



Regierung von Oberbayern • 80534 München

Gegen Postzustellung

RILE Zerspanungstechnologie und
Montage LESSER GmbH & Co. KG
Graflingerstraße 226
94469 Deggendorf

Bearbeitet von Beate Hailer	Telefon/Fax +49 89 2176-2949 / 402949	Zimmer HE311	E-Mail beate.hailer@reg-ob.bayern.de
Ihr Zeichen	Ihre Nachricht vom Antrag vom 20.03.2018 ff.	Unser Geschäftszeichen 25-3-3721.4-2018-DEG RILE	München, 15.04.2021

Luftverkehrsrecht;

**Genehmigung der Anlage und des Betriebs eines erhöhten Hubschrauber-
sonderlandeplatzes auf dem Betriebsgelände der RILE Zerspanungstechno-
logie und Montage LESSER GmbH & Co. KG in Deggendorf, Gewerbegebiet
Land Au**

Anlagen:

- 1 Übersichtslageplan „Plan 1“ – Index 1 mit Stand vom 24.02.2016 (1:20.000)
- 1 Platzdarstellungsplan „Plan 2“ – Index 5 mit Stand vom 12.11.2020 (1:2.000)
- 1 Platzdarstellungsplan „Plan 3“ – Index 8 mit Stand vom 12.11.2020 (1:200)
- 1 Schnitt „Plan 4“ – Index 1 mit Stand vom 24.02.2016 (1:1.000)
- 1 Kostenrechnung
- 1 Sicherungskonzept im Entwurf

Sehr geehrte Damen und Herren,

aufgrund Ihres Antrags vom 20.03.2018 ff. erlässt die Regierung von Oberbayern
– Luftamt Südbayern – folgenden

A.

B e s c h e i d:

Dienstgebäude
Heßstraße 130
80797 München

Tram 20/21 Lothstraße

Telefon Vermittlung
+49 89 2176-0

Telefax
+49 89 2176-2914

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

Internet
www.regierung-oberbayern.de



I. Genehmigung

Der RILE Zerspanungstechnologie und Montage LESSER GmbH & Co. KG, Graflingerstraße 226, 94469 Deggendorf (im Folgenden: Antragstellerin), wird die Genehmigung der Anlage und des Betriebs eines Landeplatzes für besondere Zwecke zur Durchführung von Starts und Landungen mit Hubschraubern (Hubschraubersonderlandeplatz) nach Sichtflugregeln bei Tage auf dem Dach eines Gebäudes („Halle 8“) innerhalb des Firmengeländes erteilt. Die genaue Lage und Ausführung des Hubschraubersonderlandeplatzes ergeben sich aus den beigefügten Plänen, welche mit dem Prüfvermerk der Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – versehen und damit Bestandteil dieser Genehmigung sind.

II. Beschreibung des Hubschraubersonderlandeplatzes

1.	<u>Bezeichnung:</u>	Hubschraubersonderlandeplatz Deggendorf RILE (Dachlandeplatz)
2.	<u>Lage:</u>	Dach der „Halle 8“ auf dem Betriebsgelände der Antragstellerin; ca. 2,5 km nördlich des Deggendorfer Stadtzentrums (Altes Rathaus) im Gewerbegebiet Land Au
3.	<u>Landeplatzbezugspunkt*:</u>	
	Geographische Lage (WGS 84):	N 48° 51' 29,40'' ; E 12° 57' 40,78''
	Höhe über NN:	336,50 m über NN (1.104 ft)
	Höhe über Grund:	14,00 m über Grund (46 ft)
4.	<u>Flugbetriebsflächen:</u>	
	Landeplatz/Dachfläche gesamt:	Größe: quadratisch ca. 24,00 m x 24,00 m Belag: Beton oder gleichwertig tragfähiger Baustoff Tragfähigkeit: 5.000 kg MTOW
	FATO/TLOF:	quadratisch 20,45 m x 20,45 m
	Sicherheitsfläche, die FATO/TLOF umgebend:	quadratisch 27,27 m x 27,27 m (hindernisfrei); davon tragfähig: quadratisch ca. 24,00 m x 24,00 m entsprechend der Größe der Dachfläche mit seitlichen Tiefen von 0,14 m (westlich), 1,75 m (nördlich und südlich) bzw. 3,41 m (östlich)
5.	<u>Anflugrichtungen:</u>	rwK 149°, rwK 359°
	<u>Abflugrichtungen:</u>	rwK 329°, rwK 179°

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

III. Benutzungsumfang

1. Der Hubschraubersonderlandeplatz Deggendorf RILE darf nur von Hubschraubern mit einer höchstzulässigen Abflugmasse von 5 t MTOW und mit einer Länge von bis zu 15 m benutzt werden, die in Übereinstimmung mit der Flugleistungsklasse (FLK) 1 betrieben werden.
2. Pro Kalenderjahr dürfen maximal 240 Flugbewegungen (120 Starts und 120 Landungen) durchgeführt werden.
3. Flugbetrieb oder sonstiger Betrieb am Landeplatz darf aus Natur- und Lärmschutzgründen nur im Zeitraum von Sonnenaufgang zzgl. 60 Minuten, frühestens jedoch von 7.00 Uhr Ortszeit, bis Sonnenuntergang abzgl. 60 Minuten, längstens jedoch bis 20.00 Uhr Ortszeit, stattfinden. An Sonn- und Feiertagen ist Flugbetrieb oder sonstiger Betrieb am Landeplatz erst ab 10.00 Uhr Ortszeit zulässig.

IV. Zweck des Hubschraubersonderlandeplatzes

Auf dem Hubschraubersonderlandeplatz Deggendorf RILE sind geschäftliche Flüge der Genehmigungsinhaberin selbst sowie Flüge anderer natürlicher und juristischer Personen nach vorheriger Genehmigung durch den Platzhalter (PPR) zugelassen.

