



Regierung von Oberbayern • 80534 München

*Gegen Empfangsbekanntnis*

Kliniken Ostallgäu-Kaufbeuren A.d.ö.R.  
Klinikum Kaufbeuren  
Dr.-Gutermann-Straße 2  
87600 Kaufbeuren

<b>Bearbeitet von</b> Beate Hailer	<b>Telefon/Fax</b> +49 89 2176-2949 / 402949	<b>Zimmer</b> HE311	<b>E-Mail</b> <a href="mailto:beate.hailer@reg-ob.bayern.de">beate.hailer@reg-ob.bayern.de</a>
<b>Ihr Zeichen</b>	<b>Ihre Nachricht vom</b> 28.12.2017	<b>Unser Geschäftszeichen</b> 25-3-3721.4-2019-Füssen	<b>München,</b> 15.04.2019

### **Genehmigung der Anlage und des Betriebs eines Hubschraubersonderlandeplatzes auf dem Gelände des Klinikums Füssen gemäß § 6 des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG)**

#### Anlagen:

- 1 Empfangsbekanntnis g.R.
- 1 Kostenrechnung
- 1 Übersichtslageplan vom 20.09.2016, Nr. 09-0170-01 (1:25.000)
- 1 Lageplan vom 20.09.2016, Nr. 09-0170-02 (1:5.000)
- 1 Lageplan Markierung/Befeuerung vom 20.09.2016, Nr. 09-0170-03 (1:100)
- 1 Längsschnitt I vom 20.09.2016, Nr. 09-0170-04 (1:25.000/2.500)
- 1 Längsschnitt II vom 20.09.2016, Nr. 09-0170-05 (1:5.000/500)
- 1 Lageplan Orthophoto vom 20.09.2016, Nr. 09-0170-06 (1:1.000)
- 1 Übersichtslageplan/FNP vom 20.09.2016, Nr. 09-0170-07 (1:25.000)
- 1 Lageplan/Längsschnitt mit max. Baumhöhen vom 20.09.2016, Nr. 09-0170-08 (1:500/250)
- 1 Sicherheitskonzept im Entwurf

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – erlässt aufgrund des Antrags vom 28.12.2017 folgenden

**A.**

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

Dienstgebäude  
Heßstraße 130  
80797 München

Tram 20/21 Lothstraße

Telefon Vermittlung  
+49 89 2176-0

Telefax  
+49 89 2176-2914

E-Mail  
[poststelle@reg-ob.bayern.de](mailto:poststelle@reg-ob.bayern.de)

Internet  
[www.regierung-oberbayern.de](http://www.regierung-oberbayern.de)



## I. Genehmigung

Der Kliniken Ostallgäu-Kaufbeuren Anstalt des öffentlichen Rechts des Landkreises Ostallgäu und der Stadt Kaufbeuren (Im Folgenden: Antragsteller) wird gemäß § 6 LuftVG i. V. m. §§ 49 ff. der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO) die Genehmigung zur Anlage und zum Betrieb eines Landeplatzes für besondere Zwecke zur Durchführung von Starts und Landungen mit Hubschraubern (Hubschraubersonderlandeplatz) nach Sichtflugregeln bei Tage und bei Nacht am Klinikum Füssen erteilt. Die genaue Lage des Landeplatzes ergibt sich aus den beiliegenden Plänen, welche Bestandteil dieser Genehmigung sind. Diese sind mit dem Prüfvermerk der Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – versehen.

## II. Beschreibung des Hubschraubersonderlandeplatzes

1.	Bezeichnung:	Hubschraubersonderlandeplatz Klinikum Füssen
2.	Lage:	Nordöstlicher Bereich des Areals des Klinikums Füssen, Stadtbleiche 1, 87629 Füssen; Ca. 550 m östlich des Stadtzentrums Füssen (Stadtplatz)
3.	Landeplatzbezugspunkt*	Mitte der Start- und Landefläche
3.1	Geographische Lage (WGS 84):	N 47° 34' 00,98'' ; E 10° 42' 25,47''
3.2	Höhe über NN:	791,00 m über NN (2.595 ft)
4.	FATO/TLOF:  Sicherheitsfläche:  Gesamtgröße des Landeplatzes:	Größe: 21,00 m x 21,00 m Belag: befestigt (Asphalt oder Pflaster) Allseitig umlaufend mit 3,50 m Belag: Schotterrasen oder Rasengittersteine 28,00 m x 28,00 m
5.	<u>Anflugrichtungen:</u>  <u>Abflugrichtungen:</u>	rwK 125° (Hauptanflugrichtung) rwK 305° rwK 305° (Hauptabflugrichtung) rwK 125°

\*Die genaue Bestimmung der Koordinaten/Höhen des Bezugspunkts ist erst nach dem Bau des Landeplatzes 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 grundsätzlich nur von Hubschraubern mit einer höchstzulässigen Abflugmasse von 6 t benutzt werden, die in Übereinstimmung mit der Flugleistungsklasse 1 betrieben werden.
2. Flüge i. S. d. Art. 2 Abs. 2 und 9 des Bayerischen Rettungsdienstgesetzes (BayRDG) dürfen 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 nur an Werktagen während der Tageszeit und nur 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 der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Genehmigung der Anlage und des Betriebs von Hubschrauberflugplätzen vom 19.12.2005 des damaligen Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (im Folgenden: AVV) und den beigefügten Plänen anzulegen.
- 1.2 Die **FATO** ist gemäß Plan 09-0170-03 mit einer Größe von 21,00 m x 21,00 m herzustellen. Sie ist identisch mit der **TLOF**. Nachfolgend wird daher – sofern eine Differenzierung nicht angezeigt ist – ausschließlich die Bezeichnung FATO verwendet.
- 1.3 Die Neigung der FATO ist so zu bemessen, dass Wasseransammlungen auf der Oberfläche verhindert werden, 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 6 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 die FATO anschließt. Die Sicherheitsfläche ist mit einer Breite von 3,50 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 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.

Objekte, die aufgrund ihrer Funktion auf der Sicherheitsfläche erforderlich sind, dürfen, wenn sie am Rand der FATO aufgestellt sind, nicht höher als 25 cm sein und im Übrigen nicht in eine Ebene hineinragen, die in einer Höhe von 25 cm über dem Rand der FATO beginnt und vom Rand der FATO aus mit einer Steigung von 5 % nach außen ansteigt.

- 1.10 Die Flugbetriebsflächen sind ordnungsgemäß zu entwässern. Im Schadensfall auslaufender Treibstoff und Wasser gefährdende Flüssigkeiten dürfen nicht ins Erdreich gelangen. Eine ausreichende Menge an Ölbindemitteln ist vorzuhalten. Im Falle der Versickerung kontaminierter Flüssigkeiten in das Erdreich ist ein Erdaustausch erforderlich.

Die Fachkundige Stelle für Wasserwirtschaft im Landratsamt Ostallgäu ist in diesem Falle unverzüglich zu kontaktieren.

- 1.11 Ein beleuchteter und befeuerter Windrichtungsanzeiger ist in der üblichen Beschaffenheit und Farbe plangemäß außerhalb der festgelegten An- und Abflugflächen anzubringen. Dieser muss sowohl aus der Luft als auch von der Flugbetriebsfläche aus gut sichtbar sein und darf nicht durch Luftverwirbelungen beeinflusst werden.

Der bereits bestehende Windrichtungsanzeiger kann beibehalten werden, da er den o.g. Beschaffenheitsanforderungen entspricht.

