Sozialbau Kempten  
Wohnungs- und Städtebau GmbH  
Allgäuer Straße 1  
87435 Kempten

<b>Bearbeitet von</b> Beate Hailer	<b>Telefon / Fax</b> +49 (89) 2176-2949 / -402949	<b>Zimmer</b> 1402	<b>E-Mail</b> Beate.Hailer@reg-ob.bayern.de
<b>Ihr Zeichen</b> la-vm	<b>Ihre Nachricht vom</b> Antrag vom 24.05.2016	<b>Unser Geschäftszeichen</b> 25-3-3721.4-2017-KE/Durach	<b>München,</b> 22.06.2017

### **Luftverkehrsrecht; Genehmigung der Anlage und des Betriebs eines Hubschraubersonderlandeplatzes mit Luftrettungsstation und Hubschrauberbetankungsanlage auf dem Verkehrslandeplatz Kempten-Durach gemäß § 6 des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG)**

#### Anlagen:

- 1 Empfangsbekanntnis g.R.
- 1 Übersichtsdarstellungskarte vom 22.11.2016, „Plan 1“ (1:10.000)
- 1 Übersichtsdarstellungskarte vom 22.02.2017, „Plan 2“ (1:2.000)
- 1 Übersichtsdarstellungskarte vom 22.02.2017, „Plan 3“ (1:300)
- 1 Schnitt durch die An-/Abflugrichtung WestSüdWest vom 02.03.2016, „Plan 4“ (1:1.000)
- 1 Schnitt durch die An-/Abflugrichtung NordSüd vom 22.11.2016, „Plan 5“ (1:1.000)
- 1 Sicherungskonzept im Entwurf
- 1 Musterbetriebsanweisung nach Wasserrecht für die Hubschrauberbetankungsanlage

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – erlässt folgenden

#### **A.**

### **B e s c h e i d:**

**Briefanschrift**  
Maximilianstraße 39  
80538 München  
  
U4/U5 Lehel  
Tram 17/19 Maxmonument

**Telefon Vermittlung**  
+49 (89) 2176-0  
  
**Telefax**  
+49 (89) 2176-2914

**E-Mail**  
poststelle@reg-ob.bayern.de  
  
**Internet**  
www.regierung-oberbayern.de



## I. Genehmigung

Der Sozialbau Kempten Wohnungs- und Städtebau GmbH 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 und bei Nacht einschließlich Luftrettungsstation (Dienstgebäude mit Hangar) und Hubschrauberbetankungsanlage auf einem noch herauszuteilenden Grundstück auf dem Verkehrslandeplatz Kempten-Durach erteilt. Die genaue Lage der vorgenannten Anlagen und sonstigen Betriebsflächen ergibt sich aus den beiliegenden, mit dem Prüfvermerk der Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – versehenen Plänen, welche Bestandteil dieser Genehmigung sind.

## II. Beschreibung des Hubschraubersonderlandeplatzes

1.	<u>Bezeichnung:</u>	<b>Hubschraubersonderlandeplatz Kempten-Durach</b> (Bodenlandeplatz)
2.	<u>Lage:</u>	ca. 4 km südsüdöstlich der Kemptener Innenstadt (Rathaus); Gemeinde Durach; <b>Verkehrslandeplatz Kempten-Durach</b> ; südöstlicher Bereich jenseits der gekreuzten Start- und Landebahnen
3.	<u>Hubschrauberlandeplatz:</u>	
	Geographische Lage* des Landeplatzbezugspunkts (WGS 84):	N 47° 41' 28,94'' E 10° 20' 24,51''
	Höhe über NN:	710,00 m (ca. 2.329 ft) über NN
	Endanflug- und Startfläche (FATO)/Aufsetz- und Abhebefläche (TLOF):	Größe: 22,00 m x 22,00 m (quadratisch) Belag: Beton oder gleichwertiger Baustoff
	Sicherheitsfläche:	Allseitig umlaufend 4,00 m Belag: Beton oder gleichwertiger Baustoff (vorliegend: Rasengitter)
	Gesamtgröße des Landeplatzes:	30,00 m x 30,00 m (quadratisch)
4.	<u>Vorfeld:</u>	Westlich des Hangars; Größe ca. 602 qm; befestigt

5.	<u>Hubschrauberstandplatz 1:</u>	
	Geographische Lage* des Bezugspunkts (WGS 84):	N 47° 41' 28,85'' E 10° 20' 29,95''
	Lage/Eigenschaften:	Westlich des Hangars auf dem Vorfeld; Durchmesser 16,36 m; befestigt
6.	<u>Hubschrauberstandplatz 2:</u>	
	Geographische Lage* des Bezugspunkts (WGS 84):	N 47° 41' 28,60'' E 10° 20' 30,00''
	Lage/Eigenschaften:	Südlich des Hangars; Durchmesser 16,36 m; befestigt
7.	<u>Schwebeflugweg 1:</u>	Breite 30 m; Gesamtfläche ca. 714 qm, unbefestigt
8.	<u>Schwebeflugweg 2:</u>	Breite 30 m; Gesamtfläche ca. 2.575 qm, unbefestigt
9.	<u>Anflugrichtungen:</u>	157° rwN (Hauptanflugrichtung) 360° rwN 070° rwN
	<u>Abflugrichtungen:</u>	336° rwN 180° rwN (Hauptabflugrichtung) 250° 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 Hubschraubersonderlandeplatz dient ausschließlich der Durchführung von Notfallrettungs- und Verlegungsflügen i. S. d. Art. 2 Abs. 2 und 9 des Bayerischen Rettungsdienstgesetzes (BayRDG) nach vorheriger Genehmigung (PPR) durch den Platzhalter.

### IV. Benutzungsumfang

1. Der Hubschraubersonderlandeplatz darf grds. nur von Hubschraubern mit einer höchstzulässigen Abflugmasse von 5.700 kg benutzt werden, die in Übereinstimmung mit der Flugleistungs-kategorie 1 betrieben werden.

2. Flüge i. S. d. Art. 2 Abs. 2 und 9 des BayRDG dürfen grundsätzlich an allen Tagen zu jeder Tages- und Nachtzeit durchgeführt werden. Darunter fallen
  - alle Flüge, die der Primärversorgung eines Notfallpatienten dienen,
  - alle Flüge, die dem Primärtransport eines Notfallpatienten dienen,
  - alle dringlichen, nicht disponiblen Verlegungsflüge zwischen Krankenhäusern (Notfalltransporte im Sinne des Art. 2 Abs. 2 Satz 4 BayRDG),
  - alle Flüge zum dringlichen Transport eines Transplantats, eines Transplantationsteams und von Arzneimitteln und Blutkonserven.
  
3. Planbare Verlegungsflüge sind hingegen nur an Werktagen während der Tageszeit bzw. maximal zwischen 6.00 Uhr und 22.00 Uhr Ortszeit erlaubt.

## V. Nebenbestimmungen

### 1. Anlagenbezogene Nebenbestimmungen

1.1 Der Hubschraubersonderlandeplatz und die weiteren Flugbetriebsflächen sind entsprechend den beigefügten Plänen und 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) anzulegen.

1.2 Die **FATO** ist gemäß Plan Nr. 3 mit einer Größe von 22,00 m x 22,00 m herzustellen. Sie ist vorliegend identisch mit der **TLOF**.

Nachfolgend wird daher aus Vereinfachungsgründen – 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. Die Rutschfestigkeit sollte der Rutschfestigkeitsklasse R 11 (aus BGR 181) oder höher entsprechen.

- 1.5 Die Oberfläche der FATO muss den Auswirkungen des Rotorabwindes standhalten und Bodeneffekt gewährleisten. Sie muss frei von Unregelmäßigkeiten sein, die sich nachteilig auf Start oder Landung von Hubschraubern auswirken könnten.
- 1.6 Die FATO muss einem Betrieb von Hubschraubern mit bis zu 5,7 t Abfluggewicht standhalten. Zusätzlich sind die Belastungen durch Personal, Fracht, Feuerlöschgeräte, Schnee usw. zu berücksichtigen.
- 1.7 Die FATO ist mit einer **Sicherheitsfläche** zu umgeben, die übergangslos an diese anschließt. Die Sicherheitsfläche ist mit einer Breite von 4,00 m vorzusehen und hat in Analogie zur FATO ebenfalls eine Neigung von max. 2 % aufzuweisen.
- 1.8 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.
- 1.9 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 Flugbetriebes dürfen sich keine beweglichen Objekte auf der Sicherheitsfläche befinden.
- 1.10 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.
- 1.11 Das **Vorfeld** und die beiden **Hubschrauberstandplätze 1 und 2** sind ebenfalls entsprechend den Darstellungen im Plan Nr. 3 herzustellen und müssen hinsichtlich ihrer Tragfähigkeit den Eigenschaften der FATO entsprechen.

- 1.12 Die Oberfläche des Hubschrauberstandplatzes 1 ist wegen der Möglichkeit der Betankung flüssigkeitsdicht auszuführen.
- 1.13 Für die Flugbewegungen eines Hubschraubers zwischen der FATO und den Hubschrauberstandplätzen sind **zwei Schwebeflugwege** mit einer Breite von jeweils 30 m entsprechend den Darstellungen im Plan Nr. 3 anzulegen.
- 1.14 Die Oberfläche der Schwebeflugwege muss den Auswirkungen des Rotorabwindes standhalten und Bodeneffekt gewährleisten. Weiterhin muss sie für Notlandungen geeignet und analog zur FATO ausreichend tragfähig sein.
- 1.15 Auf dem Dach der Rettungsstation, d.h. östlich der Flugbetriebsflächen, ist ein beleuchteter und befeuerter Windrichtungsanzeiger zu installieren. Dieser ist in der üblichen Beschaffenheit und Farbe gemäß Plan Nr. 3 in erhöhter Position so anzubringen, dass er außerhalb der festgelegten An- und Abflugflächen liegt und die Windverhältnisse nahe der FATO und auf dem Vorfeld ohne Verfälschung durch störende Luftströmungen (z.B. Rotorabwinde) anzeigen kann. Sowohl aus der Luft als auch von der Flugbetriebsfläche aus muss er gut sichtbar sein.
- 1.16 Die für die Durchführung eines sicheren Flugbetriebes erforderlichen Einrichtungen (z. B. Feuerlösch- und Rettungsgeräte) sowie Unterlagen (z.B. Hauptflugbuch) sind direkt am Landeplatz unterzubringen. Ein Brandmelder ist in unmittelbarer Nähe zu den Feuerlösch- und Rettungsgeräten zu installieren. 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.
- 1.17 Der Zutritt durch unbefugte Personen zum Hubschrauberlandeplatz und den sonstigen Betriebsflächen ist durch geeignete Maßnahmen zu unterbinden.

## 2. Markierungen und Kennzeichnungen

- 2.1 Die **Tageskennzeichnung** des Hubschraubersonderlandeplatzes muss entsprechend den Anforderungen der AVV bzw. gemäß den Darstellungen im Plan Nr. 3 aufgebracht werden.
- 2.2 Die Erkennungsmarkierung ist gemäß Nr. 5.2.2.5 i.V.m. Abbildung 5-1 der AVV in Form eines roten „H“ in weißem Kreuz herzustellen und nach Nr. 5.2.2.6 der AVV an der bevorzugten Endanflugrichtung (157°) auszurichten.
- 2.3 Die TLOF-Markierung ist in Form einer durchgehenden, weißen Linie (0,30 m breit) entlang dem Rand der TLOF (Quadrat 22,00 m x 22,00 m) anzulegen.
- 2.4 Die Hubschrauberstandplätze sind ebenfalls entsprechend den Angaben in Plan Nr. 3 zu markieren.
- 2.5 Die Schwebeflugwege sind gemäß Nr. 5.2.12 der AVV mit Schwebeflugwegmarkern zu versehen, die entlang der Schwebeflugwegmittellinie in Abständen von nicht mehr als 30 m auf geraden Abschnitten und 15 m in Kurven aufzustellen sind.

### Hinweis:

Mit der vom Sachverständigen Becker in seiner ergänzenden Stellungnahme vom 22.02.2017 vorgeschlagenen „liegenden“ Variante besteht aus Sicherheitsaspekten grds. Einverständnis. Allerdings ist zu beachten, dass hierdurch ggf. mit einem erhöhten Nachsorgeaufwand durch notwendige Pflegemaßnahmen (z.B. Entmoosen, Schneeräumen) zu rechnen ist.

- 2.6 Für die **Nachtkennzeichnung/Befeuerung** des Hubschraubersonderlandeplatzes sind ebenfalls die Anforderungen der AVV bzw. die Darstellungen im Plan Nr. 3 heranzuziehen.
- 2.7 Auf dem nördlichen Gebäudeteil der Rettungsstation ist gemäß den Darstellungen in Plan Nr. 3 ein Hubschrauberflugplatz-Leuchfeuer zu

installieren. Dieses ist so zu positionieren, dass es ungehindert nach allen Seiten ausstrahlen kann und der Pilot nicht geblendet wird.

- 2.8 Für die bevorzugte Anflugrichtung 157° sowie für die Anflugrichtung 360° ist eine Anflugbefeuerung, bestehend aus jeweils drei weißen Unterflurfeuern als Rundstrahlfestfeuer, vorzusehen.

Hinweis:

Die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH (im Folgenden: DFS) empfiehlt, zu prüfen, ob eine Anflugbefeuerung gemäß Punkt 5.3.3.4 Satz 2 der AVV für alle Anflugrichtungen, d.h. auch für den Anflug 070°, vorgehalten werden sollte.

- 2.9 Die Befeuerung der übereinanderliegenden FATO/TLOF ist als TLOF-Randbefeuerung gemäß den Ausführungen in Nr. 5.3.13 der AVV auszuführen. Wegen der geringen Einbautiefe und der langen Lebensdauer werden Unterflurfeuer in LED-Technik empfohlen.

- 2.10 Für die Ausleuchtung des Vorfeldes mit Hubschrauberstandplatz 1 sind gemäß Plan Nr. 3 jeweils drei Flutlichtstrahler am nördlichen Rand sowie an der nach Westen gerichteten Wand des Hangars geplant. Diese dürfen mit Blick auf Nr. 3.2.2.4 der AVV eine Höhe von 25 cm nicht überschreiten und sind brechbar auszuführen. Sie sind so zu positionieren, dass Hubschrauberführer im Flug oder sich auf der Fläche aufhaltendes Personal nicht geblendet werden und möglichst wenig Schattenwurf auf dem Landeplatz und den sonstigen Betriebsflächen entsteht. Die mittlere horizontale Beleuchtungsstärke der Flutlichtbeleuchtung soll – gemessen an der Oberfläche des Vorfeldes – mindestens 10 Lux betragen. Die Anforderungen der AVV an Flutlichtscheinwerfer sind zu beachten.

- 2.11 Die Schwebeflugwegmarker (siehe Ziffer 2.5) sind im Falle des Schwebeflugweges 1 für die angestrebte Nachtflugtauglichkeit in geeigneter Weise, z.B. durch Beschichtung mit retroreflektierendem Material, zu kennzeichnen.



Hinweis:

Der vom Sachverständigen Becker in seiner Stellungnahme vom 22.02.2017 vorgeschlagenen Befeuerung mittels Unterflurfeuern kann aus Gründen der Sicherheit grds. gefolgt werden. Auch hier sind jedoch mögliche zusätzliche Kostentreiber bei der Anlage unter anderem durch die Verlegung der für die Beleuchtung erforderlichen Stromversorgung sowie ein erhöhter Nachsorgeaufwand durch Reinigung, Schneeräumen, Wartung usw. zu beachten.

- 2.12 Die Befeuerung der Flugbetriebsflächen (Unterflurfeuer, Flutlichtscheinwerfer) muss so auf mehrere Stromkreise eines Stromnetzes verteilt angeschlossen sein, dass bei Ausfall eines Stromkreises der Eindruck des Gesamtbefeuerungsbildes erhalten bleibt.
- 2.13 Das neu zu errichtende Gebäude (Luftrettungsstation) ist an allen vier Gebäudeecken mit Hindernisfeuern in roter Farbe und einer Leuchtdichte von mindestens  $10 \text{ cd/m}^2$  im horizontalen Strahlbereich ( $-2^\circ$  bis  $+8^\circ$ ) zu versehen (vgl. Plan Nr. 3). Ebenso muss der sich westlich der künftigen Rettungsstation befindliche bestehende Windrichtungsanzeiger des Verkehrslandeplatzes für Starts und Landungen bei Dunkelheit mit einem Hindernisfeuer ausgestattet werden. Die Anforderungen der AVV an Hindernisfeuer sind zu beachten.
- 2.14 Die gesamte Befeuerung ist an eine Sicherheitsstromversorgung anzuschließen.
- 2.15 Die Befeuerung ist im Falle des Flugbetriebs bei Dunkelheit sowie auch tagsüber bei schlechter Sicht zu betreiben.