V. Nebenbestimmungen

1. Anlagenbezogene Auflagen

- 1.1 Der Hubschraubersonderlandeplatz Deggendorf RILE ist 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 Alle Flugbetriebsflächen müssen für Personen und Hubschrauber rutschfest ausgebildet sein. Die Rutschfestigkeit der Oberfläche sollte mindestens der Rutschfestigkeitsklasse R 11 (aus der DGUV-Regel 108-003 – Fußböden in Arbeitsräumen und Arbeitsbereichen mit Rutschgefahr) oder höher entsprechen. Zudem müssen sie den Auswirkungen des Rotorabwindes standhalten, Bodeneffekt gewährleisten und frei von Unregelmäßigkeiten sein, die sich nachteilig auf Start oder Landung von Hubschraubern auswirken könnten.
- 1.3 Die gesamte Dachfläche muss einem Betrieb von Hubschraubern bis zu 5 t Abfluggewicht standhalten. Zusätzlich sind die Belastungen durch Personal, Fracht, Feuerlöschgeräte, Schnee usw. zu berücksichtigen.

- 1.4 Die Dachplattform ist mit einem mit rot-weißen Farbfeldern versehenen Überrollschutz von höchstens 25 cm Höhe allseitig zu umgrenzen. Hiervon ausgenommen sind lediglich die Hangarseite und die Zugänge. An abfallenden Rändern sind Schutzvorrichtungen in Form von Geländern oder einem nach außen ansteigenden Fanggitter für den Personenschutz zu installieren, wobei die Hindernisfreiflächen zu beachten sind. Der Überrollschutz muss auch die Voraussetzungen erfüllen, ggf. bei einer Havarie austretendes Kerosin und Löschwasser umlaufend am seitlichen Überlauf zu hindern.
- 1.5 Die FATO (Endanflug- und Startfläche) ist gemäß Plan 3 quadratisch mit Seitenlängen von 20,45 m x 20,45 m anzulegen. Sie fällt vorliegend mit der TLOF (Aufsetz- und Abhebefläche) zusammen. Nachfolgend wird daher – sofern eine Differenzierung nicht angezeigt ist – ausschließlich die Bezeichnung FATO verwendet.
- 1.6 Die Neigung der FATO ist so zu bemessen, dass Wasseransammlungen auf der Oberfläche verhindert werden, darf jedoch in jede Richtung 2 % nicht überschreiten.
- 1.7 Die FATO ist mit einer Sicherheitsfläche mit einer Größe von mindestens 27,27 m x 27,27 m zu umgeben, welche übergangslos an die FATO anschließt und frei von Hindernissen ist. Sie muss nicht vollständig tragfähig sein.
- 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 und Bodeneffekt gewährleisten.
- 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 ansteigt.
- 1.11 Neben dem sich an der südöstlichen Seite der Landeplattform befindlichen Hauptzugang mit Aufzugschacht und Treppenabgang ist für den Brandfall mindestens ein weiterer geeigneter Fluchtweg vorzusehen. Plangemäß wird als zweiter Rettungsweg ein Treppenabgang an der nordöstlichen Seite des Landeplatzes geschaffen.
- 1.12 Beide Zuwegungen zum Landeplatz sind durch entsprechende Hinweisschilder (Piktogramme) mit Fluchtwegrichtung zu kennzeichnen. Die Geländerkonstruktion darf nicht über das Niveau des Überrollschutzes hinausragen.

- 1.13 Ein Windrichtungsanzeiger wird in der üblichen Beschaffenheit und Farbe gemäß Plan 3 außerhalb der festgelegten An- und Abflugflächen oberhalb der Dachoberkante des Hangars angebracht. Dieser muss sowohl aus der Luft als auch von der Flugbetriebsfläche aus gut sichtbar sein und darf nicht durch Luftverwirbelungen beeinflusst werden.
- 1.14 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.
- 1.15 Der Zutritt unbefugter 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 Sicherungskonzepts) hingewiesen.

2. Markierungen und Kennzeichnungen

- 2.1 Die Kennzeichnung des Hubschraubersonderlandeplatzes muss den Anforderungen der AVV bzw. den Darstellungen im Plan Nr. 3 entsprechen.
- 2.2 In der Mitte der FATO ist eine Hubschrauberflugplatz-Erkennungsmarkierung in Form eines weißen „H“ herzustellen, welches mit seinen Schenkeln nach der bevorzugten Endanflugrichtung (rwK 149°) ausgerichtet ist.
- 2.3 Die äußere Begrenzung der FATO ist mit einer durchgängig weißen FATO-Markierung der Strichstärke 0,50 m zu versehen.
- 2.4 In Richtung des Hauptanflugs (rwK 149°) ist im linken unteren Bereich der FATO die Höchstmassenmarkierung „05 t“ in weißer Farbe aufzutragen.
- 2.5 Der Dachlandeplatz erhält zudem auf seiner Ostseite vor dem Hangar eine Namensmarkierung mit der Buchstabenkombination „DEG RILE“ in weißer Schriftfarbe, um eine eindeutige Identifizierbarkeit herzustellen.
- 1.16 Zur Verbesserung der visuellen Wahrnehmung sind die beiden An- und Abflugflächen jeweils mit weißen Doppelpfeilen zu kennzeichnen.
- 2.6 Weiterhin ist eine durchgängig gelbe Aufsetzmarkierung mit einem Kreisdurchmesser von 7,00 m in der erforderlichen Strichstärke um den Landeplatzbezugspunkt aufzubringen.

3. Flugbetrieb

- 3.1 Die An- und Abflüge sind auf den in den beiliegenden Lageplänen dargestellten An- und Abflugflächen durchzuführen.
- 3.2 Aus Lärmschutzgründen haben An- und Abflüge ohne Verzögerung und unnötige Standlaufzeiten zu erfolgen.
- 3.3 Flugbetrieb darf nur durchgeführt werden, wenn eine Gefährdung von Personen und Sachen ausgeschlossen ist. Bei Flugbetrieb dürfen sich keine Personen und Hindernisse im Bereich der Flugbetriebsflächen sowie der An- und Abflugflächen befinden.
- 3.4 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.