Damit der Windrichtungsanzeiger jedoch vorschriftsmäßig frei angeströmt werden kann, müssen die dort nahegelegenen Bäume und Sträucher gekürzt bzw. entfernt werden.

1.12 In einem Dienstraum für die sachkundige Person sind alle für die Durchführung eines sicheren Flugbetriebes erforderlichen Einrichtungen (z. B. Feuerlösch- und Rettungsgeräte) sowie Unterlagen (z. B. Hauptflugbuch) unterzubringen. Insbesondere sind dort eine Brandmeldeanlage sowie eine Fernmeldeverbindung einzurichten, durch die die zuständigen Dienststellen der Deutschen Flugsicherung, des Deutschen Wetterdienstes, des Rettungsdienstes und der Feuerwehr erreichbar sind.

1.13 Der Zutritt durch unbefugte Personen zum Dachlandeplatz ist durch geeignete Maßnahmen zu unterbinden. An den Zugängen zum Dachlandeplatz sind entsprechende Hinweis-/Verbotsschilder anzubringen.

In diesem Zusammenhang wird auch auf Hinweis B.4. (Erstellung eines Sicherheitskonzepts) hingewiesen.

1.14 Um Fahrzeugführer auf den Straßen in der näheren Umgebung des Landeplatzes auf das Auftreten von ggf. niedrig fliegenden Luftfahrzeugen aufmerksam zu machen, sind entsprechend den Darstellungen im Plan 09-0170-06 Schilder aufzustellen, die auf Flugbetrieb hinweisen.

1.15 Der bisher bestehende Verbindungsradweg zwischen dem parallel zur Bundesstraße B16 verlaufenden Radweg und dem innerhalb des Klinikgeländes liegenden Weg „Stadtbleiche“ ist aus Sicherheitsgründen um ca. 100 m nach Nordwesten an den Rand des Klinikparkareals zu verlegen, sofern dieser weiterhin genutzt werden soll.

1.16 Die Zuwegung von den Klinikgebäuden zum Hubschrauberlandeplatz ist für die Benutzung bei Nacht ausreichend zu beleuchten. Dabei ist zu beachten, dass der Pilot beim Startvorgang bzw. im Endanflug nicht geblendet wird.

## 2. Markierungen und Kennzeichnungen

2.1 Die **Tageskennzeichnung** des Hubschraubersonderlandeplatzes muss entsprechend den Anforderungen der AVV aufgebracht werden.

2.2 Die Erkennungsmarkierung ist in Form eines roten „H“ in weißem Kreuz gem. Plan 09-0170-03 herzustellen und an der Hauptanflugrichtung auszurichten. Die Vorgaben in Nr. 5.2.2.5 i. V. m. Abbildung 5-1. der AVV sind zu beachten.

2.3 Die TLOF-Markierung ist in Form einer durchgehenden, weißen Linie mit einer Breite von 0,30 m entlang dem Rand der TLOF (Quadrat 21,00 m x 21,00 m) anzulegen.

2.4 Die **Nachtkennzeichnung** (Beleuchtung und Befeuerung) des Hubschraubersonderlandeplatzes und in dessen Umgebung muss entsprechend den Anforderungen der AVV ausgeführt werden.

- 2.5 Auf dem Landeplatz oder in der näheren Umgebung muss ein Hubschrauberflugplatz-Leuchtf Feuer an geeigneter Lage installiert sein, so dass es ungehindert nach allen Seiten ausstrahlen kann und der Pilot nicht geblendet wird.

Das bestehende Leuchtf Feuer auf dem Dach des Gebäudeteils 5 des Klinikums Füssen ist aus Plan 09-0170-06 ersichtlich und kann dort beibehalten werden.

Auf die Einhaltung der Erfordernisse der AVV, insbesondere die Taktung des Feuers, ist spätestens bei einer technisch erforderlichen Erneuerung zu achten, so dass unter Umständen eine komplette Erneuerung des Leuchtf Feuers notwendig wird.

- 2.6 Als TLOF-Randbef euerung sind 20 grüne Überflurfeuer (Rundstrahlfestfeuer) an den aus Plan 09-0170-03 ersichtlichen Positionen einzubauen. Auf die Brechbarkeit wird hingewiesen; eine dimmbare Ausführung wird empfohlen.

- 2.7 TLOF und sonstige Betriebsflächen sind durch mindestens vier Flutlichtstrahler auszuleuchten. Die Positionen sind in Plan 09-0170-03 ausgewiesen. Sie sollten möglichst außerhalb der Sicherheitsfläche positioniert werden und dürfen eine Höhe von 0,25 m nicht überschreiten. Auf die brechbare Ausführung wird hingewiesen. Weiterhin sind sie so anzubringen, dass Hubschrauberführer im Flug oder auf der Fläche arbeitendes Personal nicht geblendet werden und möglichst wenig Schattenwurf auf dem Landeplatz und den sonstigen Betriebsflächen entsteht. Die mittlere horizontale Beleuchtungsstärke der Flutlichtbeleuchtung der TLOF soll – gemessen auf der Oberfläche der TLOF – mindestens 10 Lux betragen. Die Anforderungen der AVV an Flutlichtstrahler sind zu beachten.

Sollte die Anzahl an Flutlichtstrahlern nicht ausreichen, um die o.g. erforderliche Beleuchtungsstärke zu erzielen, ist sie entsprechend zu erhöhen.

- 2.8 Die mit Hindernisfeuern in roter Farbe und einer Leuchtdichte von mindestens 10 cd/m<sup>2</sup> im horizontalen Strahlbereich (-2° bis +8°) zu ver sehenden Gebäude bzw. Gebäudeteile ergeben sich aus Plan 09-0170-06. Die Anforderungen der AVV an Hindernisfeuer sind zu beachten.

- 2.9 Die Bäume, welche sich nördlich und nordöstlich des Flugplatzes außerhalb der An- und Abflugflächen befinden und daher nicht gefällt werden müssen, sind mit Flutlichtstrahlern zu beleuchten, um bei Dunkelheit für die Piloten gut erkennbar zu sein. Die Positionen dieser Strahler sind aus Plan 09-0170-06 ersichtlich.

- 2.10 Die Beleuchtung der Klosterkirche westlich des Klinikareals ist bei nächtlichem Flugbetriebs ebenfalls einzuschalten.

- 2.11 Bef euerung und Beleuchtung müssen so auf mehrere Stromkreise eines Stromnetzes verteilt angeschlossen sein, dass bei Ausfall eines Stromkreises der Eindruck des Gesamtbef euerungsbildes erhalten bleibt.

- 2.12 Bef euerung und Beleuchtung sind an eine Notstromversorgung anzuschließen.

- 2.13 Die Befeuerung ist bei Flugbetrieb nachts (30 Minuten nach Sonnenuntergang bis 30 Minuten vor Sonnenaufgang) und tagsüber bei schlechter Sicht zu betreiben.
- 2.14 Bei künftigen Änderungen am den Hubschraubersonderlandeplatz umgebenden Gebäudebestand ist die Hindernismarkierung in Abstimmung mit dem Planersteller und dem Luftamt Südbayern anzupassen.