### **3. Hindernisfreiheit**

- 3.1 Die Hindernisfreiheit muss entsprechend den Anforderungen der AVV gewährleistet sein.
- 3.2 Neben den unter vorstehender Ziffer 2.13 verfügbaren Hinderniskennzeichnungen sind derzeit keine weiteren Maßnahmen erforderlich.

- 3.3 Möglicherweise in der Umgebung des Landeplatzes und im Bereich der An- und Abflugflächen wachsende Bäume und Gehölze sind laufend zu beobachten und ggf. zurückzuschneiden.
- 3.4 Erforderliche Hinderniskennzeichnungen während der Bauzeit, von weiteren Gebäuden, Kränen, Baustelleneinrichtungen etc. sind im Einzelfall in Abstimmung mit dem Planersteller und dem Luftamt Südbayern 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 Es ist ein Hauptflugbuch 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.
- 4.3 Mit Blick auf die sichere Flugbetriebsabwicklung an der Rettungsstation und am Verkehrslandeplatz Kempten-Durach sind die im Folgenden bezeichneten verbindlichen Regelwerke zu erstellen, vor Inbetriebnahme bzw. Aufnahme des Flugbetriebs an der Rettungsstation des Christoph 17 der Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – zur Genehmigung vorzulegen und anschließend in der Flugplatzakte aufzubewahren. Darüber hinaus wird empfohlen, diese Dokumente den Luftverkehrsunternehmen, die den Landeplatz nutzen, zur Kenntnis zu geben.
- Für den Flugbetrieb am Hubschraubersonderlandeplatz ist eine **Flugplatzbenutzungsordnung** zu erstellen. Insbesondere sind darin betriebliche Regelungen zur gefahrlosen Abwicklung von Nutzungskollisionen beim Aufeinandertreffen zweier oder mehrerer Rettungshubschrauber bzw. auch für die Befahrung der Flugbetriebsflächen mit dem Tankfahrzeug zu treffen.

- Zwischen den Betreibern des Verkehrslandeplatzes Kempten-Durach und der Rettungsstation Christoph 17 ist darüber hinaus eine **Betriebsvereinbarung** zu treffen, welche die gefahrlose Koordinierung zwischen Allgemeiner Luftfahrt auf dem Verkehrslandeplatz und dem im besonderen öffentlichen Interesse stehenden Betrieb des Rettungshubschraubers regelt.

## 5. Wasserrechtliche Nebenbestimmungen

- 5.1 Die Hubschraubertankstelle ist vor Inbetriebnahme einer Abnahme- bzw. Inbetriebnahme-Prüfung durch eine dafür zugelassene Sachverständigenorganisation zu unterziehen.
- 5.2 Wasserrechtlich bzw. sicherheitstechnisch relevante Anlagenteile wie die Betankungsfläche, der unterirdische Lagerbehälter, die Zapfanlage, Rohrleitungen etc. sind von zugelassenen Fachbetrieben nach Wasserhaushaltsgesetz herzustellen bzw. einzubauen.
- 5.3 Die (Teil-)Abnahmen und Sachverständigenprüfungen haben nach Baufortschritt bzw. vor Inbetriebnahme zu erfolgen.
- 5.4 In der Nähe des Bedienpults (Zapfanlage) ist eine Betriebsanweisung nach Gefahrstoffrecht für das Medium Kerosin Jet A-1 sowie eine Betriebsanweisung gemäß der diesem Bescheid in der Anlage beigefügten Musterbetriebsanweisung nach Wasserrecht auszuhängen.
- 5.5 Für den Leichtflüssigkeitsabscheider ist vor der ersten Beaufschlagung mit Abwasser eine Inbetriebnahme-Prüfung durch eine fachkundige Person durchzuführen.
- 5.6 Hinweis:  
Der Schnittpunkt zwischen der Anlage zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen und der Entwässerungs- bzw. Abwasseranlage befindet sich in Fließrichtung vor dem Leichtflüssigkeitsabscheider. Alle Regelungen in Bezug auf die Entwässerung vom Abscheider bis zur Einleitung in die öffentliche Kanalisation unterliegen daher der Entwässerungssatzung der Gemeinde Durach.

## 6. Feuerlösch- und Rettungswesen

- 6.1 Die AVV, die Richtlinien für das Feuerlösch- und Rettungswesen auf Landeplätzen vom 01.03.1983 (NfL I-72(83)), geändert am 11.10.1983 (NfL I-199/83) sowie das Arbeitsblatt des Bayerischen Staatsministeriums des Innern vom 15.11.2000 „Hinweise zum Brandschutz auf Hubschrauber-Sonderlandeplätzen (HSL) und Landeflächen für Rettungshubschrauber (LRH)“ sind zu beachten.
- 6.2 Der Hubschraubersonderlandeplatz wird von Hubschraubern bis zu einer Länge von 15 m benutzt und fällt somit unter die Brandschutzkategorie H1.
- 6.3 Folgende **Löschmittel** sind in unmittelbarer Nähe zu den Flugbetriebsflächen vorzuhalten:
- Hauptlöschmittel: Löschschaum der Mindestleistungsstufe B (Vorhaltung von mindestens 500 l Wasser; Ausstoßrate der Schaumlösung mindestens 250 L/min);
  - Zusatzlöschmittel: 23 kg Trockenlöschmittel oder 45 kg CO<sub>2</sub>, verteilt auf mehrere handlichere Feuerlöscher.
  - 2 CO<sub>2</sub>-Löcher 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 möglich sei, Schaum mit der Ausstoßrate von 250 l/min für mindestens 10 min. auszubringen und jeden Bereich der Flugbetriebsflächen zu erreichen.

- 6.4 Nach Abschluss der Installation der Feuerlöscheinrichtungen muss die tatsächliche Leistungsfähigkeit der einzelnen Einrichtungen in einem Praxistest geprüft und gegenüber der Genehmigungsbehörde nachgewiesen werden.

6.5 Nachfolgende **Rettungsgeräte** sind als Mindestausstattung ebenfalls vorzuhalten:

- 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 und Nackenschutz)
- 2 Handlampen, aufladbar
- 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 Woldecken
- 1 Verbandskasten VK DIN 14142
- 1 Verbrennungsset für Brandverletzte
- 4 Rettungsfolien

Zudem wird die Vorhaltung folgender Rettungsgeräte empfohlen:

- 2 Feuerwehrschatzausrüstungen inkl. Sicherheitsschuhen und Sicherheitsstiefeln
- 1 Glassäge
- 1 Transportunterwagen (ggf. faltbar) für die Krankentrage aus H-135-Helikoptern (zuvor Eurocopter EC 135), da diese kein eigenes Fahrgestell hat

6.6 Ausreichende Mengen an Ölbindemitteln sind vorzuhalten.

6.7 Die Löschanlage ist an die Sicherheitsstromversorgung anzuschließen.

- 6.8 Eine Brandmeldeanlage (Feuermelder) ist zu installieren, damit im Schadensfall ein direkter Alarm bei der zuständigen Feuerwehr von Dritten ausgelöst werden kann.
- 6.9 Mit den örtlich zuständigen Sicherheitsbehörden und der zuständigen Feuerwehr ist ein Alarmplan zu erstellen, stets auf dem neuesten Stand zu halten und an geeigneter Stelle gut sichtbar anzubringen.
- 6.10 Während des Flugbetriebes muss mindestens eine im Einsatz der Feuerlösch- und Rettungsgeräte sachkundige Person am Hubschrauber-sonderlandeplatz anwesend sein, die den Flugbetrieb beaufsichtigen kann. Diese Person muss Zugang zu allen notwendigen Feuerlösch-, Rettungseinrichtungen und zum Telefon haben, um die zuständigen Stellen des Rettungsdienstes und der Feuerwehr erreichen zu können.

Im Schadensfalle muss die sachkundige Person wirksame Ersthilfe leisten, einen Brand melden und den Brand bekämpfen können. Eine sofortige Eingriffszeit ist dabei sicherzustellen. Die Überwachung des Landeplatzes kann über Video-Kameras erfolgen.

Die sachkundige Person ist durch geeignete Fachkräfte erfolgreich im Gebrauch der vorhandenen Lösch- und Rettungsgeräte zu unterweisen. Ein Nachweis hierüber ist vorzulegen. Mit der/den sachkundige(n) Person(en) ist – möglichst in Kooperation mit der zuständigen Feuerwehr – mindestens einmal jährlich eine Übung an den Feuerlösch- und Rettungsgeräten (mit Wasserbetrieb) durchzuführen und zu protokollieren.

## **7. Schutz vor Fluglärm**

- 7.1 Unnötige Standlaufzeiten und Schwebeflüge sind aus Lärmschutzgründen zu vermeiden.
- 7.2 Die An- und Abflüge haben nach Möglichkeit innerhalb der in den Plänen dargestellten An- und Abflugflächen zu erfolgen.
- 7.3 Bei Starts und Landungen zwischen 22.00 Uhr und 06.00 Uhr ist nach Möglichkeit die nördliche An- und Abflugroute zu meiden.

- 7.4 An- und Abflüge sollen möglichst nicht über Wohngebiete erfolgen.
- 7.5 Spätestens zum 28.02. eines jeden Jahres ist dem Luftamt Südbayern unaufgefordert eine statistische Erhebung über alle im abgelaufenen Jahr durchgeführten Flugbewegungen – aufgeteilt in Tag- und Nachtflüge – vorzulegen.

## 8. Sonstiges

- 8.1 Die befestigten FATO- und Sicherheitsflächen sowie Vorfeld und Hubschrauberstandplatzflächen sind ordnungsgemäß zu entwässern.
- 8.2 Im Schadensfall auslaufender Treibstoff und wassergefährdende Flüssigkeiten dürfen nicht ins Erdreich gelangen. Im Falle der Versickerung kontaminierter Flüssigkeiten ins Erdreich ist ein Erdaustausch erforderlich. Die zuständigen Stellen vor Ort sind unverzüglich zu informieren.
- 8.3 Sämtliche Flugbetriebsflächen sowie die Zufahrtswege zum Hubschrauberlandeplatz sind im Winter schnee- und eisfrei zu halten. Taumittel mit chemischen Zusätzen sind nicht erlaubt.
- 8.4 Eine Flugplatzakte ist zu führen, worin u.a. die vorliegende luftverkehrsrechtliche Genehmigung, nachträgliche Änderungen, auf den Hubschraubersonderlandeplatz bezogene Verfügungen der Luftfahrtbehörde, der Alarmplan und die Flugplatzbenutzungsordnung gesammelt aufzubewahren sind.
- 8.5 Der Abschluss einer Flugplatzhalter-Haftpflichtversicherung für Personen- und Sachschäden (einschließlich der sachkundigen Person nach Nr. A.V.6.10 dieses Bescheides) über eine angemessene Deckungssumme wird empfohlen. Die Höhe der Deckungssumme soll in Absprache mit dem Versicherungsunternehmen festgelegt werden.
- 8.6 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.

- 8.7 Veränderungen am Zustand des Hubschraubersonderlandeplatzes, am Betriebszustand der zugehörigen Einrichtungen und Anlagen sowie Informationen, welche für den Flugbetrieb von Bedeutung sind, vor allem bauliche Veränderungen im An- und Abflugsektor (auch soweit es sich um vorübergehende Hindernisse, z.B. Baukräne, handelt), müssen der Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – unverzüglich angezeigt werden (E-Mail: luftamt@reg-ob.bayern.de, Fax: 089/2176-2979).
- 8.8 Auf Verlangen ist den Mitarbeitern/innen der Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – 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, bleibt vorbehalten.

#### **VII. Widerrufsvorbehalt**

Es bleibt vorbehalten, diese Genehmigung ganz oder teilweise zu widerrufen, wenn sich die Anforderungen für die Genehmigung von Hubschrauberflugplätzen sowie zu deren Anlage und Betrieb, insbesondere die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Genehmigung der Anlage und des Betriebs von Hubschrauberflugplätzen vom 19.12.2005 (veröffentlicht in BAnz. Nr. 246a vom 29.12.2005 sowie in NfL I – 36/06), ändern und eine Anpassung des Hubschraubersonderlandeplatzes Kempten-Durach an solche veränderte Anforderungen nicht möglich ist.

#### **VIII. Kostenentscheidung**

Die Sozialbau Kempten Wohnungs- und Städtebau GmbH hat die Kosten des Verfahrens zu tragen. Die Festsetzung der Kosten bleibt einer gesonderten Entscheidung vorbehalten.



**B.**

**Hinweise:**

1. Diese Genehmigung ersetzt nicht evtl. nach anderen Rechtsvorschriften erforderliche Genehmigungen oder Erlaubnisse.
2. Die Bestellung von Personen nach Ziffer A.V.6.10 dieses Bescheides entbindet nicht von der Verantwortung für die ordnungsgemäße Anlegung und Unterhaltung des Hubschraubersonderlandeplatzes und die sichere Durchführung des Flugbetriebes sowie von der Beachtung der sonstigen für die Luftfahrt geltenden Bestimmungen und Anordnungen.
3. Der Hubschraubersonderlandeplatz darf erst in Betrieb genommen werden, wenn dies aufgrund einer Abnahmeprüfung gestattet worden ist (§§ 44 Abs. 1, 53 Abs. 1 LuftVZO). Die Abnahmeprüfung ist bei der Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – rechtzeitig zu beantragen.
4. Vor Inbetriebnahme des Landeplatzes ist das diesem Bescheid im Entwurf beiliegende Sicherheitskonzept auszufüllen und durch das Luftamt Südbayern in Kraft zu setzen (Art. 4 Abs. 4 der VO (EG) 300/2008 vom 11.03.2008 i.V.m. Art. 1 der VO (EU) 1254/2009 vom 18.12.2009).
5. Beabsichtigte bauliche und betriebliche Erweiterungen und Änderungen sind der Genehmigungsbehörde unverzüglich anzuzeigen (§§ 53 Abs. 1 i. V. m. § 41 Abs. 1 LuftVZO).
6. Die Genehmigung ist zurückzunehmen, wenn die Voraussetzungen für ihre Erteilung nicht vorgelegen haben. Sie ist zu widerrufen, wenn die Voraussetzungen für ihre Erteilung nachträglich nicht nur vorübergehend entfallen sind. Sie kann widerrufen werden, wenn die erteilten Auflagen nicht eingehalten werden (§ 6 Abs. 2 Satz 4 LuftVG, §§ 48, 53 Abs. 1 LuftVZO).
7. Ordnungswidrig handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig den schriftlichen, vollziehbaren Auflagen einer Genehmigung nach § 6 Abs. 1 LuftVG zuwiderhandelt (§ 58 Abs. 1 Nr. 11 LuftVG).

**C.****Gründe:****I.****1. Antrag/Hintergrund:**

Die Sozialbau Kempten Wohnungs- und Städtebau GmbH, ein kommunales Wohnungsunternehmen mit Sitz in Kempten, Allgäuer Straße 1, 87435 Kempten, reichte bei der Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – mit Schreiben vom 24.05.2016 im Auftrag für den Zweckverband für Rettungsdienst und Feuerwehralarmierung Allgäu, Rathausplatz 22, 87435 Kempten (im Folgenden: ZRF), einen Antrag auf Genehmigung der Anlage und des Betriebs eines Hubschraubersonderlandeplatzes mit Luftrettungsstation und Hubschrauberbetankungsanlage auf dem Verkehrslandeplatz Kempten-Durach zur dauerhaften Unterbringung des Rettungshubschraubers Christoph 17 ein. Dort sollen Starts und Landungen von Hubschraubern im Rahmen des Rettungsdienstes, des Katastrophenschutzes sowie des Krankentransportes und damit im Zusammenhang stehenden Flügen wie dem Transport von Spezialisten, medizinischem Gerät, Arzneimitteln, Blutkonserven und Transplantaten nach vorheriger Genehmigung (PPR) durch den Platzhalter bei Tage und bei Nacht zulässig sein.

Diesem Antrag lagen insbesondere ein Gutachten über die Geländeeignung des freien Sachverständigen für Hubschrauberlandeplätze, Herrn Dipl.-Ing. (FH) Peter Becker, vom 13.05.2016, zuletzt überarbeitet am 22.02.2017, mit den dieser Genehmigung beigefügten Plandarstellungen sowie ein Schallimmissionsgutachten des Dr.-Ing. Peter Riedel vom 30.04.2016 bei.

Der Rettungshubschrauber Christoph 17 war bis April 2012 in einer Rettungsstation am früheren Bodenlandeplatz des Klinikums Kempten stationiert, welche im Rahmen notwendiger baulicher Erweiterungen am Klinikum zurückgebaut werden musste. Bis zu einer Entscheidung über die endgültige Unterbringung wurde Christoph 17 in diesem Zuge zunächst vorübergehend in den nordöstlichen Bereich ebendieses Verkehrslandeplatzes, ca. 150 m südlich der Weidacher Straße, verlegt, von wo aus er bis heute seinen Dienst verrichtet. Die Genehmigung der Anlage und des Betriebs der für diese Interimsstation erforderlichen Infrastruktur (Hubschrauberlandefläche, Zelthangar, Aufenthaltsräume usw.) wurde dem Platzhalter des Verkehrslandeplatzes, der Landeplatzgesellschaft Kempten-Durach mbH, mit Bescheid der Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – vom 23.11.2011

zunächst bis 31.12.2012 erteilt und schließlich mit Bescheid vom 04.10.2012 bis zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme einer neuen Luftrettungsstation verlängert.