4. Hindernisfreiheit

- 4.1 Die Hindernisfreiheit nach der AVV muss gewährleistet sein.
- 4.2 Sich möglicherweise in der Umgebung des Dachlandeplatzes befindlichen Bäume und Gehölze sind laufend zu beobachten und ggf. zurückzuschneiden. Gehölzrückschnitte sind jeweils außerhalb der Vogelbrut- und -jungenaufzuchtzeiten und nur in Abstimmung mit den zuständigen Naturschutzbehörden durchzuführen.
- 4.3 Das Hangargebäude ist auf der den Flugbetriebsflächen zugewandten Seite an den vorstehenden Tragwerksteilen mit rot-weißen Streifen zu markieren.
- 4.4 Der Hochspannungsmast, welcher sich ca. 250 m vom Landeplatzbezugspunkt entfernt in nordnordwestlicher Richtung befindet und das Landeplatzniveau um knapp 14 m überragt (siehe entsprechende Darstellung im Plan 2), liegt außerhalb der An- und Abflugflächen. Zur Verbesserung der Sichtbarkeit und Aufmerksamkeit ist er mit einer Farbkennzeichnung an der Mastspitze und an den oberen Traversen zu versehen. Zusätzlich sind auf dem oberen Leiterseil Kugelmarker im Abstand von 30 m anzubringen.

5. Wasserrechtliche Nebenbestimmungen

- 5.1 Das geplante Havariebecken ist ausreichend groß zu dimensionieren, um evtl. anfallendes Löschwasser aufnehmen zu können. Dies ist nach der vorgelegten Planung der Fall.
- 5.2 Am Ablauf des Havariebeckens ist eine Absperreinrichtung vorzusehen, um verunreinigtes Lösch- bzw. Niederschlagswasser zurückhalten zu können.

- 5.3 Beim Umgang mit wassergefährdenden Stoffen sind die technischen Regeln sowie die „Verordnung über Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen und über Fachbetriebe“ (VAwS) in der jeweils gültigen Fassung in Verbindung mit den allgemeinen technischen Regeln einzuhalten. Der Umgang mit wassergefährdenden Stoffen ist mit der fachkundigen Stelle für Wasserwirtschaft am Landratsamt Deggendorf abzustimmen.
- 5.4 Bei Unfällen mit wassergefährdenden Stoffen sind das Landratsamt Deggendorf und das Wasserwirtschaftsamt Deggendorf und/oder die Polizei unverzüglich zu benachrichtigen.

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), zuletzt geändert durch NfL I-199/83 vom 11.10.1083 und NfL 1-792-16 vom 02.08.2016 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 nach den Kriterien der AVV somit unter die Brandschutzkategorie H1.
- 6.3 Folgende Löschmittel sind in unmittelbarer Nähe der Betriebsflächen vorzuhalten:
- Hauptlöschmittel: Löschschaum entsprechend der Mindestleistungsstufe B (Vorhaltung von mindestens 2.500 L Wasser; Ausstoßrate der Schaumlösung mindestens 250 L/min);
 - Zusatzlöschmittel: 45 kg Trockenlöschmittel oder 90 kg CO₂, verteilt auf mehrere handlichere Feuerlöscher;
 - 2 CO₂-Löscher mit je 5 kg Inhalt für Kleinbrände z.B. in der Bordelektronik.
- 6.4 Darüber hinaus sind folgende Rettungsgeräte in unmittelbarer Nähe der Betriebsflächen bereit zu stellen:
- 1 Gurttrennmesser
 - 1 Feuerwehrraxt
 - 1 Handblechschere
 - 1 Handsäge (Fuchsschwanz)
 - 1 Handsäge für Metall
 - 1 Bolzenschneider
 - 1 Anstelleiter in Alu-Ausführung, ca. 2 m
 - 2 Brandschutzhelme DIN EN 443
 - 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 Woldecken
- 1 Verbandskasten VK DIN 14142
- 1 Verbrennungsset für Brandverletzte
- 4 Rettungsfolien

6.5 Ausreichende Mengen an Ölbindemittel sind ebenso vorzuhalten.

6.6 Während des Flugbetriebes muss eine im Einsatz der Feuerlösch- und Rettungsgeräte sachkundige Person auf dem Hubschraubersonderlandeplatz anwesend sein, die den Flugbetrieb beaufsichtigen kann. Die Person muss Zugang zu den Feuerlösch- und Rettungsgeräten und zum Telefon haben, um die zuständigen Stellen des Rettungsdienstes und der Feuerwehr erreichen zu können. Im Schadensfall muss die sachkundige Person wirksame Ersthilfe leisten und den Brand bekämpfen können. Eine Eingriffszeit von nicht mehr als zwei Minuten ist im Schadensfall 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.

6.7 Mit den örtlich zuständigen Sicherheitsbehörden und der Feuerwehr ist ein Alarmplan zu erstellen, stets auf dem neuesten Stand zu halten und an geeigneter Stelle gut sichtbar anzubringen.

6.8 Mit der zuständigen Feuerwehr und der im Einsatz der Feuerlösch- und Rettungsdienste sachkundigen Person sollte mindestens einmal jährlich eine protokollierte Feuerlösch- und Rettungsübung durchgeführt werden.

7. Sonstige Auflagen

7.1 Der Hubschraubersonderlandeplatz ist bei Flugbetrieb im Winter mittels Räumung von Schnee und Eis zu befreien.

7.2 Eine Flugplatzbenutzungsordnung ist zu erstellen und vor Betriebsaufnahme der Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – zur Genehmigung vorzulegen. Die Flugplatzbenutzungsordnung ist in der Flugplatzakte aufzubewahren.