### 3. Hindernisfreiheit

- 3.1 Die Hindernisfreiheit muss gemäß den Anforderungen der AVV jederzeit gewährleistet sein.
- 3.2 Die im Plan 09-0170-08 rot gekennzeichneten Bäume bzw. Baumgruppen sind zu kürzen bzw. zu entfernen, damit die dort dargestellten maximal zulässigen Baumhöhen nicht mehr überschritten werden.
- 3.3 Nach Inbetriebnahme des Landeplatzes ist darauf zu achten, dass die unterhalb der Hindernisfreiflächen vorhandenen Anpflanzungen regelmäßig auf ihre Höhenentwicklung überprüft und im Bedarfsfall zurückgeschnitten werden, um ein Hineinragen in die Hindernisfreiflächen dauerhaft zu verhindern.

### 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 und der Sicherheitsfläche sowie in den An- und Abflugflächen befinden.
- 4.2 Die An- und Abflüge haben nach Möglichkeit innerhalb der in den Plänen dargestellten An- und Abflugflächen zu erfolgen.
- 4.3 Beide An- und Abflugflächen sind – wie aus den Plänen 09-0170-04 und -05 ersichtlich – von Hindernissen (Gebäude, Gebäudeteile, Bäume) durchdrungen. Um beim Start die in den Vorschriften geforderten vertikalen Mindestabstände zu den Hindernissen einhalten zu können, ist das **Startverfahren VTOL(1), sog. Rückwärtsstartverfahren, mit entsprechend hoch festgelegtem TDP (take-off decision point) verbindlich anzuwenden** (vgl. beispielhafte Darstellungen im Plan 09-0170-08).

In diesem Zusammenhang sind folgende Maßgaben zu beachten:

- Auf die einschlägigen Vorgaben in den JAR-OPS 3 und den jeweiligen Flughandbüchern der eingesetzten Hubschraubertypen wird hingewiesen.

- Die Luftfahrtteilnehmer sind vor dem Erstanflug an den Hubschraubersonderlandeplatz über die bestehende Hindernissituation und die anzuwendenden Flugverfahren in Kenntnis zu setzen.

4.4 Bei Starts und Landungen von/nach Osten ist auf Flugbetrieb durch Hängegleiter und Gleitsegel nach Absprünge vom Tegelberg-Gelände zu achten.

Die Hubschrauberpiloten sind vor dem Erstanflug zum Hubschrauberlandeplatz Klinikum Füssen auf den dortigen Flugbetrieb hinzuweisen.

4.5 Vor An- und Abflügen von/nach Nordwesten ist bei Flugbetrieb am Segelfluggelände Füssen Kontakt mit dem dortigen Tower aufzunehmen, um parallelen Flugbetrieb erforderlichenfalls aufeinander abzustimmen.

Die Hubschrauberpiloten sind vor dem Erstanflug zum Hubschrauberlandeplatz Klinikum Füssen auf den dortigen Flugbetrieb und die vorgenannte Meldepflicht hinzuweisen.

4.6 Ein Hauptflugbuch ist zu führen, in dem die einzelnen Starts und Landungen mit folgenden Eintragungen deutlich lesbar nachzuweisen sind: Datum, Uhrzeit, Kennzeichen des Hubschraubers, Art des Fluges, Anzahl der mitfliegenden Personen.

## 5. Feuerlösch- und Rettungswesen

5.1 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-Sonderlandeflächen (HSL) und Landeflächen für Rettungshubschrauber (LRH)“ sind zu beachten.

5.2 Der Landeplatz wird i.d.R. von Hubschraubern mit einer Länge von bis zu 15 m benutzt und fällt somit unter die Brandschutzkategorie H1.

5.3 Sämtliche Löscheinrichtungen für den Hubschraubersonderlandeplatz (Pumpen, Steuerung, Zumischer-Station etc.) müssen an die Notstromversorgung des Klinikums angeschlossen werden. Der Funktionserhalt der Löschanlagen über das Sicherheitsstromnetz sollte mindestens 30 Betriebsminuten betragen.

5.4 Eine Brandmeldeanlage (Feuermelder) ist vorzuhalten, damit im Schadensfall ein direkter Alarm bei der zuständigen Feuerwehr von Dritten ausgelöst werden kann.

5.5 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.

- 5.6 Die Funktionsfähigkeit der Lösch-, Rettungs- und Notrufeinrichtungen ist durch regelmäßige Wartung und Überprüfung sicherzustellen.
- 5.7 Folgende Löschmittel sind gemäß Brandschutzkategorie H1 vorzuhalten:
- Hauptlöschmittel: Löschschaum der Mindestleistungsstufe B (Vorhaltung von mind. 500 l Wasser; Ausstoßrate der Schaumlösung mindestens 250 l/min); Ausbringung z.B. mittels Schlauchleitungseinheit mit formstabilem Feuerwehrschauch mit ausreichender Länge auf einer Haspel und bereits angeschlossenen Zumisler und Hohlstrahlrohr zum sofortigen Schnellangriff;
  - Zusatzlöschmittel: 23 kg Trockenlöschmittel oder 45 kg CO<sub>2</sub>, verteilt auf mehrere handlichere Feuerlöscher;
  - 2 CO<sub>2</sub>-Löscher mit je 5 kg Inhalt für Kleinbrände z.B. in der Bordelektronik
- 5.8 Nach Abschluss der Installation der Feuerlöscheinrichtungen muss die tatsächliche Leistungsfähigkeit der einzelnen Einrichtungen in einem Praxistest geprüft und gegenüber der Genehmigungsbehörde nachgewiesen werden.
- 5.9 Die nachfolgenden Rettungsgeräte sind in unmittelbarer Nähe zum Bodenlandeplatz in geschützten Behältern bereit zu halten. Dabei ist darauf zu achten, dass die Laufwege entsprechend freigehalten werden.

Zwingend erforderliche Rettungsgeräte:

- 1 Gurttrennmesser
- 1 Feuerwehraxt
- 1 Handblechschere
- 1 Handsäge (Fuchsschwanz)
- 1 Handmetallsäge
- 1 Bolzenschneider
- 1 Alu-Anstelleiter ca. 2,0 m
- 2 Brandschutzhelme DIN EN 443 (mit Visier)
- 2 Handlampen
- 1 Einreißhaken mit Stiel
- 1 Löschdecke DIN 1869:2001 (vorher 14155L)
- 2 Paar 5-Finger-Schutzhandschuhe aus flammwidrigem und hitzebeständigem Gewebe
- 1 Krankentrage
- 1 Rettungsdecke für Verletzte
- 2 Wolldecken
- 1 Verbandskasten VK DIN 14142
- 1 Verbrennungsset für Brandverletzte, zuzüglich
- 4 Rettungsfolien

Empfohlene weitere Rettungsgeräte:

- 2 Feuerwehrschatzausrüstungen, bestehend aus Jacke, Latzhose und Sicherheitsstiefeln
- 1 Glassäge
- 1 Transportunterwagen (ggf. faltbar) für die Krankentrage aus EC 135-Helikoptern, da diese kein eigenes Fahrgestell hat

5.10 Ausreichende Mengen an Ölbindemitteln sind ebenfalls vorzuhalten.

5.11 Während des Flugbetriebes muss eine im Einsatz der Feuerlösch- und Rettungsgeräte sachkundige Person am Hubschraubersonderlandeplatz anwesend sein, die den Flugbetrieb beaufsichtigen kann. Die Person muss Zugang zu allen notwendigen Feuerlösch- und Rettungseinrichtungen einschließlich des Telefons 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 im Schadensfalle sicherzustellen. Die Überwachung des Landeplatzes kann über Video-Kameras erfolgen.