Nach Angaben des Antragstellers könne diese lediglich für eine kurze Übergangszeit konzipierte Interimsstation nach nun mehrjähriger Nutzung ohne umfassende und kostenintensive Sanierung einem geordneten und qualifizierten Dienstbetrieb nicht mehr länger standhalten. Die Neuerrichtung einer auf Dauer ausgelegten Rettungsstation für Christoph 17 sei zwingend und zeitnah erforderlich.

Der neue Hubschraubersonderlandeplatz soll nunmehr auf einem noch herauszuteilenden Grundstück im südöstlichen Bereich des Verkehrslandeplatzes Kempten-Durach – jeweils gut 100 m südlich der Start- und Landebahn 25 und östlich der Start- und Landebahn 35 sowie etwas über 300 m südlich der heutigen Interimsstation – mit der künftigen Anschrift Bürgermeister-Batzer-Straße 30, 87471 Durach, entstehen. Betreiber des Luftrettungszentrums ist wie bisher das Bayerische Rote Kreuz (BRK) mit Rettungshubschraubern und Piloten der Bundespolizei-Fliegerstaffel Oberschleißheim. Das technische Personal stellt das BRK.

## 2. Verfahren – Beteiligung der Gebietskörperschaften und Träger öffentlicher Belange:

Die Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – bat folgende Gebietskörperschaften, Träger öffentlicher Belange und sonstige Beteiligte um Stellungnahme zu dem Antrag:

- Gemeinde Durach
- Stadt Kempten
- Gemeinde Sulzberg
- Landratsamt Oberallgäu
- Wasserwirtschaftsamt Kempten
- Regierung von Schwaben
- DFS Deutsche Flugsicherung GmbH
- Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr
- Landeplatzgesellschaft mbH Kempten-Durach

Die Gemeinde Durach trug keine grundsätzlichen Einwände gegen den Antrag vor, machte jedoch ihre Erwartung deutlich, dass den von den Duracher Bürgerinnen und Bürgern geäußerten Einwendungen hinreichend Beachtung geschenkt werde. Die Gemeinde forderte vor diesem Hintergrund insbesondere die Konkretisierung des Themas Nachtflug und eine Klärung, wie bzw. inwieweit Regelungen des Flugbetriebs (z.B. Verpflichtung zur Einhaltung der Flugkorridore, Verzicht auf eine östliche An- und Abflugroute, keine Befliegung der nördlichen An- und Abflugfläche bei Nacht, Reduzierung der Standläufe) bzw. auch zum Flugverhalten der Piloten (z.B. Sensibilisierung der Piloten wegen der besonderen Gegebenheiten am Standort Durach durch Ersteinweisung und regelmäßige Informationstermine) in der luftverkehrsrechtlichen Genehmigung selbst bzw. möglicherweise auch in ergänzenden Regelwerken verbindlich festgeschrieben werden könnten, um zugunsten der Anwohner eine maximale Reduktion der vom Luftrettungszentrum ausgehenden Fluglärmemissionen bewirken zu können.

In diesem Zusammenhang fand auf Wunsch der Gemeinde Durach am 11.05.2017 im Beisein von Vertretern des Antragsstellers sowie der Landeplatzgesellschaft eine Besprechung im Luftamt Südbayern statt, bei der die Gemeinde die Gelegenheit erhielt, ihre o.g. Aussagen nochmals vorzutragen.

Aus Sicht der Stadt Kempten und der Gemeinde Sulzberg bestehen gegen die Planung keine Bedenken.

Die Fachkundige Stelle für Wasserwirtschaft im Landratsamt Oberallgäu stellte hinsichtlich der Tankanlage und zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen fest, dass bei plangemäßer Ausführung und Beachtung der von ihr genannten Auflagen aus wasserwirtschaftlicher Sicht keine Einwände gegen das Vorhaben bestünden.

Von Seiten des Wasserwirtschaftsamts Kempten wurden keine Bedenken erhoben.

Die Regierung von Schwaben – Höhere Landesplanungsbehörde – kam in ihrer Stellungnahme zu dem Ergebnis, dass sich die aufgrund der Standortverlagerung der Rettungsstation innerhalb des Verkehrslandeplatzgeländes sowie der prognostizierten Anzahl der jährlichen Flugbewegungen ergebenden Auswirkungen auf die Umgebung nicht in landesplanerisch relevantem Umfang verändern würden.

Nach Auffassung der DFS bestehen gegen die vorgelegte Planung keine grundsätzlichen Bedenken. Dennoch wurden folgende Unstimmigkeiten festgestellt:

- Entgegen den Plandarstellungen (z.B. Übersichtsdarstellungskarten Pläne 2 und 3, Stand 08.09.2016) sei der Hubschraubersonderlandeplatz am Endanflug der Hauptwindrichtung, d.h. 156,7° (gerundet 157°), auszurichten.
- Es werde empfohlen, über die bevorzugte Anflugrichtung (156,7°) hinaus auch die beiden weiteren Anflugrichtungen gemäß Nr. 5.3.3.4 Satz 2 der AVV zu befeuern.
- Die Schwebeflugwege sollten gemäß Punkt 5.2.12 der AVV mit Schwebeflugwegmarkern versehen werden.

Das Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr teilte mit, dass durch die Errichtung der neuen Luftrettungsstation militärische Belange nicht berührt würden.

Die Landeplatzgesellschaft mbH Kempten-Durach machte ebenfalls keine grundsätzlichen Einwände gegen die Planung geltend. Aus deren Sicht seien jedoch folgende Aspekte bei der Genehmigung zu beachten:

- Der vom Sachverständigen Becker für die Anlage der Landezone für Fallschirmspringer geforderte Abstand von mindestens 250 m sei überzogen und überdies lagebedingt nicht darstellbar. Ein Abstand von 120 bis 130 m würde genügen.
- Die zur Herstellung der Vereinbarkeit des prioritären Rettungsflugbetriebs mit der allgemeinen Luftfahrt erforderlichen Betriebsabsprachen würden Einschränkungen bzgl. der Frequentierung und damit finanzielle Einbußen für die Landeplatzgesellschaft bedingen. Diese wirtschaftlichen Beeinträchtigungen seien in einer noch zu erstellenden gegenseitigen Betriebsvereinbarung zwischen dem Betreiber der Rettungsstation und der Landeplatz-GmbH zu berücksichtigen.

### 3. Verfahren – Beteiligung der Öffentlichkeit:

Darüber hinaus wurde der Antrag in der Gemeinde Durach am 25.11.2016 ortsüblich bekannt gemacht sowie vom 30.11.2016 bis 29.12.2016 zur Einsichtnahme dort ausgelegt und zusätzlich auf den Internetseiten der Gemeinde Durach veröffentlicht.

Der Gemeinde Durach bzw. der Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – gingen fristgerecht bis zum Ende der Einwendungsfrist am 12.01.2017 schriftliche Einwendungen von insgesamt 64 Anwohnern aus Durach zu. Im Wesentlichen wurde Folgendes vorgetragen:

- a) Die **Standortentscheidung** zur Unterbringung der neuen Luftrettungsstation auf dem Verkehrslandeplatz Kempten-Durach sei in mehrfacher Hinsicht fehlerhaft.
- Die Möglichkeit der Stationierung des Christoph 17 am Dachlandeplatz des Klinikums Kempten sei nicht gewollt bzw. nicht hinreichend geprüft worden. Es müsse dort nicht – wie jetzt in Durach – eine vollständig neue Rettungsstation mit Hubschraubersonderlandeplatz errichtet werden, da auf die zum Teil schon vorhandenen Einrichtungen zurückgegriffen werden könne. Durch das Beieinanderliegen von Hangar und Hubschrauberlandeplatz werde im Übrigen beiderorts an „unnötigen“ Flügen und damit an Fluglärm und Kosten gespart.
  - Nach dem Ergebnis einer Machbarkeitsstudie mit Stand vom Juli 2012 hätte dem damals ebenfalls untersuchten Standort Kempten-Ursulasried (Riederauweg, Sportplatz der Bundeswehr) der Vorzug gegeben werden müssen. Dort wären – im Gegensatz zu Kempten-Durach – alle seinerzeit geprüften umweltrelevanten Kriterien (insbesondere die Belange des Fluglärms) erfüllt gewesen. Somit sei die Entscheidung für Durach und gegen Ursulasried nicht aus vernünftigen Erwägungen, sondern aus kommunalpolitischen Motiven heraus getroffen worden.
  - Die Positionierung der neuen Rettungsstation in der Nähe des Duracher Friedhofs sei pietätlos.
- b) Die unter Hinzunahme der Hubschrauberflüge des Christoph 17 vom Verkehrslandeplatz ausgehende **Lärmbelastung** sei den Bürgern von Durach nicht mehr zumutbar.
- Für Christoph 17 sei daher im Wege einer Auflage eine angemessene Obergrenze (z.B. auf dem bisherigen Niveau bei etwa 1.700 Flugbewegungen) an jährlich zulässigen Flugbewegungen festzusetzen und damit insoweit die Eindämmung einer für die Zukunft zu erwartenden steigenden Lärmbelastung sicherzustellen. Ohne eine derartige Betriebsbe-

schränkung stünde darüber hinaus die mögliche Stationierung weiterer Rettungshubschrauber zu befürchten.

- Eine Genehmigung für die Durchführung von Starts und Landungen bei Nacht dürfe nicht erteilt werden.
- Direkt am Hangar seien Lärmschutzmaßnahmen (z.B. Lärmschutzwand) erforderlich, um eine Schallabstrahlung in Richtung der Wohnbebauung zu reduzieren.

c) Das dem Antrag beiliegende **Lärmgutachten** leide unter erheblichen Mängeln und spiegle nicht die tatsächliche Situation am Verkehrslandeplatz wider.

- Das angewandte Berechnungsverfahren sei fehlerhaft.
- Die Lärmauswirkungen würden im Gutachten auf Basis der vorgegebenen An- und Abflugrouten untersucht, welche aber faktisch nicht eingehalten würden. Damit gehe das Gutachten von falschen Annahmen aus.
- Im Lärmgutachten müssten alle auf einen Immissionsort einwirkenden Lärmquellen kumulativ betrachtet werden. Dies seien vorliegend der Flugbetrieb am Verkehrslandeplatz, die Flüge des Christoph 17, der Verkehrslärm der Autobahn sowie mögliche Lärmpegelverstärkungen durch reflektierende Flughallen, Wohngebäude, Geländeausprägungen usw. Aus einer derartigen Betrachtung werde ersichtlich, dass für die Anwohner des Verkehrslandeplatzes insgesamt unzumutbare Lärmbeeinträchtigungen auftreten würden.

d) Die Kombination von Freizeit-/Hobbyflugverkehr mit den An- und Abflügen des Rettungshubschraubers sei mit möglichen **Sicherheitsrisiken** verbunden.

## 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 § 27 Abs. 1 Nr. 5 der Verordnung über Zuständigkeiten im Verkehrswesen (ZustVVerk) sowie § 50 der Luftverkehrszulassungs-Ordnung (LuftVZO) für den Erlass dieses Bescheides sachlich und örtlich zuständig.

### **1. Formelle Genehmigungsvoraussetzungen**

Der von der Sozialbau Kempten mit Schreiben vom 24.05.2016 vorgelegte Antrag wurde während der fortschreitenden Prüfvorgänge auf Hinwirken der Genehmigungsbehörde und in Reaktion auf die im Anhörungsverfahren vorgetragenen Stellungnahmen und Einwendungen mehrfach angepasst bzw. um weitere fachliche Betrachtungen ergänzt. Damit entsprach der Antrag letztlich den Erfordernissen, welche von der Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – bestimmt wurden (§ 51 Abs. 3 LuftVZO). Anhaltspunkte, die an der Objektivität und Unvoreingenommenheit der beauftragten Gutachter und Sachverständigen zweifeln lassen, sind nicht ersichtlich.

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

Die in ihrem Aufgabenkreis möglicherweise betroffenen Gebietskörperschaften, Träger öffentlicher Belange und sonstigen Stellen wurden vom Luftamt Südbayern als Genehmigungsbehörde am Verfahren beteiligt.

Darüber hinaus wurde den evtl. durch das Vorhaben betroffenen bzw. interessierten Personen die Gelegenheit eingeräumt, die Antragsunterlagen infolge der Bekanntmachung und Auslegung persönlich bzw. über Internet einzusehen und sich hierzu zu äußern.

Nicht zuletzt wird hiermit für den Hubschraubersonderlandeplatz mit Rettungsstation eine eigenständige Genehmigung erteilt, so dass die bestehende luftverkehrsrechtliche Genehmigung des Verkehrslandeplatzes Kempten-Durach nicht geändert



werden muss. Allerdings wurden im Rahmen dieser luftverkehrsrechtlichen Genehmigung die Gesamtauswirkungen, welche sich aus den am Verkehrslandeplatz und an der Luftrettungsstation stattfindenden Flugbetrieben ergeben, geprüft sowie gegenseitige Konfliktmöglichkeiten gewürdigt bzw. berücksichtigt.

## **2. Materielle Genehmigungsvoraussetzungen**

Vor Erteilung der Genehmigung ist 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.

Neben den Stellungnahmen der Gebietskörperschaften, der Träger öffentlicher Belange und sonstiger Stellen sind die privaten Einwendungen (siehe Abschnitt C.I.2 bzw. 3 dieses Bescheides) bei der Betätigung des Verwaltungsermessens zu berücksichtigen. Diese werden im Rahmen der folgenden Begründung jeweils unter dem entsprechenden Abschnitt abgehandelt.

### **2.1 Planrechtfertigung**

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. 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.

Im vorliegenden Falle handelt es sich bei der geplanten Luftrettungsstation um eine von den Zielen des LuftVG umfasste verkehrliche Infrastrukturein-

richtung. Der dort abgewickelte Verkehr liegt wegen seines Zwecks, Rettungsdienstleistungen zu erbringen, im besonderen öffentlichen Interesse. Auch ein offensichtlicher planerischer Missgriff nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts, der die Planrechtfertigung entfallen lassen könnte, liegt nicht vor.

## 2.2 Standortentscheidung/Standortabwägung

Die Standortentscheidung begegnet aus Sicht der Genehmigungsbehörde keinen rechtlichen Bedenken, da der Zweck des Vorhabens am geplanten Standort erreicht werden kann (siehe u.a. Abschnitt C.II.2.8 zur Geländeeignung) und nach ordnungsgemäß durchgeführter Alternativenprüfung keine Standortvariante ersichtlich ist, welcher nach Berücksichtigung der entscheidungsrelevanten öffentlichen und privaten Belange eindeutig der Vorzug hätte eingeräumt werden müssen.

### 2.2.1 Grundsätzliche rechtliche Anforderungen an die Alternativenprüfung

Nach der einschlägigen Rechtsprechung können Einwände gegen eine getroffene Standortentscheidung für ein fachplanerisch gerechtfertigtes Vorhaben erst dann überzeugen, wenn sich nach Durchführung einer ordnungsgemäßen Alternativenprüfung ein anderer als der gewählte Standort unter Berücksichtigung aller für die Abwägung relevanten Belange eindeutig als die vorzugswürdige, weil öffentliche und private Belange insgesamt weniger belastende Variante hätte aufdrängen müssen oder wenn die Auswahl infolge einer fehlerhaften Ermittlung, Bewertung oder Gewichtung einzelner dieser Belange rechtserheblich fehlerhaft ist. Eine Fehlentscheidung liegt dem Grundsatz nach jedoch nicht schon deshalb vor, wenn sich eine zurückgestellte Alternative mit guten Gründen als vertretbar erwiesen hätte, sofern diese in die Alternativprüfung eingestellt worden ist (vgl. BVerwG, Urteil vom 16. März 2006, AZ. 4 A 1075.04, Rn. 98).

Bei der Standortwahl handelt es sich demnach im Kern letztlich um eine Entscheidung, die von Seiten der zuständigen Genehmigungsbehörde „nur auf die Einhaltung rechtlicher Schranken hin überprüfbar ist“. Es kann hingegen nicht deren Aufgabe sein, „durch eigene Ermittlungen und Wertungen ersatzweise zu planen und sich dabei von den Erwägungen einer ‚besseren‘

Planung leiten zu lassen“ (BVerwG, Urteil vom 16. März 2006, AZ. 4 A 1075.04, Rn. 98 analog). Im Übrigen ist es „weder üblich noch notwendig, dass für jeden ernsthaften Alternativstandort ein eigenes Verfahren eingeleitet wird, schon gar nicht hängt seine Abwägungserheblichkeit davon ab“ (vgl. VGH München, Urteil vom 02.12.2005, AZ 20 A 04.40040 bis 40048, Rn. 97).