7.3 Veränderungen am Zustand des Hubschraubersonderlandeplatzes, am Betriebszustand der zugehörigen Einrichtungen und Anlagen sowie Informationen, welche für den Flugbetrieb von Bedeutung sind, insbesondere bauliche Veränderungen im An-

und Abflugsektor – auch soweit es sich um vorübergehende Hindernisse handelt (z.B. Baukräne) –, müssen der Genehmigungsbehörde unverzüglich angezeigt werden (luftamt@reg-ob.bayern.de; Fax: 089/2176-2979).

- 7.4 Diese Genehmigung, nachträgliche Änderungen, auf den Hubschraubersonderlandeplatz bezogene Verfügungen der Luftfahrtbehörde und der Alarmplan sind gesammelt in der Flugplatzakte aufzubewahren.
- 7.5 Auf Verlangen sind den Mitarbeitern der Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – jederzeit Zutritt zum Hubschraubersonderlandeplatz sowie Einsicht in das Hauptflugbuch und in die Flugplatzakte zu gewähren.

VI. Auflagenvorbehalt

Die Festlegung weiterer Auflagen im Interesse der Sicherheit des Luftverkehrs sowie zur Aufrechterhaltung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung, insbesondere aus Gründen des Schutzes vor Fluglärm und des Natur- und Artenschutzes, bleibt vorbehalten.

VII. 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. 246 a vom 29.12.2005 sowie in NfL I – 36/06), ändern und eine Anpassung des Hubschraubersonderlandeplatzes Deggendorf RILE an solche veränderte Anforderungen nicht möglich ist.

VIII. Kostenentscheidung

Der Antragsteller hat die Kosten des Verfahrens zu tragen. Für diesen Bescheid wird eine Gebühr in Höhe von 20.195,00 € festgesetzt. Auslagen sind i.H.v. 2,76 € für die Postzustellung angefallen.

B.

Hinweise:

1. Diese Genehmigung ersetzt nicht nach anderen Rechtsvorschriften erforderliche Genehmigungen oder Erlaubnisse.
2. Die Bestellung von Personen nach Ziffer A.V.6.6 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 die Regierung von Oberbayern – 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. Der Abschluss einer Flugplatzhalter-Haftpflichtversicherung für Personen- und Sachschäden (einschließlich der sachkundigen Person nach Nr. A.V.6.6 dieses Bescheides) über eine angemessene Deckungssumme wird empfohlen. Die Höhe der Deckungssumme soll in Absprache mit dem Versicherungsunternehmen festgelegt werden.
7. Die Genehmigung ist zurückzunehmen, wenn die Voraussetzungen für ihre Erteilung nicht vorgelegen haben. Sie ist zu widerrufen, wenn die Voraussetzungen für ihre Erteilung nachträglich nicht nur vorübergehend entfallen sind. Sie kann widerrufen werden, wenn die erteilten Auflagen nicht eingehalten werden (§ 6 Abs. 2 Satz 4 LuftVG, §§ 48, 53 Abs. 1 LuftVZO).
8. Ordnungswidrig handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig den schriftlichen, vollziehbaren Auflagen einer Genehmigung nach § 6 Abs. 1 LuftVG zuwiderhandelt (§ 58 Abs. 1 Nr. 11 LuftVG).

C.

Gründe:

I.

1. Antrag:

Die RILE Zerspanungstechnologie und Montage LESSER GmbH & Co. KG, Graflingerstraße 226, 94469 Deggendorf, beantragte mit Schreiben vom 20.03.2018 die Erteilung der Genehmigung der Anlage und des Betriebs eines Hubschraubersonderlandeplatzes nach § 6 LuftVG auf der Dachfläche der „Halle 8“ auf deren Firmengelände.

Antragsgemäß sollen auf dem Hubschraubersonderlandeplatz Starts und Landungen nach Sichtflugregeln bei Tage für geschäftliche Zwecke in einem Umfang von 120 Starts und 120 Landungen (240 Flugbewegungen) pro Jahr durchgeführt werden. Die Antragstellerin verfügt über keinen eigenen Firmenhubschrauber, sondern möchte den Kunden und Geschäftspartnern im Werkverkehr die Erreichbarkeit per Hubschrauber vorhalten.

Dem o.g. Antrag lagen insbesondere ein Gutachten über die Eignung des Geländes des Berufshubschrauberführers und Freien Sachverständigen Herrn Peter Becker, Bahnhofsweg 8, 02681 Kirschau/OT Rodewitz, vom 05.03.2018 sowie eine schalltechnische Untersuchung der Wenker & Gesing Akustik und Immissionsschutz GmbH, Gartenstraße 8, 48599 Gronau, vom 11.04.2016 bei.

2. Beteiligung der Gebietskörperschaften, Behörden, Träger öffentlicher Belange:

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

- Große Kreisstadt Deggendorf
- Landratsamt Deggendorf
- Regierung von Niederbayern
- Wasserwirtschaftsamt Deggendorf
- DFS Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS)
- Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr (BAIUDBw)
- Bayernwerk AG

Seitens der Großen Kreisstadt Deggendorf wurden keine Einwände gegen den Antrag erhoben, sofern allgemeine Aspekte wie die Lärmentwicklung und die Straßenverkehrssicherheit entsprechend in den Blick genommen würden.

Das Landratsamt Deggendorf, Untere Naturschutzbehörde, lehnte das Vorhaben aus Artenschutzgründen ab. Durch den beantragten Flugbetrieb sei davon auszugehen, dass kollisionsgefährdete und störungsempfindliche Vogelarten sowie Fledermäuse erheblich beeinträchtigt und/oder getötet würden. Ebenso würden durch die Störwirkungen deren Jagdgebiete entwertet. Des Weiteren trage der Flugverkehr zur Erwärmung der Erdatmosphäre bei, durch den Ausstoß

von Luftschadstoffen werde die Luftqualität beeinträchtigt und es entstünden Belastungen für die Bevölkerung durch Fluglärm.