Die sachkundige Person ist durch geeignete Fachkräfte erfolgreich in die vorhandenen Lösch- und Rettungsgeräte zu unterweisen. Ein Nachweis hierüber ist vorzulegen. Mindestens alle 12 Monate ist von der sachkundigen Person eine dokumentierte Fortbildung zu absolvieren. Bei Bedarf müssen hierüber Nachweise vorgelegt werden können.

5.12 Mit der/den sachkundige(n) Person(en) ist – möglichst in Zusammenarbeit mit der zuständigen Feuerwehr – mindestens einmal jährlich eine Übung an den Feuerlösch- und Rettungsgeräten (mit Wasserbetrieb) durchzuführen und zu protokollieren.

## 6. Lärmschutz

6.1 Unnötige Standlaufzeiten und Schwebeflüge sind aus Lärmschutzgründen zu vermeiden.

6.2 An- und Abflüge sollen möglichst nicht über Wohngebiete erfolgen.

6.3 Planbarer Flugbetrieb ist auf die Tageszeit (6.00 Uhr – 22.00 Uhr Ortszeit) zu beschränken.

6.4 Zur Gewährleistung eines angemessenen Lärmpegels in den Aufenthaltsräumen des Klinikums Füssen, hierunter fallen Wohn- und Schlafräume einschließlich Übernachtungs- und Bettenräume sowie Untersuchungs-, Behandlungs- und Operationsräume, ist unter Verwendung der gutachterlichen Erkenntnisse und unter Beteiligung des medizinischen Personals zu prüfen, ob der bauliche Zustand der Fenster ausreichend ist oder ob ggf. Nachrüstungen notwendig sind.

Die Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – ist über das Ergebnis der Prüfung und die ggf. notwendigen Maßnahmen vor Inbetriebnahme des Landeplatzes zu informieren.

## **7. Sonstiges**

- 7.1 Der Hubschraubersonderlandeplatz einschließlich Zugang und Rettungswegen sind im Winter von Schnee und Eis zu befreien. Sofern Taumittel verwendet werden, müssen diese für Flugplätze geeignet sein. Die Verwendung von Streusalz ist aufgrund der starken Korrosionswirkung im gesamten Bereich des Dachlandeplatzes einschließlich der Zugänge nicht zulässig.
- 7.2 Eine Flugplatzakte ist zu führen, worin diese Genehmigung, nachträgliche Änderungen, auf den Hubschraubersonderlandeplatz bezogene Verfügungen der Luftfahrtbehörde, der Alarmplan und die Flugplatzbenutzungsordnung gesammelt aufzubewahren sind.
- 7.3 Eine Flugplatzbenutzungsordnung ist zu erstellen und vor Betriebsaufnahme der Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – vorzulegen und anschließend in der Flugplatzakte aufzubewahren. Es wird empfohlen, die Flugplatzbenutzungsordnung den Luftrettungsunternehmen, die den Landeplatz nutzen, zur Kenntnis zu geben.
- 7.4 Der Abschluss einer Flugplatzhalter-Haftpflichtversicherung für Personen- und Sachschäden (einschl. der sachkundigen Person nach Nr. A.V.5.13 dieses Bescheides) über eine angemessene Deckungssumme wird empfohlen. Die Höhe der Deckungssumme soll in Absprache mit dem Versicherungsunternehmen festgelegt werden.
- 7.5 Veränderungen am Zustand des Hubschraubersonderlandeplatzes, am Betriebszustand der zugehörigen Einrichtungen und Anlagen sowie Informationen, welche für den Flugbetrieb von Bedeutung sind, insbesondere Veränderungen im An- und Abflugsektor – auch soweit es sich um vorübergehende Hindernisse handelt (z.B. Baukräne) –, müssen der Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – unverzüglich angezeigt werden (E-Mail: luftamt@reg-ob.bayern.de, Fax: 089/2176-2979)
- 7.6 Auf Verlangen sind den Mitarbeitern 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 Hubschrauberlandeplatzes am Klinikum Füssen an solche veränderte Anforderungen nicht möglich ist.

## **VIII. Kostenentscheidung**

Die Kliniken Ostallgäu-Kaufbeuren Anstalt des öffentlichen Rechts des Landkreises Ostallgäu und der Stadt Kaufbeuren hat die Kosten des Verfahrens zu tragen. Für diesen Bescheid wird eine Gebühr in Höhe von 4.710,00 € festgesetzt. Auslagen sind nicht angefallen.

## B.

### Hinweise:

1. Diese Genehmigung ersetzt nicht nach anderen Rechtsvorschriften erforderliche Genehmigungen oder Erlaubnisse.
2. Die Bestellung von Personen nach Ziffer A.V.5.11 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 Sicherungskonzept 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. Sachverhalt/Antrag:

Die Kliniken Ostallgäu-Kaufbeuren Anstalt des öffentlichen Rechts des Landkreises Ostallgäu und der Stadt Kaufbeuren, Klinikum Kaufbeuren, Dr.-Gutermann-Straße 2, 87600 Kaufbeuren, beantragte mit Schreiben vom 28.12.2017 die Genehmigung der Anlage und des Betriebs eines Hubschraubersonderlandeplatzes für das Klinikum Füssen, Stadtbleiche 1, 87629 Füssen. Dieser soll der Durchführung von Hubschrauberflügen im Rahmen des Rettungsdienstes, Katastrophenschutz und Krankentransportes und damit in Zusammenhang stehenden Flügen wie dem Transport von medizinischen Spezialisten, medizinischem Gerät, Arzneimitteln, Blutkonserven und Transplantaten bei Tage und bei Nacht dienen.

Der für das Vorhaben vorgesehene Standort wird seit vielen Jahren bereits als Rettungslandeplatz in mit dem künftigen Flugbetrieb vergleichbarem Umfang genutzt. Diese Landestelle soll nun an die für Hubschraubersonderlandeplätze geltenden Anlagenrichtlinien angepasst werden.

Dem o.g. Antrag lag ein Gutachten über die Geländeeignung des IB Weigert, Ingenieurbüro für Flugplätze und Hubschrauberlandeplätze, Haidauerstraße 24, 93102 Pfatter, vom 20.09.2016 bei. Ein lärmtechnisches Gutachten der TÜV SÜD Industrie Service GmbH, Niederlassung München, Westendstraße 199, 80686 München vom 14.12.2018 wurde infolge des Ergebnisses der Öffentlichkeitsbeteiligung später nachgereicht.

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

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

- Stadt Füssen
- Regierung von Schwaben, Höhere Landesplanungsbehörde
- Landratsamt Ostallgäu
- Wasserwirtschaftsamt Kempten
- Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr
- DFS Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS)

Von der Stadt Füssen wurde die Zustimmung zum Antrag erteilt.

Die Regierung von Schwaben – Höhere Landesplanungsbehörde – trug keine Bedenken gegen den Antrag vor. Angesichts der bestehenden Rettungslandeplatzes und des dort seit vielen Jahren durchgeführten Flugbetriebs könne davon ausgegangen werden, dass sich die Auswirkungen des im vorliegenden Antrag prognostizierten Flugaufkommens auf die Umgebung nicht in landesplanerisch relevantem Umfang verändern würden.

Auch das Landratsamt Ostallgäu, das Wasserwirtschaftsamt Kempten und das Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr machten keine Einwände gegen das Vorhaben geltend.