Im Falle der vorliegenden Standortentscheidung für Durach liegt kein Verstoß gegen die o.g. Rechtsgrundsätze vor. Der für die Errichtung der Rettungsstation ausgewählte Standort im südöstlichen Bereich des Verkehrslandeplatzes Kempten-Durach ist das Ergebnis eines mehrjährigen Entscheidungsprozesses, in dessen Verlauf zahlreiche Varianten in der und um die Stadt Kempten geprüft, bewertet und gegeneinander abgewogen wurden. Eine rechtserhebliche Fehleinschätzung bei dieser Alternativenprüfung ist nicht ersichtlich. Insbesondere haben sich keine alternativen Standorte ergeben, welche nach den o.g. Grundsätzen der Rechtsprechung offensichtlich als vorzugswürdig einzustufen gewesen wären (siehe hierzu den folgenden Abschnitt 2.2.2). Dass es sich dabei, wie in Einwendungen kritisiert, um eine politische Entscheidung gehandelt habe, liegt in der Natur der Sache und ist für die rechtliche Beurteilung der Entscheidung unerheblich, solange dem Vorhaben – wie vorliegend – keine öffentlichen und privaten Belange entgegen stehen. In Bezug auf die Standortfrage gibt es damit von Seiten der Genehmigungsbehörde weder rechtlich noch sachlich eine Grundlage, den Antrag deshalb abzulehnen.

### 2.2.2 Überprüfung von Alternativstandorten

Auf Anforderung des Luftamts Südbayern hat der Antragssteller seine Standortentscheidung als Ergebnis des Anhörungsverfahrens nochmals vertieft begründet. Eine Vorgabe der Genehmigungsbehörde war, dabei ein spezielles Augenmerk auf die Abgrenzung zu den in Einwendungen konkret zur Sprache gebrachten Alternativen Dachlandeplatz Klinikum Kempten und Kempten-Ursulasried, Riederaweg, zu legen. Die Genehmigungsbehörde beurteilt die vorgelegten Ausführungen des Antragsstellers in der Bewertung und im Ergebnis als plausibel und schließt sich diesen an.

### 2.2.2.1 Stationierung auf dem Dach des Klinikums Kempten

Die Möglichkeit, die Rettungsstation auf dem Dach des Klinikums Kempten zu errichten, wurde bereits im Vorfeld der Planungen für den schließlich mit Beschluss vom 16.04.2012 planfestgestellten und mit Bescheid vom 17.04.2012 luftverkehrsrechtlich genehmigten Hubschraubersonderlandeplatz untersucht, seinerzeit jedoch aus nachvollziehbaren Gründen verworfen. Die für die dauerhafte Stationierung von Christoph 17 auf dem Klinikdach ins Feld geführten und im Folgenden thematisierten Argumente können nicht überzeugen.

#### a) Keine Berücksichtigung trotz Eignung

Zunächst wurde vorgetragen, dass dieser Standort nicht gewollt bzw. nicht ernsthaft in Erwägung gezogen worden sei, obwohl hier die für die Errichtung der Rettungsstation erforderlichen Infrastruktureinrichtungen bereits teilweise vorhanden gewesen seien. Es habe also nicht – wie nun in Durach – eine Rettungsstation komplett neu gebaut werden müssen.

Dieser Einwand geht fehl. Mit Bezug auf die plausiblen Darstellungen des Antragstellers wurde hinsichtlich der Variante Klinikdach eine Vorprüfung bereits zu dem Zeitpunkt durchgeführt, an dem bekannt wurde, dass die bisherige Bodenstation wegen Klinkerweiterungen nicht auf Dauer zur Verfügung stehen würde. Eine bedarfsnotwendige Errichtung von Luftrettungsstation und Hubschraubersonderlandeplatz inklusive Hangargebäude, Betankungsanlage und einem für eine zweite Landemöglichkeit ausreichend großem Vorfeld wäre nach damaligen Erkenntnissen und nach Bewältigung statischer und brandschutzrechtlicher Herausforderungen nur im Wege einer baulich komplexen und sehr kostenintensiven, aufgeständerten Dachlandeplatzvariante realisierbar gewesen. Vor diesem Hintergrund kam es schließlich zu der Entscheidung, den später genehmigten Hubschraubersonderlandeplatz behandlungsnah auf dem Klinikdach zu realisieren, für die Rettungsstation jedoch einen anderen, dauerhaften Standort zu finden.

Diese bedarfsbezogene und damit aus vernünftigen Erwägungen heraus vormals gefällte Entscheidung ist auch aus heutiger Sicht nicht zu beanstanden. Insbesondere bleibt für den Vortrag von Einwendern, die Rettungsstation auf dem Dach sei wegen der Möglichkeit des Rückgriffs auf schon bestehende Infrastruktur die beste und kostengünstigste Lösung, wegen der notwendigen Aufständigung kein Raum.

Zudem hätte die Realisierung der Rettungsstation auf dem Klinikdach auch nicht dem von der Bundespolizei als täglichem Nutzer geäußerten Ziel eines möglichst ebenerdigen Landebereichs Rechnung getragen, im Übrigen ist auch wegen der im Allgäu oft wechselnden Wind- und Wetterverhältnisse eine Bodenstation die deutlich vorzugswürdigere Variante.

Dass das Vorhaben angesichts dieser Anforderungen und Problemstellungen letztlich nicht weiter verfolgt wurde, ist aus Sicht der Genehmigungsbehörde daher nachvollziehbar und begegnet insoweit keinen rechtlichen Bedenken. Bereits aus der Vorprüfung war somit erkennbar, dass sich die Variante Klinikdach schon aus Gründen der Geeignetheit und Finanzierbarkeit nicht vordergründig anbot.

#### b) Wegfall „unnötiger“ Flüge

Der Einwand, dass im Falle des Beieinanderliegens von Hubschrauber Sonderlandeplatz und Rettungsstation auf dem Dach des Klinikums Kempten „unnötige“ Flüge entfallen bzw. sich die Flugzahlen dort sogar halbieren würden, ist zu kurz gegriffen.

Christoph 17 bedient neben dem Klinikum Kempten auch alle für die Luftrettung zugelassenen Kliniken in einem Radius von ca. 60 km um die Rettungsstation, weshalb je nach Einzelfall unterschiedlichste Einsatzkonstellationen und Flugabfolgen denkbar sind. Nur bei maximal 50 % der Einsätze ist das Klinikum Kempten das Ziel. Die anderen Einsätze verteilen sich auf die weiteren Kliniken im Einsatzgebiet des Christoph 17, wie z.B. die Kliniken in Immenstadt und Kaufbeuren. Bei einer Stationierung auf dem Klinikdach in Kempten wäre

also in der dortigen Umgebung, in welcher sich – ähnlich wie in Durach – Wohngebiete befinden, mit einem erheblichen Anstieg an Flugbewegungen gegenüber heute zu rechnen. Es kann auch keine sachgerechte Lösung sein, zugunsten des einen Standortes einen anderen mehr zu belasten.

Andererseits muss Christoph 17 nicht nach jedem Einsatz an die Rettungsstation zurückkehren, sondern kann bei Nutzung anderweitiger Betankungsmöglichkeiten notwendige Folgeeinsätze vom jeweiligen Standort aus direkt absolvieren. So werden wiederum Starts und Landungen an der Rettungsstation in Durach vermieden.

Letztlich kann durch die räumliche Trennung von Rettungsstation und Hubschrauberlandeplatz somit allenfalls von einer Umverteilung der Lärmimmissionen an beiden Orten, nicht jedoch von einer bezifferbaren Einsparung an Flügen ausgegangen werden.

#### 2.2.2.2 *Stationierung in Kempten-Ursulasried*

Im Verlauf der Standortsuche wurde zudem der ehemalige Bundeswehrsportplatz in Kempten-Ursulasried, Riederauweg, für die Errichtung der Rettungsstation des Christoph 17 in Betracht gezogen und im Rahmen einer Machbarkeitsstudie im Jahre 2012 hinsichtlich seiner Tauglichkeit vorgeprüft. Da der auf dieser Grundlage entworfenen Realisierungsplanung im Mai 2013 von Seiten der Stadt Kempten als der hier zuständigen Bauaufsichtsbehörde jedoch eine Absage erteilt wurde, stand Ursulasried für die Stationierung des Christoph 17 im Weiteren nicht mehr zur Verfügung.

Ungeachtet der Gründe für die Entscheidung der vor Ort zuständigen Gremien bestehen heute aus luftverkehrsrechtlicher Sicht gegen diese Ablehnung keine Bedenken. Sämtliche Einwendungen, welche sich hiergegen wenden, werden zurückgewiesen.

##### a) Ursulasried als beste Variante gemäß Machbarkeitsstudie von 2012

Unumstritten und aktenkundig ist, dass der Sportplatz in Ursulasried vom Antragsteller nach der von ihm beauftragten und veröffentlichten

ten Machbarkeitsstudie mit Stand vom 19.07.2012 als für die Errichtung der Rettungsstation zunächst zu präferierender Standort beurteilt wurde. Dem Ergebnis der Studie folgend wurde die Planung für Ursulasried bis zur baurechtlichen Ablehnung durch die Stadt Kempten im Mai 2013 konkret weiter verfolgt. U.a. wurde ein Lärmgutachten erstellt. Der in der Studie von 2012 betrachtete Vergleichsstandort auf dem Verkehrslandeplatz nahe der heutigen Interimsstation hingegen – insoweit besteht Übereinstimmung mit der Auffassung der Einwender – wurde für die dauerhafte Unterbringung des Christoph 17 als ungeeignet befunden und daher verworfen.

Die in Einwendungen vertretene Auffassung allerdings, dass das Ergebnis der Machbarkeitsstudie nach wie vor bindend und Ursulasried daher bis heute zu präferieren sei, ist unzutreffend. Selbst wenn der Standort Ursulasried heute noch zur Disposition stünde, wäre dieser allenfalls am nunmehr geplanten Standort im südöstlichen Bereich des Verkehrslandeplatzes Kempten-Durach zu messen. Dieser hat sich aus einer im Nachgang zur Ablehnung des Standorts Ursulasried im Jahre 2015 durchgeführten weiteren Auswahlprüfung, bei der vier mögliche Standortvarianten auf dem Verkehrslandeplatz selbst untersucht wurden, als allgemeinverträglichster – insbesondere weil mit mehr als 300 m südlich der heutigen Interimsstation im größtmöglichen Abstand zur vorhandenen Wohnbebauung der Gemeinde Durach liegend – und nach dem Luftrecht geeignetster Standort ergeben. Der in 2012 mit Ursulasried verglichene Standort nahe der Interimsstation wurde auch bei dieser Prüfung konsequenterweise erneut ablehnend beurteilt.

Die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie von 2012 sind folglich nicht auf den aktuellen Planungsstand übertragbar und können in Bezug auf die heutige Standortentscheidung dahinstehen. Entscheidungserheblich ist, dass – wie aus den folgenden Abschnitten ersichtlich – der Standort in Ursulasried gegenüber dem antragsgegenständlichen Standort auf dem Verkehrslandeplatz aus heutiger Sicht nicht augenscheinlich vorzugswürdig gewesen wäre.

b) Geländeeignung Ursulasried

In Ursulasried wäre aus Hindernisgründen die Errichtung eines aufwändig und kostenträchtig ausgeführten Landeplatzes auf einer erhöhten Landeplattform erforderlich gewesen, was allein schon der bereits genannten Zielvorgabe der Bundespolizei, möglichst über einen ebenerdigen Landebereich verfügen zu können, widersprochen hätte (vgl. Abschnitt C.II.2.2.2.1a).

Auch hätten seinerzeit von der Stadt Kempten vor Ort ins Auge gefasste Maßnahmen (z.B. Neubau der Umgehungsstraße „Nordspange“, künftige bauliche Einschränkungen durch Gewerbebetriebe in direkter Nachbarschaft) berücksichtigt sowie deren mögliche Auswirkungen auf die Hindernisfreiheit und damit auf die Anlage des Landeplatzes und der An- und Abflugflächen noch abschließend geklärt und bewältigt werden müssen. Derartige offene Fragen gab es mit Blick auf die Bestandssituation in Durach hingegen nicht.

Schon aufgrund dieser hinsichtlich der Geländeeignung bzw. Hindernisfreiheit bestehenden Herausforderungen und Unwägbarkeiten hätte sich der Sportplatz in Ursulasried – sofern er weiter zur Verfügung gestanden hätte – nicht zuvorderst für die Errichtung der Rettungsstation von Christoph 17 angeboten.

c) Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege

Am Standort Ursulasried wäre für die vorgesehene Nutzung als Luftrettungsstation eine vollumfängliche Neuerschließung erforderlich gewesen. Erfahrungsgemäß ist im Zusammenhang mit derartigen neuen Raumeingriffen insbesondere mit Beeinträchtigungen von naturschutzrechtlichen Belangen zu rechnen, die die Umsetzbarkeit der Maßnahme erheblich erschweren, verzögern und sogar gänzlich in Frage stellen können. Derartige unvorhersehbare Problemstellungen entfallen wiederum in Durach wegen der Möglichkeit, die bestehende Infrastruktur ohne neue Eingriffe in Natur und Landschaft zu nutzen.



#### d) Fluglärm

Auch mit Blick auf die Belange des Fluglärms hätte sich Ursulasried – entgegen der Vorträge in den Einwendungen – nicht als vorzugs- würdig aufgedrängt. Dies ergibt sich aus der Vergleichsbetrachtung der beiden Lärmgutachten des Sachverständigen Dr.-Ing. Peter Rie- del vom 07.07.2012 zu Ursulasried und vom 30.04.2016 zu Durach. Diese entsprechen sich – insbesondere schon wegen der Urheberi- dentität – hinsichtlich des Aufbaus und der angewandten Methodik, weshalb eine sachgerechte Gegenüberstellung der Ergebnisse mög- lich ist.

Diese Gegenüberstellung der in den Lärmgutachten ermittelten Im- missionswerte lässt den Schluss zu, dass weder in Durach noch in Ursulasried schädliche Umwelteinwirkungen, erhebliche Belästigun- gen oder erhebliche Nachteile für die Allgemeinheit und die Umge- bung zu erwarten sind. Die geprüften Immissionsorte befinden sich beiderorts in einem Bereich vergleichbarer Auswirkungen. Insbeson- dere sind die Lärmwerte in Durach gegenüber denjenigen in Ursu- lasried nicht als wesentlich nachteiliger zu bewerten, so dass dem letztgenannten Standort – stünde er für die Errichtung der Lufttret- tungsstation heute noch zur Verfügung – aus Fluglärmgesichtspunk- ten bei der prüfungsgegenständlichen Standortentscheidung nicht der Vorrang hätte eingeräumt werden müssen. Auch aus dem Blick- winkel des Schutzes vor Fluglärm ist die Standortentscheidung pro Durach damit rechtlich nicht zu beanstanden.

Hinsichtlich der vollumfänglichen Prüfung des Gutachtens zum be- antragten Standort auf dem Verkehrslandeplatz Kempten-Durach wird im Übrigen auf Abschnitt C.II.2.7. verwiesen.

### 2.3 **Erfordernisse der Raumordnung**

Belange der Raumordnung und der Landesplanung stehen dem Vorhaben nicht entgegen. Nach Auffassung der Regierung von Schwaben – Höhere Landesplanungsbehörde – hat die Verlagerung des Hubschrauberlande- platzes innerhalb des Verkehrslandeplatzes in Verbindung mit den prognos-

tizierten Flugbewegungen keine landesplanerische Relevanz. Dieser Auffassung schließt sich die Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – nach Prüfung an.

#### **2.4 Erfordernisse des Naturschutzes und der Landschaftspflege**

Die Maßnahme widerspricht weiterhin nicht den Erfordernissen des Naturschutzes und der Landschaftspflege. Durch die Errichtung der Luftrettungsstation auf dem Gelände des bestehenden Flugplatzes Kempten-Durach finden keine naturschutzrechtlich relevanten Eingriffe in Natur und Landschaft statt. Die Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – prüfte diese Gesichtspunkte auch im Rahmen der allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalls bei der Umweltverträglichkeit (siehe Abschnitt II.5 dieses Bescheides). Im Übrigen trugen die Naturschutzbehörden keine Einwände gegen die beantragte Maßnahme vor.

#### **2.5 Belange der Wasserwirtschaft**

Bei plangemäßer Ausführung und bei Beachtung der unter Abschnitt A.V.5 dieses Bescheides zum Thema Umgang mit wassergefährdenden Stoffen (Hubschrauberbetankung) festgesetzten Auflagen sprechen keine wirtschaftlichen Belange gegen das Vorhaben.