Die Regierung von Niederbayern, Höhere Naturschutzbehörde, bestätigte die Auffassung der Unteren Naturschutzbehörde im Grundsatz und trug ergänzend vor, dass artenschutzrechtliche Verbotstatbestände ohne Einschränkungen des antragsgegenständlichen Vorhabens allenfalls nach Durchführung entsprechender naturschutzfachlicher Prüfungen ausgeräumt werden könnten. Alternativ seien zur Gewährleistung des Artenschutzes sog. Vermeidungsmaßnahmen in Form von örtlichen bzw. zeitlichen Einschränkungen des Flugbetriebs erforderlich.

Die Regierung von Niederbayern, Höhere Landesplanungsbehörde gab an, das Vorhaben sei mit den Erfordernissen der Raumordnung vereinbar.

Das Wasserwirtschaftsamt Deggendorf teilte mit, dass gegen die geplante Ausführung des Dachlandeplatzes, insbesondere gegen das vorgesehene Ableitungssystem von Niederschlags- und ggf. Löschwasser, unter Beachtung der in Abschnitt A.V.5 dieses Bescheides genannten Auflagen keine grundsätzlichen Bedenken bestünden.

Die DFS wandte gegen den Antrag vom 20.03.2018 ein, dass die für einen Hubschraubersonderlandeplatz mit Bemessungshubschrauber H 145 seinerzeit vorgesehenen Mindestgrößen für FATO/TLOF mit einem Durchmesser von 15,00 m – erforderlich seien hier mindestens 19,60 m x 19,60 m – und Sicherheitsfläche mit 24,17 m x 23,90 m – erforderlich seien hier mindestens 26,10 m x 26,10 m – nicht eingehalten seien. Darüber hinaus sei die kreisrunde Ausgestaltung von FATO/TLOF innerhalb der quadratischen Sicherheitsfläche nicht richtlinienkonform. Entsprechend Punkt 3 „Äußere Merkmale“ der AVV seien FATO, TLOF und Sicherheitsfläche beide quadratisch auszuführen und entsprechend zu markieren.

Lt. BAIUDBw stehen dem Vorhaben keine grundsätzlichen Bedenken entgegen. Der geplante Hubschraubersonderlandeplatz liege im allgemeinen militärischen Tieffluggebiet Bundesrepublik Deutschland mit Mindestflughöhen von bis zu unter 150 m über Grund. Aufgrund der relativen Ortsrandlage sei jedoch nicht mit direkten Tiefüberflügen zu rechnen. Besondere militärflugbetriebliche Einrichtungen oder Schwerpunkte militärfliegerischer Nutzung im näheren Umfeld seien ebenfalls nicht vorhanden.

In Anbetracht der Nähe der nördlichen An- und Abflugfläche zu einer Stromfreileitung bat das Luftamt Südbayern die Große Kreisstadt Deggendorf, den zuständigen Stromnetzbetreiber ebenfalls zur Abgabe einer Stellungnahme aufzufordern. Die sonach am Verfahren beteiligte Bayernwerk AG äußerte sich jedoch nicht zu dem Vorhaben.

3. Beteiligung der Öffentlichkeit:

Weiterhin wurde der Antrag in der Großen Kreisstadt Deggendorf am 06.07.2018 ortsüblich bekannt gemacht sowie vom 11.07.2018 bis 10.08.2018 zur Einsichtnahme dort ausgelegt. Einwendungen gegen den Antrag gingen bis zum Ende der Einwendungsfrist am 24.08.2018 weder bei der Stadt Deggendorf noch bei der Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – ein.

4. Ergänzung des Antrags – artenschutzrechtliche Stellungnahme:

Zur Bewältigung der im Rahmen des Beteiligungsverfahrens aufgeworfenen naturschutzfachlichen Bedenken beauftragte die Antragstellerin den Diplom-Biologen Herrn Robert Mayer von der Fa. FLORA + FAUNA Partnerschaft, Bodenwöhrstraße 18a, 93055 Regensburg, mit der Erstellung einer Stellungnahme zur Abschätzung möglicher artenschutzrechtlicher Konflikte. Nach entsprechenden Erhebungen in Bezug auf Fledermäuse und Vögel kam dieser in seinem Gutachten (Stand 24.06.2019) zu dem Ergebnis, dass sich im Falle des vorliegend beantragten Tagflugbetriebs mit max. 240 Flugbewegungen pro Jahr im Untersuchungsgebiet um den geplanten Dachlandeplatz keine signifikanten Störungs- und Tötungsrisiken für geschützte Arten prognostizieren ließen.

Dieser Einschätzung folgte die daraufhin erneut beteiligte Untere Naturschutzbehörde im Landratsamt Deggendorf im Grundsatz, forderte jedoch mit Blick auf die Lebens- und Jagdgewohnheiten der vor Ort nachgewiesenen Fledermausarten, die Flugzeiten auf den Zeitraum zwischen einer Stunde nach Sonnenaufgang bis eine Stunde vor Sonnenuntergang zu beschränken, und empfahl im Allgemeinen eine insekten- und fledermausfreundliche Beleuchtung am Landeplatz.

5. Ergänzung des Antrags – Stellungnahme zur Vereinbarkeit mit dem Straßenverkehr:

Zudem wurde der Gutachter Becker vom Luftamt Südbayern wegen bisher diesbezüglich fehlender Auseinandersetzung aufgefordert, eine Aussage zur Vereinbarkeit des geplanten Flugbetriebs mit dem Straßenverkehr – insbesondere wegen der Nähe zur Bundesstraße 11 – zu treffen. Im Rahmen eines Ergänzungsgutachtens vom 03.09.2019, bzgl. dieser Thematik erneut überarbeitet am 25.10.2019, stellte der Gutachter fest, dass auch in dieser Hinsicht keine Beeinträchtigungen bzw. Gefährdungen von dem geplanten Flugbetrieb ausgehen würden.