Die DFS erhob ebenfalls keine Bedenken, regte jedoch eine Prüfung an, ob bzw. inwieweit sich eine gegenseitige Beeinflussung der Flugverkehre des hier geplanten Hubschrauberlandeplatzes und des in etwa 2,4 km entfernt liegenden Segelfluggeländes Füssen ergeben könne. Ggf. solle eine Betriebsabsprache zwischen den beiden Flugplätzen getroffen werden.

### 3. Verfahren – Beteiligung der Öffentlichkeit:

Der Antrag wurde mit Datum vom 05.02.2018 von der Stadt Füssen in ortsüblicher Art und Weise bekannt gemacht und vom 14.02.2018 bis einschließlich 13.03.2018 zur Einsichtnahme dort ausgelegt sowie zusätzlich über das Internet zugänglich gemacht.

Gegen das Vorhaben wurden zwei Einwendungen erhoben. Hierin trugen die Einwendungsführer insbesondere vor, dass durch die geplante Anlage des Hubschrauberlandeplatzes und die Ausrichtung der beiden An- und Abflugkorridore an ihren betroffenen Anwesen möglicherweise unzumutbare Lärmbeeinträchtigungen entstehen könnten. Die Vorlage eines Lärmgutachtens, eine Prognose über die künftigen Flugbewegungen sowie die Überprüfung von Alternativrouten wurden gefordert.

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

### 1. Formelle Genehmigungsvoraussetzungen

Die vom Antragsteller vorgelegten Unterlagen entsprachen den Antragserfordernissen, die von der Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – bestimmt wurden (§ 51 Abs. 3 LuftVZO). Anhaltspunkte, die an der Objektivität und Unvoreingenommenheit der Gutachter zweifeln lassen, sind nicht ersichtlich.

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

Darüber hinaus wurde den möglicherweise durch das Vorhaben betroffenen bzw. daran interessierten Personen die Gelegenheit eingeräumt, die Antragsunterlagen persönlich bzw. über Internet einzusehen und sich hierzu zu äußern.

## **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 Schutz vor Fluglärm 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.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 beim geplanten Hubschrauberlandeplatz um eine von den Zielen des LuftVG umfasste verkehrliche Infrastruktureinrichtung. 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 Erfordernisse der Raumordnung**

Belange der Raumordnung und der Landesplanung stehen dem Vorhaben nicht entgegen. Nach Auffassung der Regierung von Schwaben – Höhere Landesplanungsbehörde – entfaltet die Ertüchtigung der bestehenden Rettungslandestelle zum Hubschraubersonderlandeplatz in Verbindung mit dem dort zu erwartenden Flugbetrieb keine landesplanerische Relevanz.

### 2.3 Erfordernisse des Naturschutzes und der Landschaftspflege

Beeinträchtigungen naturschutzrechtlicher und landschaftspflegerischer Belange sind nicht ersichtlich und wurden von den zuständigen Stellen auch nicht vorgetragen.

### 2.4 Erfordernisse des Städtebaus

Das Vorhaben berührt auch keine Belange des Städtebaus. Diesbezüglich wurde von den hierzu betroffenen, am Verfahren beteiligten Stellen – insbesondere von der Stadt Füssen – nichts vorgetragen.

### 2.5 Schutz vor Fluglärm

Das Vorhaben ist nach § 6 Abs. 2 LuftVG unter Berücksichtigung der verfügbaren Auflagen mit den Belangen des Schutzes vor Fluglärm vereinbar.

Dies geht aus der von der Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – getroffenen Abwägung hervor. Grundlage der Bewertung und Beurteilung des ermittelten Ausmaßes und der Auswirkungen der flugbetriebsbedingten Geräuschemissionen am und in der Umgebung des geplanten Hubschrauberlandeplatzes am Klinikum Füssen ist hierbei das vom Antragsteller beauftragte schalltechnische Gutachten des Sachverständigen Dipl.-Ing. (FH) Josef Dickhuber, TÜV SÜD Industrie Service GmbH, Niederlassung München. Als Maßstab dient das im Folgenden festgesetzte Bewertungsschema.

#### 2.5.1 Bewertung der 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.

##### 2.5.1.1 *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 des Luftverkehrsgesetzes (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 §§ 8, 6 LuftVG auch dann festlegen, wenn der betreffende Flugplatz in den Anwendungsbereich des FluglärmG fällt. Dieser erfasst neben militärischen Flugplätzen typischerweise Verkehrsflughäfen bzw. -landeplätze mit Fluglinien- oder Pauschalflugreiseverkehr, letztere mit einem Verkehrsaufkommen von über 25.000 Bewegungen im Jahr.

Dies ist vorliegend jedoch nicht der Fall. Für Flugplätze, die vom FluglärmG nicht erfasst werden, ist eine konkrete Einzelfallbewertung weiterhin 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 dem Satz 3 des § 8 Abs. 1 LuftVG leiten sich in diesem Falle somit keine verbindlichen Werte für die Abwägungsentscheidung im Rahmen dieses Genehmigungsverfahrens ab.

### *2.5.1.2 Bewertungsmaßstab*

Die Genehmigungsbehörde beginnt Aspekte des Fluglärms regelmäßig dann abzuwägen, wenn die durch den Flugbetrieb verursachten Geräuschemissionen 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).

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. 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 Werte der Tag-Schutzzone 2 markieren demgegenüber keine Grenzwerte (vgl. Wysk, Rechtliche Aspekte des neuen Fluglärmgesetzes, Zeitschrift für Lärmbekämpfung, 2007 S. 248).

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 – in dem gegebenen Fall 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, da bisher kein genehmigter Hubschrauberlandeplatz vorlag.

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

LAeq Tag = 60 dB(A)  
LAeq Nacht = 50 dB(A)

Aufgrund der prognostizierten nächtlichen Flugbewegungszahlen von insgesamt 52 Flugbewegungen, d.h. 26 Starts und 26 Landungen (siehe unten Abschnitt 2.5.2.2) in den verkehrsreichsten sechs Monaten im Prognosejahr 2027 zwischen 22.00 Uhr und 6.00 Uhr, d. h. im Mittel weniger als eine Flugbewegung pro Kalendertag zwischen 22.00 Uhr und 6.00 Uhr, jeweils in den sechs verkehrsreichsten Monaten des Prognosejahres, kommt das Maximalpegelkriterium hier nicht zur Anwendung. Die jeweiligen Vorsorgezielwerte bzw. Schwellenwerte, ab welcher eine Gesundheitsgefährdung zu befürchten wäre, werden nicht erreicht.

## 2.5.2 Ermittlung der flugbetriebsbedingten Geräuschemissionen

Der Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – wurde nach Aufforderung mit Schreiben vom 03.04.2018 das Schalltechnische Gutachten des Sachverständigen Dipl.-Ing. (FH) Josef Dicklhuber vom 14.12.2018 vorgelegt. Nach umfassender Prüfung des vorgelegten Gutachtens wird dieses als nachvollziehbar und plausibel bewertet.