Insbesondere sind Überschwemmungs-, Wasserschutz-, oder ähnliche wasserwirtschaftlich bedeutsame Gebiete bzw. Flächen nicht betroffen. Wasserrechtliche Gestattungen nach dem Wasserhaushaltsgesetzes (WHG), der Abwasserordnung (AbwV) sowie dem Bayerischen Wassergesetz (BayWG) sind nicht erforderlich.

#### **2.6 Erfordernisse des Städtebaus**

Die auf dem Gelände des bestehenden Verkehrslandeplatzes Kempten-Durach geplante Maßnahme berührt auch keine Belange des Städtebaus. Insbesondere ist eine Beeinträchtigung der kommunalen Planungshoheit der Gemeinde Durach nicht ersichtlich und wurde von dort auch nicht vorgebracht. Ebenso sind mittelbare Beeinträchtigungen durch Fluglärm, z.B. von kommunalen Einrichtungen, nicht zu erwarten.

## 2.7 Schutz vor Fluglärm

Der Neubau des Hubschraubersonderlandeplatzes mit Luftrettungsstation ist unter Berücksichtigung der im Rahmen dieses Bescheids verfügbaren Auflagen mit den Belangen des Schutzes vor Fluglärm vereinbar.

Dies ist das Ergebnis der von der Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – getroffenen Abwägung. Grundlage der Bewertung und Beurteilung des ermittelten Ausmaßes und der Auswirkungen der flugbetriebsbedingten Geräuschemissionen am und in der Umgebung des Verkehrslandeplatzes Kempten-Durach ist hierbei das von der Sozialbau Kempten Wohnungs- und Städtebau GmbH beauftragte und von der Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – geprüfte schalltechnische Gutachten des Sachverständigen Dr.-Ing. Peter Riedel. Als Maßstab dient das im Folgenden festgesetzte Bewertungsschema.

### 2.7.1 Grundsätze und Verfahren bei der Bewertung von Lärmauswirkungen

Die Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – legt die Geringfügigkeitsschwelle (rechtliche Abwägungsschwelle) regelmäßig bei einem LAeq Tag = 52 dB(A) bzw. LAeq Nacht = 45 dB(A) sowie die Schwelle für unzumutbare Lärmauswirkungen (rechtliche Zumutbarkeitsschwelle), in Abhängigkeit der Rahmenbedingungen im konkreten Sachverhalt, bei einem LAeq Tag = 60 - 65 dB(A) bzw. LAeq Nacht = 50 - 55 dB(A) fest.

#### 2.7.1.1 *Rechtliche Rahmenbedingungen*

Am 07.06.2007 trat das novellierte Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm (FluglärmG) in Kraft, welches die Festsetzung und den Vollzug von Lärmschutzbereichen in der Umgebung von Flugplätzen regelt. Gemäß § 8 Abs. 1 Satz 3 LuftVG sind im Rahmen von Planfeststellungsverfahren die jeweils anwendbaren Werte des § 2 Abs. 2 FluglärmG zu beachten. Nach Satz 4 gilt dies gleichermaßen für Genehmigungen nach § 6 LuftVG. Daraus ergibt sich, dass die Grenzwerte des FluglärmG in Bezug auf den Fluglärm die fachplanungsrechtliche Zumutbarkeitsgrenze in Verfahren nach den §§ 8, 6 LuftVG auch festlegen, wenn der betreffende Flugplatz in den Anwendungsbereich des FluglärmG fällt. Dieser erfasst neben militärischen Flug-

plätzen typischerweise Verkehrsflughäfen bzw. -landeplätze mit Fluglinien- oder Pauschalflugreiseverkehr, letztere mit einem Verkehrsaufkommen von über 25.000 Bewegungen im Jahr.

Für Flugplätze, die wie vorliegend bereits aufgrund der im Vergleich dazu geringeren Anzahl der jährlichen Flugbewegungen vom Anwendungsbereich des FluglärmG nicht umfasst sind (siehe unten Abschnitt 2.10.2.2), ist in der Folge eine konkrete Einzelfallbewertung vorzunehmen. Sowohl Kenngrößen als auch die Berechnungsmethodik sind der sachgerechten Festlegung der zuständigen Genehmigungs- bzw. Planfeststellungsbehörde überantwortet (vgl. Wysk, Rechtliche Aspekte des neuen Fluglärmgesetzes, Zeitschrift für Lärmbekämpfung, 2007 S. 248; OVG Rheinland-Pfalz, Urteil vom 08.07.2009, Az. 8 C 10399/08, juris RdNr. 119). Aus § 8 Abs. 1 Satz 3 LuftVG leiten sich in diesem Falle somit keine verbindlichen Werte für die Abwägungsentscheidung im Rahmen dieses Genehmigungsverfahrens ab.

#### 2.7.1.2 *Kenngrößen und Methodik*

Die Genehmigungsbehörde beginnt Aspekte des Fluglärms auf der Grundlage bisheriger Rechtsprechung sowie der jahrelang gerichtlich hierzu nie beanstandeten Verfahrensweise dann abzuwägen, wenn die durch den Flugbetrieb verursachten Geräuschimmissionen in bewohnten Gebieten am Tag (6.00 Uhr – 22.00 Uhr) einen Beurteilungspegel von **52 dB(A)** bzw. in der Nacht (22.00 Uhr – 6.00 Uhr) einen Beurteilungspegel von **45 dB(A)** erwarten lassen (**rechtliche Abwägungsschwelle**). Eine atypische Situation, welche den Ansatz niedrigerer Pegel erfordern würde, besteht im vorliegenden Falle nicht. Im Übrigen beinhaltet das Lärmgutachten Karten, in welchen darunter liegende Pegelwerte, insbesondere 50 dB(A) tags und 40 dB(A) nachts, dargestellt sind. Die Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – hat auch diese Werte in den Blick genommen.

Bei der Benennung des hier anzusetzenden – auf den konkreten Einzelfall bezogenen – Bewertungsmaßstabes, ab welchem die Lärmauswirkungen als nicht mehr zumutbar einzustufen sind, orientiert sich die Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – an den Werten des § 2 Abs. 2 FluglärmG. Bei der Festlegung der Zumutbarkeitsgrenzen ist hierbei auf die Werte der Tag-Schutzzone 1 und der Nacht-Schutzzone abzustellen. Die

Werte der Tag-Schutzzone 2 markieren demgegenüber keine Grenzwerte (vgl. Wysk, Rechtliche Aspekte des neuen Fluglärngesetzes, Zeitschrift für Lärmbekämpfung, 2007 S. 248). Demnach ist die Zumutbarkeitsschwelle hinsichtlich der Geräuschemissionen aufgrund des Flugbetriebes, welche regelmäßig nicht überschritten werden soll, innerhalb eines Dauerschallpegel-Bereiches von LAeq Tag = 60 – 65 dB(A) am Tag bzw. von LAeq Nacht = 50 – 55 dB(A) in der Nacht, anzusetzen.

Die Festlegung der konkreten Zumutbarkeitsschwellen ist – wie bereits ausgeführt – von der Genehmigungsbehörde unter Würdigung und Bewertung des konkreten Sachverhalts individuell für jeden Flugplatz abzuleiten. Im Ergebnis sieht es die Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – im Falle des hier neu hinzukommenden Hubschraubersonderlandeplatzes als gerechtfertigt an, sich nach den in § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 FluglärmG bezeichneten Werten für einen neuen oder wesentlich baulich erweiterten zivilen Flugplatz zu richten.

Auch wenn Fluglärm von Hubschraubern im Vergleich zu Flächenflugzeugen mitunter als belastender wahrgenommen wird, ist vor allem aber das besondere öffentliche Interesse an der Durchführung von Rettungsflügen zur medizinischen Hilfeleistung, insbesondere in Notfällen, anzuerkennen und mit diesem erheblichen Gewicht in die Bewertung mit einzubeziehen.

Zwar tritt der Fluglärm durch den Betrieb der Rettungshubschrauber zum Fluglärm hinzu, welcher bereits heute vom Betrieb des Verkehrslandeplatzes ausgeht. Dieser Umstand ist jedoch nicht schutzmindernd, insbesondere wenn – wie hier – auch der Gesamtlärm noch deutlich unterhalb eines Dauerschallpegels von 60 dB(A) liegen wird.

**Als Zumutbarkeitsschwelle hinsichtlich der Geräuschemissionen aufgrund des Flugbetriebes, welche regelfällig nicht überschritten werden soll, werden sonach für den vorliegenden konkreten Einzelfall folgende Werte abgeleitet:**

**LAeq Tag = 60 dB(A)**

**LAeq Nacht = 50 dB(A)**

Bei den vorliegend angenommenen 360 Nacht-Flugbewegungen, d. h. im Schnitt kalendertäglich ca. zwei Flugbewegungen zwischen 22.00 Uhr und 6.00 Uhr in den verkehrsreichen sechs Monaten des Prognosejahres 2025, kommt das in Anlehnung an das FluglärmG bestehende Maximalpegelkriterium hier nicht zur Anwendung. Die jeweiligen Vorsorgezielwerte bzw. Schwellenwerte, ab welcher eine Gesundheitsgefährdung zu befürchten wäre, werden unter Berücksichtigung des lärmmedizinischen Erkenntnisstandes, wie er im FluglärmG zum Ausdruck kommt – nämlich kalendertäglich sechs Fluglärmereignisse pro Nacht – nicht erreicht.

#### 2.7.2 Ermittlung und Auswertung der flugbetriebsbedingten Geräuschemissionen für den Verkehrslandeplatz Kempten-Durach zuzüglich Rettungsstation Christoph 17

Der Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – wurde mit Antrag vom 24.05.2016 zugleich das schalltechnische Gutachten des Sachverständigen Dr.-Ing. Peter Riedel vom 30.04.2016, dessen Ergänzungen vom 19.05.2016 und 20.07.2016 sowie später die Stellungnahmen zu den Einwendungen von Anwohnern vom 26.01.2017 und vom 27.03.2017 vorgelegt.

Zweck dieses Gutachtens war die Prüfung, ob in Anbetracht des bestehenden Flugbetriebs am Verkehrslandeplatz Kempten-Durach bei zusätzlicher und dauerhafter Stationierung des Christoph 17 durch Fluggeräuschemissionen hervorgerufene schädliche Umwelteinwirkungen, erhebliche Belästigungen oder erhebliche Nachteile für die Allgemeinheit und die Umgebung zu erwarten sind. Flug- und Bodengeräusche des Verkehrslandeplatzes sowie Flug- und Bodengeräusche des Hubschraubersonderlandeplatzes wurden dabei energetisch aufaddiert. Im Ergebnis wurde nachgewiesen, dass schädliche Umwelteinwirkungen solcher Art nicht auftreten werden.

Nach umfassender Prüfung der vorgelegten gutachtlichen Ausführungen werden diese in Hinblick auf die Eingangsdaten als zutreffend sowie als nachvollziehbar und plausibel bewertet.

### 2.7.2.1 *Eingangsannahmen*

Vor diesem Hintergrund erfolgte die Berechnung der flugbetriebsbedingten Geräuschemissionen auf der Grundlage der DIN 45684-1:2013-7 (Akustik – Ermittlung von Fluggeräuschemissionen an Landeplätzen – Teil 1: Berechnungsverfahren). Dieses Verfahren kommt an Flugplätzen, die nicht – wie oben beschrieben – unter das FluglärmG fallen, regelmäßig zur Anwendung und ist allgemein anerkannt und bewährt.

Folgende Eingangsannahmen wurden darin getroffen bzw. berücksichtigt:

- als Kennzeichnungszeit die verkehrsreichsten sechs Monate des Prognosejahres 2025,
- im Hinblick auf die Betriebsrichtungsverteilung eine Realverteilung,
- für die Flugleistungs- und Emissionsdaten der am Platz verkehrenden Hubschraubertypen die aus den Datenblättern der DIN 45684-1, der Lärmliste der EASA vom 10.12.2015 und der Bekanntmachung von Lärmwerten der in der Bundesrepublik Deutschland zugelassenen Propellerflugzeuge und Hubschrauber zu entnehmenden Datensätze,
- die Bodenschallquellen des Verkehrslandeplatzes Kempten,
- die Verlängerung der Startstrecke der Flugzeuge gegenüber der Normstrecke laut Flugzeughandbuch aufgrund der Platzhöhe, der Grasbahn und der Bahneigung,
- die verminderte Steigleistung beim Start der Flugzeuge aufgrund der Platzhöhe,
- das Geländeprofil und
- die abschirmende und reflektierende Wirkung von Hindernissen auf dem Schallausbreitungsweg.
- Für den Emissionspegel der Hubschrauber beim Standlauf hat der Gutachter auf eigene Messungen zurückgegriffen und die Standlaufzeit für das Warmlaufen der Triebwerke vor dem Start und für das Abkühlen nach der Landung jeweils mit durchschnittlich zwei Minuten angesetzt.
- Der Gesamtfluglärm wurde durch eine energetische Addition der Fluggeräusche und der Bodengeräusche des Verkehrslandeplatzes

Kempton-Durach mit den Fluggeräuschen und den Bodengeräuschen der Rettungshubschrauber gebildet.

Aus Sicht der Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – sind die vorliegend angewandte Berechnungsmethodik und die in die Berechnung eingestellten vorbezeichneten Eingangsdaten als Grundlage für die Ermittlung der Lärmauswirkungen am bzw. in der Umgebung des Verkehrslandeplatzes Kempton geeignet.

#### 2.7.2.2 *Auswahl der Immissionsorte*

Auch die Auswahl der Immissionsorte („IO 1“ bis „IO 12“, vgl. Seiten 17 und 18 im Gutachten) für die Einzelpunktberechnung ist plausibel und nachvollziehbar. Sie erfolgte aufgrund folgender Kriterien:

- schutzwürdige Gebäude gemäß den Bebauungs- und Flächennutzungsplänen der Gemeinde Durach und der Stadt Kempton,
- Gebäude, die für den Schutzbereich eines Gebietes typisch sind, sowie
- Gebäude, an denen eine Überschreitung der zutreffenden Immissionsrichtwerte am ehesten möglich ist.
- Für die Gebietseinstufung der Immissionsorte wurden der auf Grundlage der Flächennutzungspläne und rechtskräftiger Bebauungspläne erstellte Empfindlichkeitsplan (Anlage 2 des Gutachtens), die bei durchgeführten Ortseinsichten vorgefundene Nutzung der Flächen und Gebäude und die unter vorstehendem Abschnitt 2.7.1 beschriebenen Bewertungsgrundlagen zugrunde gelegt.

Die ausgewählten Immissionsorte sind nach Einschätzung der Genehmigungsbehörde in Anzahl und Verteilung zweckmäßig und geeignet, die Lärmauswirkungen auf die Umgebung des Verkehrslandeplatzes repräsentativ wiederzugeben. Insbesondere wurden bei dieser Auswahl die An- und Abflugrichtungen sämtlicher verkehrender Luftfahrzeugtypen berücksichtigt.

#### 2.7.2.3 *Verkehrsprognose*

Dem schalltechnischen Gutachten liegen weiterhin die statistischen Aufzeichnungen der in den Jahren 2004 bis 2015 am Verkehrslandeplatz bzw.



in den Jahren 2000 bis 2015 an der Rettungsstation des Christoph 17 durchgeführten Flugbewegungen zugrunde. Auf deren Basis sowie der daraus abgeleiteten Trendabschätzung bis zum Prognosejahr 2025 wird für den Verkehrslandeplatz mit jährlich max. **20.000 Flugbewegungen (16.658 in den verkehrsreichsten sechs Monaten)** und für Christoph 17 mit jährlich max. **2.900 Flugbewegungen (1.800 in den verkehrsreichsten sechs Monaten)** gerechnet. Für den Nachtzeitraum (22.00 Uhr bis 6.00 Uhr) wird für die verkehrsreichsten sechs Monate prognostisch **ein Rettungseinsatz (zwei Flugbewegungen) pro Nacht** angesetzt.

In diesem Zusammenhang ist zu beachten, dass bei Erstellung dieser Verkehrsprognose zugunsten der Anwohner jeweils ein vorsorglich hoher Berechnungsansatz gewählt wurde. Folgende konkrete und nachvollziehbare Ausführungen finden sich hierzu in der Stellungnahme Herrn Dr. Riedels zu den Einwendungen vom 26.01.2017 („4. Zu den berücksichtigten Flugzahlen“), welche sich das Luftamt Südbayern in vollem Umfang zu Eigen macht.

Demnach wurde beim gewählten Ansatz von 16.658 Flugbewegungen in den verkehrsreichsten sechs Monaten für den Verkehrslandeplatz im Verhältnis zu den im Vergleichsjahr 2015 – ebenfalls in den verkehrsreichsten sechs Monaten – stattgefundenen 9.467 Flugbewegungen mit dem 1,76-fachen Faktor gerechnet. Bezogen auf den Beurteilungspegel bedeutet dies eine Sicherheitsreserve von 2,45 dB(A) zu Gunsten der Anwohner.