6. Änderung der Planung – Einvernehmen mit dem BMVI:

Infolge der o.g. Einwände der DFS und der mit Schreiben vom 04.02.2020 erteilten Ablehnung des von der Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – ersuchten Einvernehmens zu den Größenabweichungen bei FATO/TLOF bzw. Sicherheitsfläche durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) wurde die ursprüngliche Planung gemäß Antrag vom 20.03.2018 mehrfach überarbeitet. Die vorliegende genehmigungsgegenständliche Planungsstruktur gemäß Eignungsgutachten vom 15.11.2020 wurde letztlich mit Schreiben vom 25.11.2020 eingereicht.

Wegen der angesichts des beschränkten Platzangebots auf der Dachfläche auch im Falle dieser Tektur bestehenden Unterschreitung des nach AVV geforderten Mindestmaßes der tragfähigen Sicherheitsfläche ersuchte die Genehmigungsbehörde das BMVI in Bezug auf diese Abweichung wiederum um dessen Einvernehmen, welches mit Schreiben vom 03.03.2021 schließlich erteilt wurde.

Von einer erneuten Beteiligung weiterer Stellen bzw. der Öffentlichkeit zur Planungsstruktur konnte aufgrund nicht neu aufgeworfener Drittbetroffenheiten abgesehen werden.

II.

Die Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – ist gemäß §§ 31 Abs. 2 Nr. 4 des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) i. V. m. Art. 9 des Gesetzes über Zuständigkeiten im Verkehrswesen (ZustGVerk) und § 26 Abs. 1 Satz 1 Nr. 4 der Verordnung über Zuständigkeiten im Verkehrswesen (ZustVVerk) sowie § 50 der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO) für den Erlass dieses Bescheides sachlich und örtlich zuständig.

1. Formelle Genehmigungsvoraussetzungen

Die formellen Genehmigungsvoraussetzungen liegen vor.

Insbesondere entsprechen die von der Antragstellerin vorgelegten Unterlagen in der überarbeiteten Fassung des Eignungsgutachtens vom 15.11.2020 schließlich 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 entsprechend den geltenden Vorschriften von der Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – jeweils zu dem Verfahren angehört. Die von den beteiligten Stellen abgegebenen Vorträge wurden bei der Entscheidung über den Antrag berücksichtigt.

Ebenso wurde den durch das Vorhaben möglicherweise betroffenen und interessierten Personen die Gelegenheit eingeräumt, den Antrag infolge der Bekanntmachung und Auslegung persönlich bzw. über Internet einzusehen und sich innerhalb der gesetzten Fristen hierzu zu äußern. Hiervon machten die Bürgerinnen und Bürger keinen Gebrauch.

2. Materielle Genehmigungsvoraussetzungen

Das beantragte Vorhaben ist mit den materiellen Anforderungen an eine solche Planungsmaßnahme vereinbar.

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

2.1 Planrechtfertigung/Begründung des Vorhabens

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

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

Vorliegend betreibt die Antragstellerin einen Zulieferbetrieb im Bereich Maschinenbau/Montagetechnik und plant insbesondere mit Blick auf die Verbesserung des Kundenservices und auf eine zeitnahe Ersatzteilversorgung die Errichtung des Dachlandeplatzes. Die nach dieser Genehmigung zulässigen Hubschrauberflüge dienen damit dem geschäftlichen Interesse der Antragstellerin. Dementsprechend ist das Vorhaben aus vernünftigen Erwägungen heraus geboten.

Vor diesem Hintergrund sowie angesichts dessen, dass durch den in untergeordnetem Umfang geplanten und im Rahmen dieses Bescheides reglementierten Flugbetrieb mit max. 120 Starts und 120 Landungen pro Jahr keine wesentlichen Beeinträchtigungen in der Umgebung des Landeplatzes zu erwarten sind, sind keine weiteren Anforderungen an die Planrechtfertigung zu stellen. Insoweit wird sie in diesem konkreten Fall anerkannt.

2.2 Erfordernisse der Raumordnung und der Landesplanung

Entsprechend der Stellungnahme der Regierung von Niederbayern, Höhere Landesplanungsbehörde, stehen dem Vorhaben keine Belange der Raumordnung und der Landesplanung entgegen.

2.3 Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege

Das Vorhaben ist in Verbindung mit der unter Abschnitt A.III.3 dieses Bescheides verfügbaren tageszeitlichen Einschränkung des Flugbetriebs mit den Erfordernissen des Naturschutzes und der Landschaftspflege vereinbar.

Die Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – folgte insoweit der nach Prüfung der o.g. naturschutzfachlichen Stellungnahme der Fa. FLORA + FAUNA Partnerschaft erhobenen Forderung der Unteren Naturschutzbehörde im Landratsamt Deggendorf. Die Anordnung weiterer Auflagen z.B. hinsichtlich der Verwendung von insekten- und fledermausfreundlichen Leuchtmitteln am Landeplatz – wie von der Unteren Naturschutzbehörde empfohlen – war wegen des ausschließlichen Tagbetriebs am Hubschrauberlandeplatz verzichtbar.

2.4 Belange des Wasserrechts

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

2.5 Erfordernisse des Städtebaus

Belange des Städtebaus stehen dem Vorhaben nicht entgegen. Diesbezüglich wurde von den am Verfahren beteiligten Stellen – insbesondere von der Großen Kreisstadt Deggendorf – auch nichts Gegenteiliges vorgetragen.

2.6 Schutz vor Fluglärm

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

Entsprechend der Beurteilung durch die Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – ruft die Errichtung des geplanten Hubschrauberlandeplatzes keine schädlichen Umwelteinwirkungen, erheblichen Belästigungen oder erheblichen Nachteile für die Allgemeinheit und die Umgebung durch Fluggeräuschmissionen hervor.