### 2.5.2.1 Grundlagen der Berechnung

Die Berechnung erfolgte auf der Grundlage der DIN 45684-1:2013-7 (Akustik – Ermittlung von Fluggeräuschemissionen an Landeplätzen – Teil 1: Berechnungsverfahren). Dieses Verfahren kommt an kleineren Flugplätzen regelmäßig zur Anwendung und ist (allgemein) anerkannt und bewährt. Folgende Eingangsannahmen wurden darin getroffen bzw. berücksichtigt:

- als Kennzeichnungszeit alle Wochentage während der sechs verkehrsreichsten Monate des Prognosejahres 2027; dabei wird von einer gleichmäßigen saisonalen Verteilung der Rettungseinsätze ausgegangen, d.h. 50 % der Flugbewegungen finden in den sechs verkehrsreichsten Monaten statt (siehe hierzu die weiteren Ausführungen im nachfolgenden Abschnitt 2.5.2.2)
- im Hinblick auf die Betriebsrichtungsverteilung eine Realverteilung
- für die Flugleistungs- und Emissionsdaten der am Platz verkehrenden Hubschraubertypen, die aus den Datenblätter der DIN 45684-1 zu entnehmenden Datensätze oder die Angaben des Sachverständigen für Flugplätze und Hubschrauberlandeplätze, wenn diese eine konservative Betrachtung gegenüber den Vorgaben der DIN 45684-1 darstellen
- für alle Starts in konservativer Betrachtung das sogenannte Rückwärtsstartverfahren
- als bodenbedingter Lärm die Vor- und Nachlaufphasen der Hubschrauber mit jeweils einer Minute beim Start und zwei Minuten nach der Landung
- die Berechnungen des bodenbedingten Fluglärms (Vor- und Nachlaufphase) gemäß DIN ISO 9613-2 erfolgen ohne meteorologische Korrektur
- für die Schalleistungen für die Vor- und Nachlaufphase wurde auf eigene Messungen zurückgegriffen

- die Geräusche durch den Flugverkehr und den bodenbedingten Fluglärm wurden energetisch addiert
- die abschirmende Wirkung von Gebäuden im Nahbereich ( $r=250\text{ m}$ )
- als Gitterweite für die Berechnung 10 m
- als Immissionshöhe 4 m über Boden

Die Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – kommt nach Prüfung der vorgelegten Unterlagen und Daten zu dem Ergebnis, dass die angewandte Berechnungsmethodik und die darin eingestellten Eingangsdaten geeignet sind, die Lärmauswirkungen am bzw. in der Umgebung des Hubschraubersonderlandeplatzes am Klinikum Füssen zu ermitteln.

#### 2.5.2.2 Prognose des Flugaufkommens

Dem schalltechnischen Gutachten lagen als Ausgangsdaten die im Folgenden dargestellten Aufzeichnungen der Flugbewegungen, welche in den Jahren 2013 bis 2017 an der bisherigen Rettungslandestelle stattfanden, zugrunde. Eine Einteilung nach Tag- und Nachtflügen erfolgte bislang nicht. Ebenso konnten keine differenzierten Angaben zur saisonalen bzw. wochentäglichen Verteilung der Flugbewegungen gemacht werden.

Jahr	2013	2014	2015	2016	2017
Flugbewegungen gesamt	206	240	288	324	360

Zudem berücksichtigte der Lärmgutachter für seine Verkehrsprognose die Einschätzung des Klinikums Füssen, dass die Zunahme der Flugbewegungen in den letzten Jahren (zwischen 2013 und 2017) um insgesamt ca. 57 % für die künftige Entwicklung des Flugaufkommens bis ins Prognosejahr 2027 nicht repräsentativ sei. Diese Steigerung sei vielmehr auf in dieser Zeit umgesetzte Angebotserweiterungen des Klinikums (z.B. Einrichtung eines Linksherzkathetermessplatzes, Kooperation mit der Klinik in Reutte/Österreich) zurückzuführen. Eine Trendabschätzung für die Zukunft ließe sich hieraus jedoch nicht ableiten. Lt. Klinikum sei – ausgehend vom Bezugsjahr 2017 – maximal eine weitere, mäßige Steigerung um insgesamt 20 % bis zum Prognosejahr 2027 realistisch.

Auf Basis vorgenannter Kriterien ging der Gutachter damit bei der Ermittlung der Fluglärmbelastung für das Prognosejahr 2027 von einem ein Verkehrsaufkommen von insgesamt 432 Flugbewegungen pro Jahr ( $360\text{ Flugbewegungen} \cdot 1,2$ ) bzw. 216 Flugbewegungen in den sechs verkehrsreichsten Monaten aus. Für den Nachtzeitraum (22.00 Uhr bis 6.00 Uhr) wird zudem für die verkehrsreichsten sechs Monate prognostisch ein Rettungseinsatz (zwei Flugbewegungen) pro Woche, also 52 Flugbewegungen in den sechs verkehrsreichsten Monaten angesetzt.

Nach Auffassung der Genehmigungsbehörde kann den Daten und Annahmen des Gutachters auch in diesem Punkt vollumfänglich gefolgt werden. Die der Fluglärmermittlung zugrunde gelegten Flugbewegungszahlen sind sachgerecht.

### 2.5.2.3 Ergebnisse des schalltechnischen Gutachtens

Im Folgenden war zu prüfen, welche Betroffenheiten durch das beantragte Vorhaben oberhalb der Abwägungsschwelle zu erwarten sind und ob damit zu rechnen ist, dass diese ggf. 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, welche in Form von Karten dem schalltechnischen Gutachten in den Anlagen 3.1 und 3.2 beigelegt sind.

#### a) Lärmbelastung aufgrund des Flugbetriebes am Tag (06.00 Uhr – 22.00 Uhr)

Weder die mit einem Dauerschallpegel von  $L_{Aeq\ Tag} = 60\text{ dB(A)}$  festgelegte Zumutbarkeitsschwelle noch die bei  $L_{Aeq\ Tag} = 52\text{ dB(A)}$  festgelegte Abwägungsschwelle wird außerhalb des Klinikgeländes an einer Bebauung erreicht.

#### b) Lärmbelastung aufgrund des Flugbetriebes in der Nacht (22.00 Uhr – 06.00 Uhr)

Weder die mit einem Dauerschallpegel von  $L_{Aeq\ Nacht} = 50\text{ dB(A)}$  festgelegte Zumutbarkeitsschwelle noch die bei  $L_{Aeq\ Nacht} = 45\text{ dB(A)}$  festgelegte Abwägungsschwelle wird außerhalb des Klinikgeländes an einer Bebauung erreicht.

### 2.5.3 Schutzmaßnahmen

Die Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – ist veranlasst zu prüfen, ob und ggf. inwieweit in der Umgebung des Hubschraubersonderlandeplatzes am Klinikum Füssen Maßnahmen zum Schutz gegen Fluglärm zu realisieren sind:

Die Verfügung von passiven Schallschutzmaßnahmen außerhalb des Klinikgeländes ist nach derzeitiger Sachlage nicht notwendig. Ein ausreichender Schutz der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor Gefahren, erheblichen Nachteilen und erheblichen Belästigungen vor Fluglärm ist gegeben.

Ob hingegen in den Räumlichkeiten des Klinikums Füssen ein für die vorgesehene Nutzung angemessener Lärmpegel gewährleistet ist, kann von dieser Stelle aus nicht beurteilt werden. Entsprechend Ziffer A.V.6.4 dieses Bescheids ist demnach vom Antragsteller unter Berücksichtigung der Erkenntnisse im Lärmgutachten und unter Beteiligung des medizinischen Personals noch zu prüfen, ob ggf. bauliche Nachrüstungen an den Fenstern erforderlich sind. Über das Ergebnis der Prüfung und die ggf. notwendigen Maßnahmen ist das Luftamt Südbayern vor Inbetriebnahme des Landeplatzes zu informieren.