Hinsichtlich der Prognose für die Flüge von Christoph 17 ergibt sich angesichts der für 2025 prognostizierten 1.800 Flugbewegungen und einem Iststand 2015 von 1.609 Flugbewegungen – jeweils in den verkehrsreichsten sechs Monaten – ein Multiplikator von 1,12 und damit eine Sicherheitsreserve von 0,5 dB(A) zugunsten der Anwohner. Ein höherer Puffer ist vorliegend nicht erforderlich, da der Berechnungsansatz von 1.800 Flugbewegungen in den verkehrsreichsten sechs Monaten eines Jahres im Betrachtungszeitraum 2000 bis 2015 bislang nie erreicht wurde (vgl. Gutachten vom 30.04.2016 unter Punkt 5.1.2). Dieser Ansatz spiegelt damit den gegenwärtigen und für den Prognosezeitraum einschätzbaren Bedarf an Rettungsflügen im Einsatzgebiet des Christoph 17 in geeigneter Weise wieder.

In Bezug auf die Nachtflüge wurde angesichts der besonderen Wahrnehmungssensibilität bei Nacht in den umliegenden Wohngebieten mit zwei Flugbewegungen pro Nacht eine noch erheblich konservativere Annahme getroffen, da im Betrachtungszeitraum 2000 bis 2015 jährlich in den verkehrsreichsten sechs Monaten jeweils lediglich zwischen einer einzigen (2014) und 17 (2001) Flugbewegungen stattgefunden haben.

Nach Auffassung der Genehmigungsbehörde kann den Daten und Annahmen des Gutachters auch in diesem Punkt vollumfänglich gefolgt werden. Die der Fluglärmernmittlung zugrundegelegten Flugbewegungszahlen sind sachgerecht. Aufgrund der durch die Reserveansätze erreichte konservative Betrachtungsweise kann davon ausgegangen werden, dass die an den einzelnen Immissionsorten ankommenden Geräuschimmissionen damit letztlich tatsächlich wesentlich geringer sein werden als im Berechnungsmodell. Im Übrigen wird damit auch vermieden, dass in Jahren mit überdurchschnittlicher Flugfrequenz die dann auftretenden Schallimmissionen in der Umgebung des Verkehrslandeplatzes unberücksichtigt bleiben.

### 2.7.3 Ergebnisse des schalltechnischen Gutachtens

Von der Genehmigungsbehörde war anschließend zu prüfen, welche den Verkehrslandeplatz umgebende Bereiche ggf. durch das beantragte Vorhaben von Geräuschimmissionen oberhalb der Abwägungsschwellen betroffen sein könnten und ob damit zu rechnen ist, dass diese möglicherweise in unzumutbarem Maße von Fluglärm berührt werden.

Grundlage der Bewertung durch die Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – waren insbesondere die flächenhaften Darstellungen der vom Gutachter ermittelten energieäquivalenten A-bewerteten Dauerschallpegel für den Tages- und Nachtzeitraum sowie der Maximalpegel, welche in Form von Karten dem schalltechnischen Gutachten in der Anlage 11, Blatt 1-4, beigefügt sind, sowie die Einzelpunktberechnungen in Anlage 12, Blatt 1-2.

#### 2.7.3.1 *Lärmbelastung durch Flugbetrieb am Tag (06.00 bis 22.00 Uhr):*

Die mit einem Dauerschallpegel von  $L_{Aeq\ Tag} = 52\text{ dB(A)}$  festgelegte Abwägungsschwelle wird außerhalb des Verkehrslandeplatzes Kempten bei

der im Bereich der Dekan-Fischer-Straße, dem Friedhof Feuerschwenden, der Weidacher Straße, der Heggener Straße und der Sulzberger Straße liegenden Bebauung mit bis zu 2,1 dB(A) überschritten.

Der Bereich, innerhalb dessen bereits unzumutbare Fluglärmbelastungen [LAeq Tag = 60 dB(A)] zu erwarten sind, erreicht mit einem Abstand von mindestens 5 dB(A) hingegen keine Bebauungen außerhalb des Verkehrslandeplatzes Kempten.

#### 2.7.3.2 *Lärmbelastung durch Flugbetrieb in der Nacht (22.00 bis 06.00 Uhr):*

Der abwägungsrelevante Bereich in der Nacht wird durch die Geringfügigkeitsschwelle mit einem Dauerschallpegel von LAeq Nacht = 45 dB(A) bestimmt. Dieser Schwellenwert wird außerhalb des Verkehrslandeplatzes Kempten bei der im Bereich der Weidacher Straße und der Sulzberger Straße liegenden Bebauung mit bis zu 0,8 dB(A) geringfügig überschritten.

Der Bereich, innerhalb dessen bereits unzumutbare Fluglärmbelastungen [LAeq Nacht = 50 dB(A)] zu erwarten sind, erreicht mit einem Abstand von mindestens 4 dB(A) keine Bebauungen außerhalb des Verkehrslandeplatzes Kempten.

#### 2.7.3.3 *Fazit*

Der höchste tagsüber an der Weidacher und Heggener Straße auftretende Lärmwert von 54,1 dB(A) liegt noch mit über 5 dB(A) erheblich unter der Unzumutbarkeitsschwelle von 60 dB(A). Der höchste nachts erreichte Wert von 45,8 dB(A) im Bereich der Sulzberger Straße unterschreitet die Unzumutbarkeitsschwelle von 50 dB(A) ebenfalls erheblich um 4,2 dB(A). Weder bei Tag noch bei Nacht sind in der Umgebung des Verkehrslandeplatzes somit unzumutbare Fluglärmbelastungen zu erwarten.

Hinzu kommt, dass sich die vorbezeichneten Lärmwerte auf Basis der unter Abschnitt 2.7.2.3 prognostizierten, vorsorglich hoch angesetzten Flugbewegungszahlen ergeben. Damit werden die Ergebnisse des Gutachtens gegenüber dem praktizierten Flugbetrieb höher ausfallen; insoweit wird bei der hier getroffenen Beurteilung ein strenger Maßstab angelegt.

Eine weitere, wenn auch nur geringfügige Reserve ergibt sich daraus, dass im schalltechnischen Gutachten (siehe Ergänzung vom 20.07.2016) auch berücksichtigt wurde, dass während der Wartung der regelmäßig als Christoph 17 eingesetzten Maschine Airbus H 135 (zuvor Eurocopter EC 135) – bei welchem es sich im Übrigen um einen der modernsten, leisesten und regelmäßig in der Luftrettung eingesetzten Hubschraubertyps handelt – für eine Woche innerhalb der verkehrsreichsten sechs Monate eines Jahres eine größere Ersatzmaschine des Typs H 155 mit einem um 2,6 dB(A) höheren Schallleistungspegel eingesetzt wird. Diese Annahme wurde nicht korrigiert, obwohl der Einsatz der lautereren Maschine nach aktueller Auskunft der Bundespolizei-Fliegerstaffel nicht mehr vorgesehen ist. Als Ersatzmaschine steht wiederum eine Maschine vom Typ Airbus H 135 zur Verfügung. Damit fällt auch hier die Beurteilung der flugbetrieblichen Lärmauswirkungen gegenüber der später konkret zu erwartenden Auswirkungen strenger aus.

Im Übrigen kommt bei den vorliegend angenommenen 360 nächtlichen Flugbewegungen in den verkehrsreichen sechs Monaten das Maximalpegelkriterium nicht zur Anwendung. Die jeweiligen Vorsorgezielwerte bzw. Schwellenwerte, ab welcher eine Gesundheitsgefährdung zu befürchten wäre, werden nicht erreicht.

#### 2.7.4 Schutzmaßnahmen

Die Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – war zuletzt veranlasst zu prüfen, ob und ggf. inwieweit aufgrund der festgestellten Lärmwerte Maßnahmen zum Schutz gegen Fluglärm zu realisieren sind.

##### 2.7.4.1 *Passiver Schallschutz*

Die Verfügung passiver Schallschutzmaßnahmen auf dem Verkehrslandeplatz selbst bzw. in dessen Umgebung ist bei den o.g. ermittelten Immissionswerten nicht notwendig. Mit Bezug auf entsprechende Einwendungen sind damit auch keine Lärmschutzmaßnahmen (z.B. Lärmschutzwand) zur Reduktion der Schallabstrahlung in Richtung Wohnbebauung direkt am Hangar erforderlich. Unabhängig davon beträfe eine Schutzwand regelmäßig lediglich den Schutz vor Bodenlärm.

Ein ausreichender Schutz der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor Gefahren, erheblichen Nachteilen und erheblichen Belästigungen vor Fluglärm ist gegeben.

#### 2.7.4.2 Aktiver Schallschutz

Mit den unter Abschnitt A.V.7 dieses Bescheides getroffenen Regelungen wird dem Anliegen der Gemeinde Durach und der Anwohner, in der Umgebung des Verkehrslandeplatzes auftretende Fluggeräuschmissionen bestmöglich zu reduzieren, hinreichend Rechnung getragen. Im Falle der ermittelten Lärmwerte ist die Anordnung weiterführender Einschränkungen hier nicht erforderlich.

Ein ausreichender Schutz vor Gefahren, erheblichen Nachteilen und erheblichen Belästigungen der Bevölkerung vor Fluglärm ist in der Umgebung des Verkehrslandeplatzes gegeben.

Ungeachtet dessen wird dem Antragsteller im Hinblick auf die Vorträge von Gemeinde und Anwohnern anheimgestellt, im Rahmen der gemäß Ziffer A.V.4.3 zu erstellenden Betriebsvereinbarung im Interesse der Flugplatzanwohner konkrete flugbetriebliche Regelungen bzw. Handlungsanweisungen zur weiteren Eindämmung der Fluglärmmissionen zu treffen. In der am 11.05.2017 zwischen Vertretern der Gemeinde Durach, des Antragstellers der Landeplatzgesellschaft und des Luftamts Südbayern in der Regierung von Oberbayern erfolgte diesbezüglich bereits eine konstruktive Vorabstimmung.

#### 2.7.5 Gesamtwürdigung zum Fluglärmschutz

Die in das schalltechnische Gutachten eingestellten Eingangsdaten sind zutreffend, die angewandte Methodik ist einwandfrei. Das hieraus resultierende Ergebnis der gutachterlichen Beurteilung ist plausibel und geeignet, die Auswirkungen des Fluglärms in der Umgebung des Verkehrslandeplatzes Kempten angemessen zu bewerten.

Vorliegend ist bei der Abwägung zwischen der Lärmbelästigung durch den Hubschrauberflugbetrieb einerseits und der Durchführung von Rettungsflügen andererseits letzterer Priorität einzuräumen. Hierdurch auftretende, unvermeidbare Lärmbelästigungen sind den Anwohnern in Durach zumutbar.

Maßnahmen zum Schutz gegen Fluglärm sind mit Ausnahme der in Abschnitt A.V.7 dieses Bescheides getroffenen Anordnungen nicht erforderlich. Die Formulierung konkreter Regelungen im Sinne eines lärmvermeidenden Flugbetriebs im Rahmen der Betriebsvereinbarung unter Einbeziehung der Gemeinde Durach wurde bei der o.g. Besprechung im Luftamt bereits angebahnt.

#### 2.7.6 Einwendungen zum Thema Fluglärm

Im Anhörungsverfahren wurden zahlreiche Einwendungen zum Thema Fluglärm vorgetragen, welche im Folgenden einzeln gewürdigt, allesamt jedoch zurückgewiesen werden. Hinsichtlich der Vorträge, die das Lärmgutachten selbst betreffen, hat Herr Dr. Riedel die umfassenden und plausiblen Stellungnahmen vom 26.01.2017 bzw. 27.03.2017 vorgelegt, denen sich das Luftamt Südbayern anschließt.

##### 2.7.6.1 *Festlegung einer Obergrenze für Hubschrauberflüge*

Der vorliegende Hubschraubersonderlandeplatz mit Rettungsstation dient der Durchführung von Starts und Landungen von Hubschraubern im Rahmen des Rettungsdienstes, des Katastrophenschutzes sowie des Krankentransportes und damit im Zusammenhang stehenden Flügen wie dem Transport von Spezialisten, medizinischem Gerät, Arzneimitteln, Blutkonserven und Transplantaten nach vorheriger Genehmigung (PPR) durch den Platzhalter. Hubschrauberflüge zum/vom Hubschraubersonderlandeplatz, welche diesem Erfüllungszweck im Rahmen der Primärrettung dienen, sind im Grundsatz zu jeder Tages- und Nachtzeit zulässig. Planbare Flüge, z.B. Verlegungsflüge, dürfen dagegen gemäß Ziffern A.IV.2 und 3 dieses Bescheides nur an Werktagen im Zeitraum zwischen 6.00 Uhr und 22.00 Uhr durchgeführt werden.

Eine Nutzung des Hubschraubersonderlandeplatzes über diesen Rettungszweck hinaus ist hingegen unzulässig. Auch Tankflüge dürfen nur von den in der Luftrettung tätigen Unternehmen im Rahmen der Zweckerfüllung durchgeführt werden.

Vor diesem Hintergrund ist eine weitere Einschränkung des Flugbetriebs in Form einer verbindlichen Höchstgrenze, z.B. auf dem bisherigen Niveau von etwa 1.700 Flugbewegungen, nicht möglich. Da die Anzahl der innerhalb eines bestimmten Zeitraums auftretenden Notfälle nicht vorhersehbar ist bzw. auch in Abhängigkeit von äußeren Einflüssen (Wetterbedingungen, besondere Einsatzlagen etc.) mitunter stark schwanken kann, schließt schon alleine die Zweckbestimmung der Rettungsflüge – zumindest soweit es die Primärrettung anbetrifft – eine zahlenmäßige Limitierung der Flüge vom/zum Landeplatz im Vorhinein aus. Diesbezüglich vorgetragene Einwendungen kann somit nicht gefolgt werden.

Sofern sich künftig bei der Zahl der Flugbewegungen veränderte Voraussetzungen ergeben würden, die nach Art bzw. Umfang rechtserheblich sind bzw. sein könnten, so ist dies gegenüber der Genehmigungsbehörde anzuzeigen. Je nach Ausmaß der Auswirkungen wäre in diesem Falle u.U. die erneute Prüfung der Lärmauswirkungen und möglicher Konsequenzen, z.B. in Form der Anordnung passiver Schallschutzmaßnahmen, erforderlich. Vor diesem Hintergrund ist gemäß Ziffer A.V.7.5 dieses Bescheides jeweils zu Anfang jedes Jahres über die Anzahl der im abgelaufenen Jahr durchgeführten Flugbewegungen Rechnung zu legen. Im Übrigen wird auf das gesetzlich vorgesehene Verfahren nach Art. 75 Abs. 2 Satz 2 ff. BayVwVfG verwiesen.

Im Übrigen kann die Befürchtung von Anwohnern, eine fehlende Obergrenze bei den Flugbewegungszahlen schaffe die Voraussetzung für die Stationierung weiterer Hubschrauber der Luftrettung bzw. gar der Polizei oder der Bundeswehr, ausgeräumt werden. Entsprechend der Bestätigung der Bundespolizei-Fliegerstaffel wird auch künftig nur ein einziger Rettungshubschrauber mit dem Rufzeichen „Christoph 17“ für die Aufgaben des Rettungsdienstes in Kempten zur Verfügung stehen.

### 2.7.6.2 *Untersagung von Nachtflügen*

Auch die Forderung in Einwendungen, Nachtflugbetrieb an der Rettungsstation von Christoph 17 grundsätzlich zu untersagen, ist nicht haltbar. Insbesondere aus Lärmgesichtspunkten besteht hierzu keine Veranlassung, da in der Nachbarschaft des Verkehrslandeplatzes keine unzumutbaren Lärmbelastungen zu erwarten sind. Auf die Ausführungen in Abschnitt C.II.2.7.3.2 wird insoweit Bezug genommen.

Ein Nachtflugverbot stünde weiterhin im Widerspruch zum oben beschriebenen Zweck der Luftrettung, da Rettungseinsätze zeitlich weder vorhersehbar noch disponibel sind.

Einzig die Einschränkung, dass Verlegungsflüge grundsätzlich nur an Werktagen während der (immissionsschutzrechtlichen) Tageszeit, d.h. nur zwischen 6.00 Uhr morgens und 22.00 abends, stattfinden dürfen, ist mit Rücksicht auf die Nachtruhe der Anwohner möglich und notfallmedizinisch auch gerechtfertigt, da Verlegungsflüge dieser Art i.d.R. disponibel und nicht unmittelbar zeitkritisch sind.