Im Rahmen der schalltechnischen Untersuchung der Wenker & Gesing Akustik und Immissionsschutz GmbH vom 11.04.2016 wurden die vom geplanten Hubschrauberlandeplatz ausgehenden Belastungen durch Fluglärm in Form von Mittelungs- und Maximalpegeln rechnerisch ermittelt und optisch in Lärmkonturenkarten abgebildet. Der Gutachter kommt dabei zu dem Ergebnis, dass durch den beantragten Flugbetrieb von 240 jährlichen Flugbewegungen am Tage mit einer angenommenen, maximal konservativen 100%/100%-Flugbewegungsverteilung auf die beiden An- und Abflugflächen – orientiert an den für den vorliegenden Hubschraubersonderlandeplatz analog anwendbaren Lärmwerten des Fluglärmgesetzes (FluglärmG) und nachgeordneter Regelwerke (vgl. §§ 4 Abs. 1, 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 FluglärmG) – keine Gesundheitsgefährdungen oder -beeinträchtigungen sowohl hinsichtlich der Dauerschall- als auch der Maximalpegel für die Bevölkerung zu erwarten seien.

Ein Dauerschallpegel von 60 dB(A) („Tagschutzzone 1“ gem. § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 FluglärmG), der insoweit die von der Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – in ihrer regelmäßigen Praxis in Hubschrauberverfahren festgesetzte Unzumutbarkeitsschwelle markiert, werde demnach lediglich im unmittelbaren Umgriff des Landeplatzes auf dem Betriebsgrundstück der Antragstellerin selbst erreicht bzw. überschritten. Die Kontur des Dauerschallpegels von 55 dB(A) („Tagschutzzone 2“) umfasse dem Verlauf der An- und Abflugflächen folgend einen Bereich bis ca. 85 m in südlicher und nordwestlicher Richtung sowie ca. 60 m in westlicher und ca. 40 m in östlicher Richtung um den Landeplatz. Sie erreiche damit keine umliegende Wohnbebauung. Aussagen zum Nachtflugbetrieb waren vorliegend nicht erforderlich, da dieser nicht geplant ist. Im Übrigen wird auf die Ausführungen im Lärmgutachten verwiesen.

Da die vom Gutachter verwendeten Eingangsdaten und -annahmen, die angewandte Berechnungsmethodik sowie die Ergebnisse plausibel und nachvollziehbar sind, schließt sich die Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – auch vor dem Hintergrund vorliegender Erfahrungen aus vergleichbaren Verfahren der Einschätzung des Gutachters vollumfänglich an. Unzumutbare Beeinträchtigungen für die Allgemeinheit und die Umgebung der antragsgegenständlichen Flugplatzanlage durch Fluggeräuschimmissionen sind demnach nicht zu erwarten.

2.7 Lufthygiene

Belange der Lufthygiene stehen dem Vorhaben nicht entgegen. Nach Prüfung des Hinweises des Landratsamts Deggendorf, Untere Naturschutzbehörde, dass der Flugverkehr zur Erwärmung der Erdatmosphäre beitrage und durch den Ausstoß von Luftschadstoffen die Luftqualität beeinträchtigt werde, konnte die Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – im vorliegenden Fall auf eine gutachtliche lufthygienische Betrachtung verzichten. 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 luftrechtlichen 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 insbesondere Vorhaben wie hier, die im Durchschnitt weniger als einmal täglich eine Flugbewegung mit einem Hubschrauber erzeugen. Im Fall eines Verkehrslandeplatzes mit prognostizierten 40.000 Flugbewegungen führte der Bayer. Verwaltungsgerichtshof 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 max. 240 Hubschrauberbewegungen pro Jahr.

2.8 Geländeeignung

Die sog. Geländeeignung in Bezug auf die Anlegung des antragsgegenständlichen Hubschrauberlandeplatzes auf dem Dach der „Halle 8“ auf dem Betriebsgelände der Antragstellerin ist – gemessen an den hier einschlägigen Vorschriften bzw. Richtlinien, insbesondere der AVV – durch das Gutachten des Berufshubschrauberführers und Freien Sachverständigen Herrn Peter Becker, Bahnhofsweg 8, 02681 Kirschau/OT Rodewitz, in der Fassung der letzten Überarbeitung vom 15.11.2020 mit den diesem Bescheid beiliegenden Plandarstellungen sowie das flugbetriebliche Gutachten des Berufshubschrauberpiloten und öffentlich bestellten und vereidigten Sachverständigen für Flugbetrieb und Landeplätze Herrn Hans-Peter Knein vom 22.11.2020

nachgewiesen. Demnach ist die Durchführung eines sicheren und ordnungsgemäßen Flugbetriebs vom/zum geplanten Hubschrauberlandeplatz möglich.

2.8.1 *Anlegung der Flugbetriebsflächen*

Die geplante Ausführung und Ausdehnung der Endanflug- und Startfläche (FATO) bzw. der mit dieser identischen Aufsetz- und Abhebefläche (TLOF) entsprechen unter Berücksichtigung des verwendeten Referenzhubschraubers (Modell „H 145“ von Airbus Helicopters) den Anforderungen der AVV. Die vorliegend mindestens auszubildenden Maße betragen gem. Nr. 3.2.1.3 Buchstabe a) der AVV bei der vorliegend gewählten quadratischen FATO-Variante 20,45 m x 20,45 m, wobei sich die Seitenlänge von 20,45 m aus dem Produkt 1,5 x Gesamtlänge des Referenzhubschraubers (13,63 m) ergibt.

Ausgehend davon bestimmt sich die die FATO allseitig umgebende Sicherheitsfläche in ihren erforderlichen Mindestmaßen nach Nr. 3.2.2.2 der AVV. Demnach muss die Sicherheitsfläche vom Rand der FATO an jeder Position nach außen mindestens eine Tiefe von 3,41 m (0,25 x Gesamtlänge des Referenzhubschraubers mit 13,63 m) aufweisen. Bei der mit 20,45 m x 20,45 m angesetzten FATO würde sich somit eine vollständig tragfähige Sicherheitsfläche mit einer Mindestseitenlänge von 27,27 m (FATO 20,45 m + Sicherheitsfläche 3,41 m x 2) ergeben.