### 2.5.4 Gesamtwürdigung zum Fluglärmenschutz

Die in das schalltechnische Gutachten eingestellten Eingangsdaten sowie die angewandte Methodik sind nachvollziehbar und richtig. Das hieraus resultierende Ergebnis der gut-

achterlichen Beurteilung ist plausibel und geeignet, die Auswirkungen des Fluglärms in der Umgebung des Hubschraubersonderlandeplatzes am Klinikum Füssen zu bewerten.

Vorliegend ist bei der Abwägung zwischen der Lärmbelastigung durch den Hubschrauberflugbetrieb einerseits und der Durchführung von Rettungsflügen andererseits letzterer Priorität einzuräumen. Die hierdurch auftretende, nicht vermeidbare Lärmbelastigung ist für die Bewohner der Stadt Füssen zumutbar.

#### 2.5.5 Stellungnahme zu den zum Thema Fluglärm vorgetragenen Einwendungen

Wie in den Einwendungen gefordert, legte der Antragsteller in Ergänzung seines Antrags das o.g. lärmtechnische Gutachten der TÜV SÜD Industrie Service GmbH vor. Unter Berücksichtigung der Ergebnisse des Gutachtens werden die in Bezug auf die Lärmthematik vorgetragenen Einwendungen vollumfänglich zurückgewiesen. Im Einzelnen handelt es sich um die im Folgenden dargestellten Aspekte.

##### 2.5.5.1 *Fluggeräuschemissionen Hotelanlage am Kaiser-Maximilian-Platz, Füssen:*

Das Lärmgutachten zeigt auf, dass an diesem Ort äquivalente Dauerschallpegel von LAeq Tag = 46 dB(A) und LAeq Nacht = 44 dB(A) auftreten werden.

Die Werte liegen damit unterhalb der Abwägungsschwellen von LAeq Tag = 52 dB(A) und LAeq Nacht = 45 dB(A). Das Auftreten von unzumutbaren Lärmbeeinträchtigungen ist dementsprechend auszuschließen.

##### 2.5.5.2 *Fluggeräuschemissionen am südöstlichen Rand des Baugebiets des früheren Kurhausgeländes, Faigeleweg, Füssen:*

Lt. Lärmgutachten werden hier äquivalente Dauerschallpegel von LAeq Tag = 45 dB(A) und LAeq Nacht = 43 dB(A) erreicht.

Die Werte bleiben damit ebenfalls unterhalb der Abwägungsschwellen von LAeq Tag = 52 dB(A) und LAeq Nacht = 45 dB(A), weshalb auch hier nicht mit unzumutbaren Lärmbeeinträchtigungen zu rechnen sein wird.

##### 2.5.5.3 *Systematik der Fluglärmermittlung*

Wie weiter oben bereits beschrieben, erfolgte die Berechnung der Lärmmissionen auf der Grundlage der DIN 45684-1:2013-7 (Akustik – Ermittlung von Fluggeräuschemissionen an Landeplätzen – Teil 1: Berechnungsverfahren). Dieses Verfahren kommt an kleineren Flugplätzen regelmäßig zur Anwendung und ist (allgemein) anerkannt und bewährt.

Eine Addition verschiedener Lärmarten (z.B. Fluglärm, Straßenverkehr oder Lärm durch Sportanlagen), wie in einer Einwendung gefordert, hat der Gesetzgeber dabei nicht vorgesehen.

Möglicherweise auftretende unvermeidbare Belästigungen durch Fluggeräusche sind angesichts des vordergründig dem öffentlichen Wohl dienenden Flugbetriebs für Anwohner und Besucher hinzunehmen.

## 2.6 Lufthygiene

Belange der Lufthygiene stehen dem Vorhaben nicht entgegen.

Im vorliegenden Falle konnte auf eine gutachtliche lufthygienische Betrachtung verzichtet werden. Zwar ist der Betrieb von Luftfahrzeugen, also auch von Hubschraubern, mit Schadstoffemissionen verbunden, diese sind jedoch angesichts des Umfangs des verfahrensgegenständlichen Flugbetriebs vernachlässigbar.

Der Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – ist durch die regelmäßige Befassung mit dieser Thematik in luftverkehrsrechtlichen Planfeststellungsverfahren bekannt, dass die wesentlichen und die Schadstoffmengen kennzeichnenden Emissionen durch Hausbrand und Kfz-Verkehr verursacht werden und Luftverkehr hierzu nur einen geringen Beitrag leistet. Dies betrifft dann insbesondere Vorhaben wie hier, die maximal mit wenigen täglichen Hubschrauberbewegungen verbunden sind. Im Fall eines Verkehrslandeplatzes mit prognostizierten 40.000 Flugbewegungen führte der Bayer. Verwaltungsgewichtshof in seinem Urteil vom 26.02.2002 Az. 20 A 00.40039 (BeckRS 2002, 26445 RdNr. 18) aus, dass nicht ersichtlich sei, was dort die Behörde im Abwägungsvorgang hätte geprüft haben sollen. Insbesondere handelte es bei dem streitgegenständlichen Fall bei den Abgasen um ubiquitäre Belastungen, die nicht in herausragendem Maße erhöht würden. Diese lufthygienische Irrelevanz gilt erst recht bei der hier prognostizierten Anzahl an Hubschrauberbewegungen.

## 2.7 Geländeeignung

Die Geländeeignung ist durch das Gutachten des IB Weigert vom 20.09.2016 nachgewiesen. Ausführung und Ausdehnung der Endanflug- und Startfläche (FATO) bzw. der mit dieser identischen Aufsetz- und Abhebefläche (TLOF) und der Sicherheitsfläche entsprechen unter Berücksichtigung des verwendeten Referenzhubschraubers den Anforderungen der AVV.

Darüber hinaus wurden im Rahmen des Eignungsgutachtens insbesondere die örtlichen Gegebenheiten hinsichtlich der Hindernisfreiheit für an- und abfliegende Hubschrauber untersucht. Dabei wurde festgestellt, dass beide An- und Abflugflächen von Hindernissen durchdrungen werden und insoweit die Anforderungen der AVV nicht erfüllt werden können. Aus Sicht des Sachverständigen Weigert (vgl. Flugbetriebliche Beurteilung auf Seite 33 des Gutachtens) können jedoch unter Berücksichtigung der unter Ziffer A.V.3.2 dieses Bescheides angeordneten Baumkürzungen bzw. Baumfällungen sowie unter Anwendung der unter Ziffer A.V.4.2 festgelegten Flugverfahren die Einhaltung der vertikalen Mindestabstände eingehalten und damit sichere An- und Abflüge zum/vom Hubschrauberlandeplatz des Klinikums Füssen durchgeführt werden.

Soweit in Einwendungen thematisiert wurde, dass im Gutachten keine weiteren, möglicherweise besser geeigneten und lärmschonenderen Alternativflugrouten geprüft worden seien, so ist dieser Vortrag unzutreffend. Der Sachverständige Weigert hat entsprechend seiner Ausführungen auf Seite 28 des Gutachtens (vorletzter Absatz) vor Erstellung des Gutachtens eben gerade mehrere Varianten für die Errichtung des Flugplatzes mit dem Ziel untersucht, einen bestmöglichen Kompromiss „zwischen bautechnischen, medizinischen, luftfahrttechnischen und schallschutztechnischen Erfordernissen“ zu erreichen.