Vorliegend soll Christoph 17 selbst entsprechend der Auskunft der Bundespolizei-Fliegerstaffel Oberschleißheim, welche in Kempten den Rettungshubschrauber und die Piloten stellt, bis auf weiteres während der „fliegerischen Tagzeit“, d.h. zwischen Sonnenaufgang, frühestens jedoch ab 7.00 Uhr, und Sonnenuntergang zzgl. der Dämmerungszeiten (jeweils etwa 30 min. vor bzw. nach Sonnenauf- bzw. -untergang), für Aufgaben des Rettungsdienstes zur Verfügung stehen. Ein 24-Stunden-Betrieb ist dagegen ausdrücklich nicht geplant. Starts und Landungen außerhalb der o.g. Zeiten können jedoch ausnahmsweise stattfinden, wenn Rettungseinsätze erst nach Einbruch der Dunkelheit enden oder in dringenden Notfällen schon vor der morgendlichen Dämmerung beginnen müssen. Aus diesen Gründen sind zum einen die Flugbetriebsflächen für eine Benutzung bei Dämmerung bzw. Dunkelheit u.a. mit den entsprechenden Befeuerungsanlagen ausgestattet, zum anderen sollen in der Rettungsstation für das Personal Übernachtungsmöglichkeiten und Sozialräume vorgehalten werden.



Ein Nachtflugbetrieb in ähnlichem Umfang ist im Übrigen bereits heute an der Interimsstation möglich. Die Genehmigung hierfür, welche mit Bescheid der Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – vom 23.11.2011 erteilt wurde, sah z.B. bereits die Vorhaltung einer Befeuerung für etwaige Nachteinsätze ausdrücklich vor. Insofern wird mit der vorliegenden Genehmigung tatsächlich keine neue Situation in Bezug auf die Nachtflüge geschaffen.

#### 2.7.6.3 *Fehlerhafte Berechnung der Lärmauswirkungen im Lärmgutachten*

Der Einwand, dass die im Lärmgutachten zur Ermittlung der Lärmbelastungen angewandte Berechnungsmethodik sowie die diesem zugrunde liegenden Annahmen – z.B. nur theoretische, oftmals in der Praxis aber nicht eingehaltene An- und Abflugrouten – fehlerhaft seien, wird zurückgewiesen. Es handelt sich vorliegend um ein allgemein anerkanntes und bewährtes Verfahren zur Ermittlung von flugbetriebsbedingten Geräuschemissionen. Die eingestellten Annahmen und Eingangsdaten sind als Grundlage für die Ermittlung der Lärmauswirkungen am bzw. in der Umgebung des Verkehrslandeplatzes Kempten geeignet. Die daraus gezogenen Schlüsse des Gutachters sind nachvollziehbar und ermöglichen der Genehmigungsbehörde eine rechtsfehlerfreie Abwägungsentscheidung hinsichtlich der Fluglärmbelange. Diesbezüglich wird vollumfänglich auf die vorstehenden Abschnitte C.II.2.7.2-5 verwiesen.

Im Übrigen ist die computergestützte Ermittlung der zu erwartenden Schallimmissionswerte unter Anwendung der dafür entwickelten Berechnungsvorschriften (DIN 45684-1:2013-7) vorgeschrieben, da nur auf diese Weise vergleichbare und normenkonforme Ergebnisse erzielt werden können. Der Umfang der durchzuführenden Berechnungen wäre zudem anders nicht zu bewältigen.

#### 2.7.6.4 *Falsche bzw. realitätsferne Annahmen im Gutachten*

Gemäß dem Vortrag einzelner Bürgerinnen und Bürgern beruhe die Ermittlung der Lärmbelastungen fälschlicherweise auf theoretischen, oftmals in der Praxis nicht eingehaltenen An- und Abflugrouten und berücksichtige

damit die tatsächlichen Flugrouten der Hubschrauber nicht hinreichend. Wohngebiete in der Gemeinde Durach würden regelmäßig überflogen.

Dieser Einwand geht schon deshalb fehl, weil es bislang für An- und Abflüge des Christoph 17 zur/von der Interimslandestelle noch keine festgelegten Flugrouten gibt. Diese Festlegung erfolgt erstmals im Rahmen dieser Genehmigung für den dauerhaften Standort des Hubschraubersonderlandeplatzes. Bisherige Beobachtungen zu den Flügen von Christoph 17 können demzufolge nicht als Maßstab für den künftigen Flugbetrieb herangezogen werden.

Unter Berücksichtigung der Einwendungen ist in Abschnitt A.V.7. dieses Bescheides u.a. geregelt, dass die hier genehmigten An- und Abflugflächen grundsätzlich eingehalten und Wohngebiete nicht überflogen werden sollen. Der jeweilige Pilot bzw. das ärztliche Einsatzteam entscheidet aber vor allem mit Blick auf die Sicherheit des Fluges z.B. in Abhängigkeit vom Gewicht des Hubschraubers und den Witterungsverhältnissen eigenverantwortlich und je nach Einzelfall, ob die Notsituation des Patienten eine Abweichung von den vorgegebenen An- und Abflugflächen rechtfertigt oder nicht. Hubschrauberflüge, die entsprechend dieser Erwägungen über Gebiete erfolgen, welche nicht im Bereich der genehmigten An- und Abflugflächen liegen, sind damit aus luftverkehrsrechtlicher Sicht nicht zu beanstanden und von den Anwohnern hinzunehmen.

#### *2.7.6.5 Addition von Straßenverkehrslärm und Fluglärm*

Auch der Forderung in Einwendungen, dass im Lärmgutachten alle auf einen Immissionsort einwirkenden Lärmquellen kumulativ zu betrachten seien, kann nicht gefolgt werden. Das Luftamt Südbayern schließt sich in diesem Punkt vollumfänglich den schlüssigen Ausführungen des Lärmgutachters vom 26.01.2017 an.

Demnach gibt es für eine Addition von Straßenverkehrslärm – dies gilt im Übrigen auch für den Schienenverkehrslärm – und Fluglärm weder eine rechtliche noch eine praktikable fachliche Grundlage. Für Straßenverkehr gelten die Grenzwerte der Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes - BImSchG (Verkehrslärmschutzverord-

nung - 16. BImSchV), für Fluglärm – wie bereits unter Abschnitt C.II.2.7.1 eingeführt – die Grenzwerte des FluglärmG und die Richtwerte der Lärmwirkungsforschung. Die hier jeweils maßgeblichen Beurteilungspegel werden nach unterschiedlichen Verfahren berechnet und entbehren damit der notwendigen Vergleichbarkeit.

Vielmehr sieht es der Gesetzgeber eben gerade vor, dass jede Lärmart einzeln rechnerisch ermittelt und an den für sie zutreffenden Richtwerten gemessen wird. Diese Richtwerte sind dabei für jede Lärmart grundsätzlich so bemessen, dass für den Fall des Hinzutretens weiterer Lärmarten bis zum Eintreten schädlicher Umwelteinwirkungen noch ein ausreichend hoher Toleranzbereich vorliegt.

Weder im BImSchG noch im FluglärmG ist eine Aufrechnung verschiedener Lärmarten vorgesehen. Im Gegenteil sind z.B. gemäß § 2 Abs. 2 BImSchG Flugplätze ausdrücklich vom Anwendungsbereich dieses Gesetzes ausgenommen. Somit sind auch die Durchführungsbestimmungen zum BImSchG, z.B. die TA Lärm und die 16. BImSchV für Straßen- und Schienenverkehr, für Flugplätze nicht anwendbar.

Die Durchführung einer derartigen Gesamtlärbetrachtung wäre lediglich in dem Fall geboten, in welchem lärmbedingt konkrete gesundheitliche Beeinträchtigungen zu erwarten sind. Dafür müssten jedoch Dauerschallpegel jenseits von 70 dB(A) vorliegen, die hier offensichtlich nicht erreicht werden.

Im Gegensatz dazu ist es möglich und erforderlich, mehrere zugleich auftretende, gleichartige Geräuschquellen einzeln zu ermitteln, aufzusummieren und mit den einschlägigen Grenz- oder Richtwerten zu vergleichen. Diese Vorgabe wurde im vorliegenden Falle dementsprechend umgesetzt. Der Gutachter hat die Summe aus dem aus den Flugbetrieben des Verkehrslandeplatzes sowie der Rettungsstation Christoph 17 resultierenden Fluglärm ermittelt und bewertet. Das vorliegend angewandte Verfahren zur Ermittlung des Fluglärms in der Umgebung des Verkehrslandeplatzes Kempten-Durach ist damit auch vor diesem Hintergrund nicht zu beanstanden. Die Aufrechnung sämtlicher auftretender Lärmquellen, sofern sie nicht alle gleichartig sind, ist weder sachgerecht noch gesetzlich vorgesehen.

#### 2.7.6.6 *Lärmbelastung in Feuerschwenden und am Duracher Friedhof*

Die Forderung nach einer kumulativen Lärmbetrachtung wurde insbesondere auf den Duracher **Ortsteil Feuerschwenden** bezogen vorgetragen. Hier würde nach diesem Vortrag eine derartige Gesamtbetrachtung nämlich verdeutlichen, dass sich bei Hinzukommen des Fluglärms der Rettungsstation Christoph 17 zu den bereits gegebenen hohen Lärmbelastungen aus dem Flugbetrieb auf dem Verkehrslandeplatz sowie aus dem Straßenverkehr der südlich liegenden Autobahn eine für die Anwohner unzumutbare Lärmbelastung ergeben würde. Auch dieser Vortrag wird mit Blick auf die plausiblen fachlichen Ausführungen Herrn Dr. Riedels vom 26.01.2017, welcher sich die Genehmigungsbehörde anschließt, zurückgewiesen.

Maßgeblich für die im Rahmen dieser Genehmigung aus Lärmgesichtspunkten vorzunehmende Interessenabwägung ist lediglich der auf den jeweiligen Immissionsort einwirkende summarische Fluglärm, sofern er die von der Genehmigungsbehörde festgelegte Abwägungsschwelle überhaupt überschreitet. Nach dem Ergebnis des Lärmgutachtens sind in Feuerschwenden Lärmwerte von 48,6 dB(A) bei Tage und von 41,5 dB(A) bei Nacht zu erwarten. Diese Werte liegen bereits mit 3,4 dB(A) bzw. 3,5 dB(A) unterhalb der Abwägungsschwellen von 52 dB(A)/Tag und 45 dB(A)/Nacht. Die Zumutbarkeitsschwellen von 60 dB(A)/Tag bzw. 50 dB(A)/Nacht werden mit 11,4 dB(A) bzw. 13,5 dB(A) unterschritten. Damit sind – entgegen den Einwendungen – in Feuerschwenden weder bei Tag noch bei Nacht unzumutbare Fluglärmbelastungen zu erwarten. Gesetzt den Fall, dass die Angabe von 68 dB(A) als gemessenem Wert für den Beurteilungspegel des durch die Autobahn verursachten Straßenverkehrslärms korrekt ist, kann dies jedoch dahinstehen, da – wie bereits im vorherigen Abschnitt erläutert – eine Addition mehrerer verschiedenartiger Lärmquellen nicht möglich bzw. sachgerecht ist.

Außerdem ergeht der Hinweis, dass in Feuerschwenden sowohl am Tage als auch in der Nacht im Vergleich zu den anderen elf im Lärmgutachten geprüften Immissionsorten im Umgriff des Verkehrslandeplatzes hinsichtlich des Fluglärms mit der geringsten Belastung überhaupt zu rechnen ist. Dazu hat mitunter das bei der Planung ausdrücklich berücksichtigte Anliegen der

Gemeinde Durach, auf eine östliche An- und Abflugfläche nach Möglichkeit ganz zu verzichten, beigetragen.

Auch die Einwendung, dass der Flugbetrieb an der Luftrettungsstation am nahegelegenen **Duracher Friedhof** zu einer unzumutbaren Lärmbelastung führe, wird angesichts des dort ermittelten Lärmwerts von 52,2 dB(A) am Tage zurückgewiesen. Ein gegenüber der Wohnnutzung erhöhtes Schutzniveau ergibt sich bei Friedhöfen nicht. Die relativ kurzen Lärmereignisse bei Starts und Landungen von Rettungshubschraubern sind bei Trauer- und Gedenkfeiern daher hinnehmbar. Überflüge über den Friedhof sind höchstens in dringenden Ausnahmefällen zu erwarten, da – wie oben beschrieben – von der Festlegung einer An- und Abflugfläche in Richtung Osten Abstand genommen wurde.

Im Ergebnis wird sichtbar, dass den Belangen des Fluglärms hinsichtlich der Wohnbevölkerung in Feuerschwenden sowie der Traueraktivitäten am Friedhof hinreichend entgegengekommen wurde.

#### *2.7.6.7 Fehlende Berücksichtigung von Schallreflexionen*

Sofern eingewendet wurde, dass im Lärmgutachten mögliche Lärmpegelverstärkungen durch reflektierende Flughallen, Wohngebäude und das Gelände nicht hinreichend berücksichtigt worden seien, kann ebenfalls auf die Stellungnahme des Gutachters vom 26.01.2017 Bezug genommen werden.

Demnach berücksichtigt das verwendete PC-Programm für die Schallausbreitungsrechnung jede in das Berechnungsmodell eingegebene Gebäudefassade bzw. das Geländeprofil selbständig und dies sowohl hinsichtlich schall-abschirmender als auch hinsichtlich schall-reflektierender Wirkung. Beides ist folglich im Gutachten berücksichtigt und bei genauer Betrachtung der Lärmkonturenkarten auch zu erkennen.

Die Vegetation hingegen, wie z.B. ein die Siedlung Feuerschwenden von der Autobahn abschirmender Böschungsbewuchs, wäre lärmphysikalisch nur für die Berechnung des Straßenlärms relevant. Entsprechend hat folglich die in Einwendungen monierte Beseitigung des Bewuchses keinen Einfluss auf die Berechnung des Fluglärms.

Auch im Hinblick auf die Beachtung von Schallabschirmung und -reflexion ist das im Lärmgutachten angewandte Verfahren nicht zu beanstanden. Die entsprechende Einwendung wird damit zurückgewiesen.

## 2.8 **Geländeeignung**

Die Geländeeignung ist durch das Gutachten des freien Sachverständigen für Hubschrauberlandeplätze, Herrn Dipl.-Ing. (FH) Peter Becker, vom 13.05.2016 in der zuletzt überarbeiteten Fassung vom 22.02.2017 in Verbindung mit den entsprechenden, diesem Bescheid beiliegenden Plandarstellungen nachgewiesen.

### 2.8.1 Anlage des Hubschraubersonderlandeplatzes

Ausführung und Ausdehnung der Endanflug- und Startfläche (FATO) bzw. der mit dieser identischen Aufsetz- und Abhebefläche (TLOF), der Sicherheitsfläche, der Hubschrauberstandplätze und der Schwebeflugwege entsprechen unter Berücksichtigung der verwendeten Referenzhubschrauber den Anforderungen der AVV.

So wurde im Verlauf des Verfahrens die Planung u.a. entsprechend den Anforderungen und Hinweisen der DFS angepasst. In der aktualisierten Fassung der Übersichtsdarstellungskarten (Pläne 2 und 3) vom 22.02.2017 wurde daher die FATO/TLOF von den zunächst geplanten 170° nach der im Gutachten ausgewiesenen Hauptwindrichtung für den Anflug in Richtung 157° ausgerichtet. Die Anregung der DFS, neben der Hauptanflugrichtung auch die beiden weiteren Anflugrichtungen mit einer Anflugbefeuerung auszustatten, wurde hinsichtlich des Gegenanflugs (360°) umgesetzt. Die Anflugbefeuerung der Anflugrichtung 70° wird empfohlen (siehe Ziffer A.V.2.8 und Abschnitt C.I.2 dieses Bescheides).

Der Antrag wurde darüber hinaus in Bezug auf die Markierung der Schwebeflugwege durch ergänzende Stellungnahme des Sachverständigen Becker vom 22.02.2017 konkretisiert. Der Sachverständige schlägt alternativ zu den Ausführungen unter Nr. 5.2.12 der AVV als Tageskennzeichnung eine „liegende“ Variante aus bodengleichen Betonplatten mit einem Gesamtmaß von jeweils 120 x 40 cm – in Beibehaltung des vorgeschriebenen Farb-

verhältnisses gelb-grün-gelb – sowie bzgl. des Schwebeflugwegs 1 wegen der vorgesehenen Benutzbarkeit bei Dunkelheit eine Nachtkennzeichnung entsprechend dem vorgenannten Farbanstrich in Form von gelben und grünen Unterflurfeuern vor, welche im Bedarfsfalle mit der gesamten Befeuerungsanlage gleichgeschaltet werden könnten.

Aus Sicht der Genehmigungsbehörde sind die vom Planer vorgeschlagenen Varianten in Bezug auf die Flugsicherheit mit den Vorgaben der AVV als gleichwertig einzuschätzen. Damit kann ihnen im Grundsatz gefolgt werden. Es wird jedoch ausdrücklich darauf hingewiesen, dass deren Umsetzung voraussichtlich mit einem erhöhten Anschaffungs- und Nachsorgeaufwand durch Pflege- und Reinigungsmaßnahmen (z.B. Entmoosen), Schneeräumen, Verlegung eines Stromnetzes für die Beleuchtung, Wartung usw. verbunden sein werden (siehe Ziffern A.V.2.5 und -2.11). Die in der AVV beschriebene Ausführung der Schwebeflugwegmarker wird daher empfohlen.