Bei der Verortung der An- und Abflugflächen hat sich der Sachverständige in erster Linie nach den geltenden Vorschriften zu richten. Demnach sind für einen Bodenlandeplatz wie vorliegend gemäß den Nrn. 4.2.2.8 und 4.2.2.9 der AVV mindestens zwei An- und Abflugflächen, möglichst gegenüberliegend, jedoch mindestens mit einem Abstand von 150° zueinander, vorzusehen. Um eine möglichst hohe Nutzbarkeit des Landeplatzes zu ermöglichen, sind die An- und Abflugflächen zudem an den Hauptwindrichtungen zu orientieren. Vorherrschend ist hier entsprechend der Erfahrungswerte an der bestehenden Rettungslandeplatzstelle und den Stärkewindrosen des Deutschen Wetterdienstes ein Westwindspektrum zwischen West-Süd-West und Nord-Nord-West. Weiterhin spielen die topographischen Verhältnisse und die in den Vorschriften geforderte Hindernisfreiheit (s.o.) eine entscheidende Rolle.

Nur eine auf den vorgenannten Beurteilungskriterien basierende sachverständige Planung stellt sicher, dass der Flugplatz von den verkehrenden Hubschraubern ordnungsgemäß und sicher angefliegen werden kann. Dies trifft nach Auffassung der Genehmigungsbehörde im vorliegenden Fall zu.

Letztlich wurden bei der Planung der An- und Abflugflächen auch die Schutzbedürfnisse der Bevölkerung vor Fluglärm hinreichend beachtet. Die östliche An- und Abflugfläche verläuft dabei fast ausschließlich über unbesiedeltes Gebiet. Dass im Westen größere Teile des Stadtgebiets Füssen überfliegen werden müssen, ist der Lage des Klinikums im Südosten der Stadt in Verbindung mit den o.g. Anlagevorschriften geschuldet und kann insoweit nicht vermieden werden. Wie das Lärmgutachten zeigt (siehe insbes. Abschnitt 2.5.2.3), werden jedoch an keiner Stelle außerhalb des Klinikgeländes selbst unzumutbare Lärmbeeinträchtigungen auftreten.

Im Ergebnis kann somit festgestellt werden, dass der geplante Hubschraubersonderlandeplatz am Klinikum Füssen mit den Flugbetriebsflächen sowie den An- und Abflugrouten für den bezweckten Flugbetrieb geeignet ist.

## 2.8 Öffentliche Sicherheit und Ordnung, Sicherheit des Luftverkehrs

Tatsachen, welche die Annahme rechtfertigen könnten, dass die öffentliche Sicherheit und Ordnung gefährdet sei, sind vorliegend nicht ersichtlich.

Insbesondere ist sichergestellt, dass den Erfordernissen des Brandschutzes und des Rettungswesens aufgrund der unter Abschnitt A.V.5 dieses Bescheides festgesetzten Ne-

benbestimmungen ausreichend Rechnung getragen wird. Die Unterweisung der sachkundigen Person (vgl. Nr. A.V.5.11) in die vorhandenen Lösch- und Rettungsgeräte und deren regelmäßige Fortbildung gewährleisten darüber hinaus, dass die sachkundige Person neben der Brandbekämpfung wirksame Ersthilfe gegenüber verletzten Personen leisten und entsprechende Notrufe absetzen kann.

Im Übrigen war vorliegend zu prüfen, ob und ggf. inwieweit sich gegenseitige Beeinträchtigungen zwischen dem Flugbetrieb am beantragten Hubschrauberlandeplatz und den Flugbetrieben am Hängegleitergelände Tegelberg und am Segelfluggelände Füssen ergeben können und ob in diesem Zusammenhang ggf. Betriebsabsprachen zwischen den Flugplätzen getroffen werden müssen. Dies ist jedoch, wie vom Sachverständigen Weigert in seiner antragsergänzend vorgelegten Stellungnahme einleuchtend dargestellt wird, nicht der Fall.

Entsprechend den Angaben der vom Gutachter hierzu befragten Piloten der Luftrettungsstationen in Kempten-Durach und Reutte (Österreich) liege der Landeplatz für die Hängegleiter direkt am Fuße des Tegelbergs und damit in ausreichender Entfernung zum östlichen An- und Abflugsektor vom/zum Hubschrauberlandeplatz Klinikum Füssen, so dass es schon in der Vergangenheit nie zu Komplikationen gekommen sei. Die Rücksprache mit dem Deutschen Hängegleiterverband (DHV) bestätigte diese Angaben. Es genüge demnach, wenn die Piloten der Rettungshubschrauber über den Flugbetrieb am Tegelberg informiert seien. Diese Informationspflicht ist dementsprechend unter Ziffer A.V.4.4 dieses Bescheides niedergelegt.

Auch mit einer gegenseitigen Beeinträchtigung der Flugbetriebe des Hubschrauberlandeplatzes sowie des ca. 2,4 km nordwestlich hiervon liegenden Segelfluggeländes Füssen ist nicht zu rechnen. Die bisher schon von den Hubschrauberpiloten im Falle eines Anflugs bzw. Starts zur/von der Rettungslandestelle erfolgreich praktizierten Meldeverfahren über Funk sollen unverändert beibehalten werden. Der Vorstand des Luftsportvereins Füssen bestätigte im Übrigen auf Anfrage, dass seit vielen Jahren ein guter Kontakt mit den Besatzungen der Rettungshubschrauber mit gegenseitigem Informationsaustausch bestehe. Auf Ziffer A.V.4.4 dieses Bescheides wird verwiesen.

Aus den vorgenannten Gesichtspunkten ist ersichtlich, dass der Flugbetrieb vom/zum Hubschraubersonderlandeplatz Klinikum Füssen mit den Belangen der öffentlichen Sicherheit und Ordnung vereinbar ist.

### **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 am Klinikum Füssen 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 eines Hubschraubersonderlandeplatzes zur Durchführung von Notfallrettungs- und Verlegungsflügen gegenüber zu stellen. Da die Durchführung von Notfallrettungsflügen auch im öffentlichen Interesse liegt, setzte sich dieser Belang unter Beachtung der in dieser Genehmigung verfügten Nebenbestimmungen gegen die privaten Belange der Anwohner durch.

Zugunsten des Vorhabens war auch zu berücksichtigen, dass am Klinikum Füssen bereits seit vielen Jahren Hubschrauberflugbetrieb von/zu der bestehenden Notlandestelle in vergleichbarem Umfang störungs- und beschwerdefrei stattfindet. Mit der Realisierung des Hubschraubersonderlandeplatzes wird somit keine vollkommen neue Lärmquelle geschaffen.

#### **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 Kliniken Ostallgäu-Kaufbeuren Anstalt des öffentlichen Rechts des Landkreises Ostallgäu und der Stadt Kaufbeuren bestand keine Verpflichtung, eine UVP durchzuführen. Eine UVP ist dann durchzuführen, wenn nach Einschätzung des Luftamtes Südbayern aufgrund überschlüssiger Prüfung erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen auf die Schutzgüter des § 2 Abs. 1 UVPG durch das Vorhaben zu erwarten sind, die nach § 25 Abs. 2 des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes (UVPG) bei der Zulassungsentscheidung zu berücksichtigen wären.

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

#### **6. Kostenentscheidung**

Die Kostenentscheidung beruht auf §§ 1, 2 der Kostenverordnung der Luftfahrtverwaltung (LuftKostV) i. V. m. Abschnitt V Ziffer 1b des Gebührenverzeichnisses zur LuftKostV.

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 Gebührevorschuss zu entrichten.

Mit freundlichen Grüßen

Hailer  
Regierungsamtfrau