#### 2.8.2 An- und Abflugflächen, Hindernisfreiheit

Auch die drei festgelegten An- und Abflugflächen Nord, Süd und West entsprechen unter Berücksichtigung der verwendeten Referenzhubschrauber hinsichtlich ihrer Zahl, Ausrichtung und Dimensionierung den in den Ziffern 4.2.2.8 und -9 der AVV genannten Anforderungen. Dementsprechend sind sie an den Hauptwindrichtungen orientiert und ermöglichen damit eine hohe Nutzbarkeit des Landeplatzes.

Bei der Festlegung der An- und Abflugflächen konnte ferner der Forderung der Gemeinde Durach Rechnung getragen werden, mit Rücksicht auf die Wohnbereiche in Durach und Feuerschwenden sowie den nahegelegenen Friedhof keine östliche An- und Abflugfläche auszuweisen, ohne hierdurch – so ist den entsprechenden Ausführungen des Sachverständigen Becker zu entnehmen – einen signifikanten Verlust bzgl. des Nutzbarkeitsfaktors hinnehmen zu müssen.

Außerdem wurden im Rahmen des Eignungsgutachtens die örtlichen Gegebenheiten hinsichtlich der Hindernisfreiheit für an- und abfliegende Hubschrauber untersucht. Die nach den AVV erforderlichen Hindernisfreiflächen sind vorhanden und aus den beiliegenden Plänen und Schnitten ersichtlich.

Die mit Nachtkennzeichnungen auszustattenden Gebäude bzw. Anlagen sind unter Ziffer A.V.2.13 dieses Bescheides beschrieben.

### 2.8.3 Abstand zwischen Hubschraubersonder- und Verkehrslandeplatz

Abweichend von den Anlagenrichtlinien werden die für die Neuanlage des Hubschraubersonderlandeplatzes in Bezug auf die bereits vorhandenen Start-/Lande- bzw. Rollbahnen des Verkehrslandeplatzes mit dem Ziel des Ausschlusses der gegenseitigen Beeinträchtigung der dort stattfindenden Flugbetriebe erforderlichen Mindestabstände nicht eingehalten. Gemäß Ziffer 3.1.9., Tabelle 3-2, der AVV würde sich im vorliegenden Falle ein zwischen dem FATO-Rand des Hubschrauberlandeplatzes und der Start-/Lande- und Rollbahnen nachzuweisender Mindestabstand von 120 m ergeben. Maßstab für die Bestimmung dieses Abstands ist hier die am Verkehrslandeplatz höchstzulässige Masse der Flugzeuge von 5.700 kg. Tatsächlich werden jedoch nur Abstände von 113,30 m nach West und 107,40 m nach Nord zwischen FATO-Rand und Start-/Landebahnrand bzw. von 73,30 m nach West und 70,30 m nach Nord zwischen FATO-Rand und Rollbahnrand realisiert.

Der Gutachter führt hierzu unter Vorlage der statistisch am Verkehrslandeplatz aufgezeichneten Flugbewegungen der Jahre 2004 bis 2015 u.a. aus, dass Situationen, in denen ein Aufeinandertreffen von Rettungshubschrauber und einem ebensolchen maßgeblichen Luftfahrzeug mit einem Gewicht zwischen 2.000 und 5.700 kg – in den Jahren 2012 bis 2015 z.B. im Durchschnitt 12 Flugbewegungen – äußerst selten und damit vernachlässigbar seien. Demnach sei die Einhaltung des Abstands von 120 m zwischen FATO-Rand und Start-/Lande- und Rollbahnen aus flugsicherheitlichen Gründen nicht zwingend erforderlich. Der nach Ziffer 3.1.9., Tabelle 3-2, der AVV für Luftfahrzeuge mit einer Höchstmasse von 3.175 kg vorgegebene Mindestabstand von 60 m sei daher ausreichend.

Zum Ausschluss von Restrisiken, insbesondere konkret zur Vermeidung möglicher, zwischen den verschiedenen Flugbetrieben auftretender negativer Wechselwirkungen, z.B. durch Wirbelschleppen und Rotorabwinde, sollten lt. Gutachter zusätzlich geeignete und erforderliche Regelungen zur sicheren Betriebsabwicklung der verschiedenen Flugverkehre im Rahmen ei-



ner Betriebsvereinbarung zwischen den Betreibern der Rettungsstation und des Verkehrslandeplatzes getroffen werden.

Mit Blick auf den entsprechenden Vortrag der Landeplatzgesellschaft (siehe Abschnitt C.I.2. dieses Bescheides) wird im Rahmen der Betriebsvereinbarung auch der geforderte Abstand zwischen den Flugbetriebsflächen des Hubschraubersonderlandeplatzes und der Landezone für Fallschirmsprungbetrieb von mindestens 250 m festzulegen sein. Diese Abstandsregelung leitet sich aus Nr. 3.8 Abs. 1 der NfL II 37/00 vom 20.04.2000 ab und ist insoweit zu beachten.

Hinsichtlich weiterer Ausführungen zum Themenkreis Sicherheit sowie zu der gemäß Ziffer A.V.4.3 dieses Bescheides zu erstellenden Betriebsvereinbarung wird auf das nachfolgende Kapitel verwiesen.

Vor diesem Hintergrund kann nach Einschätzung des Luftamts Südbayern die Zustimmung zu der o.g. Abweichung erteilt werden. Die gegenüber den Vorgaben der AVV geringeren Abstände sind vorliegend hinnehmbar. Für diese Zustimmung war das Einvernehmen des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur nach Ziffer 1.1.2 Satz 2 der AVV nach dessen Auffassung nicht erforderlich, da es sich bei den Regelungen in Ziffer 3.1.9 um sog. „Soll“-Vorschriften handelt.

## 2.9 **Öffentliche Sicherheit und Ordnung, Sicherheit des Flugverkehrs**

Unter Berücksichtigung der in diesem Bescheid festgesetzten Nebenbestimmungen können vom Flugbetrieb an der Rettungsstation Christoph 17 ausgehende Gefahren für die öffentliche Sicherheit und Ordnung ausgeschlossen werden. Ebenso ist mit Beeinträchtigungen der Flugsicherheit durch das dauerhafte Hinzutreten der im besonderen öffentlichen Interesse liegenden Rettungsflüge zum Mischflugverkehr auf dem Verkehrslandeplatz nicht zu rechnen.

### 2.9.1 Brandschutzrechtliche Aspekte

Insbesondere entsprechen die unter Abschnitt A.V.5 dieses Bescheides festgesetzten Auflagen zum Feuerlösch- und Rettungswesen am Hub-

schraubersonderlandeplatz den Maßgaben der Brandschutzkategorie H1 nach AVV, unter die der Platz aufgrund der Nutzung durch Hubschrauber mit einer Länge bis zu 15 m fällt. Hierdurch ist sichergestellt, dass den Erfordernissen des Brandschutzes und des Rettungswesens ausreichend Rechnung getragen wird. Die Unterweisung der sachkundigen Person (vgl. Ziffer A.V.6.10) in die vorhandenen Lösch- und Rettungsgeräte sowie deren regelmäßige Fortbildung gewährleisten darüber hinaus, dass die sachkundige Person neben der Brandbekämpfung wirksame Ersthilfe gegenüber verletzten Personen leisten und entsprechende Notrufe absetzen kann.

### 2.9.2 Sicherheit am Hubschraubersonderlandeplatz

Zur Gewährleistung der Sicherheit auf den Flugbetriebsflächen des Hubschrauberlandeplatzes ist gemäß Ziffer A.V.4.4 dieses Bescheides die Erstellung einer Landeplatzbenutzungsordnung mit entsprechenden Betriebsregelungen durch einen Sachverständigen für den Flugbetrieb erforderlich, welche der Genehmigungsbehörde vor Inbetriebnahme der Rettungsstation zur Prüfung vorzulegen sind. Hierin sind u.a. Maßnahmen für diejenigen Fälle festzulegen, in welchen sich durch das gleichzeitige Eintreffen von zwei oder mehreren Hubschraubern bzw. auch des Tankfahrzeugs ansonsten Nutzungskollisionen am Hubschraubersonderlandeplatz ergeben könnten.

### 2.9.3 Sicherheit auf dem Verkehrslandeplatz insgesamt

Angesichts des nun nicht mehr nur übergangsweise hinzukommenden, aufgrund seines notfallmedizinischen Einsatzzwecks jederzeit vorrangigen Hubschrauberflugbetriebs des Christoph 17 zum bestehenden Mischbetrieb auf dem Verkehrslandeplatz mit seinem teilweise hohen Verkehrsaufkommen und mit den durch die gekreuzten Start- und Landebahnen für die mitunter vielen Freizeit- und Hobbypiloten verkomplizierten fliegerischen Anforderungen reichte es nach Auffassung der Genehmigungsbehörde vorliegend nicht aus, die Aspekte der Flugsicherheit an der Rettungsstation isoliert zu betrachten.

Bereits im Vorfeld der Planungen wurde dem Antragssteller und den Planern gegenüber daher mehrfach die Notwendigkeit verdeutlicht, dass mögliche Wechselwirkungen und Beeinträchtigungen zwischen den verschiede-

nen Flugbetrieben durch einen geeigneten Sachverständigen beschrieben und aus flugsicherheitlicher Sicht bewertet werden müssten. Sich ggf. aus diesen Betrachtungen ableitende erforderliche Sicherheitsmaßnahmen seien anschließend in einer Betriebsvereinbarung zwischen den Betreibern der Rettungsstation und des Verkehrslandeplatzes verbindlich festzuschreiben und der Genehmigungsbehörde vor Inbetriebnahme der Rettungsstation zur Prüfung vorzulegen (vgl. auch Abschnitt C.II.2.10.2 dieses Bescheides). Aus Sicht der Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – handelt es sich dabei um ein hinreichend geeignetes, aber auch erforderliches Instrumentarium, bei der vorliegenden Nutzungsvielfalt die Sicherheit auf dem Verkehrslandeplatz Kempten-Durach zu gewährleisten.

Der Sachverständige Becker hat in seinem Gutachten bereits verschiedene mögliche Szenarien mit Flugzeugen und Rettungshubschraubern dargestellt und entsprechende Regelungen für deren gefahrlose Abwicklung mit z.B. der Festlegung von zeitlichen und räumlichen Abständen zwischen den einzelnen Starts und Landungen vorgeschlagen sowie auf die Notwendigkeit der regelmäßigen Sensibilisierung der Piloten z.B. durch Informationsveranstaltungen und Aushänge hingewiesen.

Zudem teilte er mit, dass insbesondere gemäß der Auswertung der Veröffentlichungen der Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung sowie nach Angaben der Flugplatzverantwortlichen seit der vorläufigen Stationierung des Christoph 17 im Mai 2012 keine Vorkommnisse oder Störungen eingetreten seien, welche die Flugsicherheit am Verkehrslandeplatz gefährdet hätten bzw. einer konkreten Luftfahrzeugart hätten zugeordnet werden können.

Wie bereits zuvor aus dem Blickwinkel der Abstandsregelungen zwischen beiden Flugplatzanlagen erläutert, kommt der Sachverständige in seinem Gutachten zu dem Ergebnis, dass eine gegenseitige Beeinträchtigung bzw. Gefährdung der Flugverkehre aus dem Betrieb des Christoph 17 und dem Mischflugbetrieb am Verkehrslandeplatz grundsätzlich nicht zu erwarten sei.

Diese Feststellung des Sachverständigen Becker wurde durch ein von der Genehmigungsbehörde insbesondere aufgrund der oben beschriebenen Komplexität des am Verkehrslandeplatz Kempten-Durach herrschenden Flugbetriebs und der Besonderheit der Konstellation aus Mischflug- und

Rettungsflugbetrieb eingeholten Kurzgutachtens vom 08.08.2016 des hier als externen Sachverständigen hinzugezogenen Gutachters, Herrn Gunter Carloff, im Grundsatz bestätigt.

Vor diesem Hintergrund schließt sich das Luftamt Südbayern den nachvollziehbaren Einschätzungen der Gutachter an. Die dauerhafte Stationierung des Christoph 17 am vorgesehenen Standort auf dem Verkehrslandeplatz Kempten-Durach ist unter Berücksichtigung der in diesem Bescheid verfügbaren Auflagen, insbesondere bei Einhaltung der im Rahmen der o.g. Betriebsvereinbarung noch verbindlich festzulegenden, vom Luftamt zu prüfenden und zu genehmigenden Regelungen, ohne Gefahren für die öffentliche Sicherheit und Ordnung sowie die Sicherheit des Flugverkehrs am Verkehrslandeplatz Kempten-Durach möglich.

### **3. Gesamtabwägung**

Da das Vorhaben den Erfordernissen der Raumordnung nicht widerspricht, die Erfordernisse des Naturschutzes und der Landschaftspflege sowie des Städtebaus und der Schutz vor Fluglärm angemessen berücksichtigt sind, das in Aussicht genommene Gelände geeignet ist und auch keine Tatsachen bekannt sind, dass die öffentliche Sicherheit und Ordnung gefährdet sein könnte, konnte dem Antrag entsprochen und die luftverkehrsrechtliche Genehmigung für die Anlage und den Betrieb des Hubschraubersonderlandeplatzes Kempten-Durach erteilt werden.

Bei der Abwägung aller zu berücksichtigenden Belange war insbesondere das Interesse von Anwohnern an einer möglichst geringen Belästigung durch Hubschrauberfluglärm dem Interesse des Antragstellers an der Anlage und dem Betrieb des Hubschraubersonderlandeplatzes auf dem Verkehrslandeplatz Kempten-Durach zur Durchführung von Notfallrettungs- und Verlegungsflügen gegenüber zu stellen. Da die Durchführung von Notfallrettungsflügen im besonderen öffentlichen Interesse liegt, setzte sich dieser Belang unter Berücksichtigung der in dieser Genehmigung verfügbaren Nebenbestimmungen gegen die privaten Belange der Anwohner durch.

Im Rahmen der ordnungsgemäß durchgeführten Alternativenprüfung ergab sich ferner, dass sich kein anderer Standort vorrangig aufdrängte.

Außerdem war bei der Abwägung zu berücksichtigen, dass auf dem Verkehrslandeplatz bereits heute Rettungsflugbetrieb in vergleichbarem Umfang wie für die Zukunft beantragt stattfindet und damit keine vollständig neu hinzukommende Lärmquelle geschaffen wird.

#### **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 Sozialbau Kempten bestand keine Verpflichtung, eine UVP durchzuführen. Eine UVP ist dann durchzuführen, wenn nach Einschätzung des Luftamtes Südbayern aufgrund überschlägiger Prüfung erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen durch das Vorhaben zu erwarten sind, die nach § 12 UVPG zu berücksichtigen wären. Die Vorprüfung nach § 3c Satz 1 UVPG des Einzelfalls hat ergeben, dass von dem Vorhaben aufgrund seiner Art, seiner Größe und seines Standortes keine erheblichen nachteilige Umweltauswirkungen auf die Schutzgüter des § 2 UVPG zu erwarten sind, die im Einzelfall eine Pflicht zur Erstellung einer UVP begründen.

### **D.**

#### **Rechtsbehelfsbelehrung**

Gegen diesen Bescheid können Sie **Klage** erheben. Die Klage müssen Sie **innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe dieses Bescheides** beim Bayerischen Verwaltungsgericht Augsburg, Kornhausgasse 4, 86152 Augsburg (Postanschrift: Postfach 11 23 43, 86048 Augsburg), **schriftlich oder zur Niederschrift des Urkundsbeamten der Geschäftsstelle dieses Gerichts** erheben. Die Klage kann beim Bayerischen Verwaltungsgericht Augsburg auch **elektronisch** nach Maßgabe der Internetpräsenz der Verwaltungsgerichtsbarkeit ([www.vgh.bayern.de](http://www.vgh.bayern.de)) zu entnehmenden Bedingungen erhoben werden. **In der Klage müssen Sie den Kläger, den Beklagten (Freistaat Bayern) und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen**, ferner sollen Sie einen bestimmten Antrag stellen und die zur Begründung dienenden Tatsachen und Beweismittel angeben. Der Klageschrift sollen Sie diesen Bescheid beifügen (in Urschrift, in Abschrift oder in Ablichtung), ferner zwei Abschriften oder Ablichtungen der Klageschrift für die übrigen Beteiligten.

### **Hinweise zur Rechtsbehelfsbelehrung**

- Die Einlegung eines Rechtsbehelfs per einfacher E-Mail ist nicht zugelassen und entfaltet keine rechtlichen Wirkungen!
- Nähere Informationen zur elektronischen Klageerhebung sind der Internetpräsenz der Bayerischen Verwaltungsgerichtsbarkeit ([www.vgh.bayern.de](http://www.vgh.bayern.de)) zu entnehmen.
- Kraft Bundesrechts ist bei Prozessverfahren vor den Verwaltungsgerichten grundsätzlich ein Gebührenvorschuss zu entrichten.

Ehinger

Regierungsdirektor