Die vorliegend geplante Anlegung der quadratischen FATO von 20,45 m x 20,45 m auf der Dachfläche mit den Maßen 24,00 m x 24,00 m führt dazu, dass – unter hindernisbedingter Einhaltung der geforderten Mindesttiefe von 3,41 m nach Osten zum Hangar hin – nach Westen lediglich 0,14 m, nach Norden und Süden jeweils nur 1,75 m an tragfähiger Sicherheitsfläche zur Verfügung stehen. Damit entspricht die geplante Sicherheitsfläche formell nicht vollumfänglich den Anforderungen unter Nr. 3.2.2.2 der AVV.

Der Sachverständige Becker kam diesbezüglich im Rahmen seines Gutachtens zu dem Ergebnis, dass trotz der Abweichung vorliegend mit dem Bemessungshubschrauber H 145 und FLK 1 ein sicherer und ordnungsgemäßer Flugbetrieb vom/zum Hubschraubersonderlandeplatz Deggendorf RILE gewährleistet sei. Insbesondere seien die vorliegend geplanten Abmessungen nach den ICAO Standards bzw. dem Flughandbuch des Referenzhubschraubers zulässig, wonach kein Erfordernis bestünde, die Sicherheitsfläche tragfähig auszubilden. Sie müsse – wie vorliegend erfüllt – lediglich als hindernisfreier Bereich nachgewiesen werden. Der zusätzlich von Antragstellerseite herangezogene Sachverständige Knein bestätigte diese Auffassung.

Unter Bezugnahme auf die vorgenannten Erwägungen schließt sich die Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – insoweit der Einschätzung der Gutachter an. Beeinträchtigungen für die Sicherheit des Flugbetriebs sowie für die Sicherheit von Personen und Gebäuden können angesichts der o.g. Abweichung demnach mit hinreichender Wahrscheinlichkeit ausgeschlossen werden.

Dazu kommt, dass mit den geplanten Markierungen in Gestalt der am Hauptanflug ausgerichteten FATO-Markierung, der Erkennungsmarkierung, der Aufsetzmarkierung und der Richtungspfeile in der Summe ausreichende eindeutige optische Anhaltspunkte vorhanden sind, um einen korrekten An- und Abflug der Hubschrauber zu gewährleisten.

Das gemäß Ziffer 1.1.2 Satz 2 der AVV zur Abweichung von Nr. 3.2.2.2 der AVV erforderliche Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) liegt vor.

2.8.2 *Hindernisfreiheit*

Auch die An- und Abflugflächen entsprechen hinsichtlich ihrer Ausrichtung und Dimensionierung den in der AVV an diese gestellten Anforderungen und gewährleisten damit insbesondere einen sicheren Flugbetrieb vom/zum geplanten Hubschrauberdachlandeplatz.

Darüber hinaus wurden im Rahmen des Eignungsgutachtens die örtlichen Gegebenheiten hinsichtlich der Hindernisfreiheit für an- und abfliegende Hubschrauber untersucht. Die nach der AVV erforderlichen Hindernisfreiflächen sind vorhanden und aus den beiliegenden Plänen und Schnitten ersichtlich. Die vom Gutachter vorgeschlagenen Kennzeichnungen sind in den Ziffern A.V.4.3 und 4.4 dieses Bescheides niedergelegt.

2.9 Öffentliche Sicherheit und Ordnung

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

Insbesondere entsprechen die unter Nr. A.V.6 dieses Bescheides festgesetzten Auflagen zum Feuerlösch- und Rettungswesen am Hubschraubersonderlandeplatz den Maßgaben der Brandschutzkategorie H1 nach AVV, unter die der Platz aufgrund der Nutzung durch Hubschrauber mit einer Länge bis zu 15 m fällt. Hierdurch ist sichergestellt, dass den Erfordernissen des Brandschutzes und des Rettungswesens ausreichend Rechnung getragen wird. Die Unterweisung der sachkundigen Person (vgl. Nr. A.V.6.6) 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.

Mit Ergänzungsgutachten vom 03.09.2019 in der Fassung vom 25.10.2019 wies der Gutachter Becker im Übrigen nach, dass auch Beeinträchtigungen zwischen Straßen- und Luftverkehr durch die Anlage des antragsgegenständlichen Dachlandeplatzes nicht zu erwarten sind. Die in den entsprechenden nationalen Richtlinien vorgegebenen Mindesthöhen für Überflüge (Lichtraumprofil zum Schutz des Luftverkehrs gegenüber dem Straßenverkehr und Luftraumprofile zum Schutz des Straßenverkehrs gegenüber dem Luftverkehr gem. „Richtlinien über die Abstände zwischen Straßen

und Flugplätzen“, Rundschreiben Nr. 2/82 des Bundesverkehrsministeriums vom 19.01.1982) werden bis auf eine Ausnahme an der Graflingerstraße ca. 50 m südlich vom Landeplatz eingehalten. Hier wird der geforderte vertikale Mindestabstand um 0,72 m unterschritten. Da mit dem Hubschrauber jedoch grundsätzlich eine Schwebeflughöhe von i.d.R. mindestens einem Meter eingenommen werden müsse, bevor ein Startverfahren begonnen bzw. ein Landeverfahren beendet werden könne, werde der o.g. Differenzwert, so der Gutachter, in der Praxis durch fliegerische Verfahren kompensiert.

Diesen Ausführungen schließt sich die Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – an. Mit Beeinträchtigungen zwischen Luft- und Straßenverkehr ist durch die Anlage des antragsgegenständlichen Dachlandeplatzes somit nicht zu rechnen.

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 Deggendorf RILE nach der Gesamtabwägung aller zu berücksichtigender Belange mit den in Abschnitt A dieses Bescheides verfügten Einschränkungen und Nebenbestimmungen erteilt werden.

4. Auflagen

Die festgesetzten Auflagen finden ihre Rechtsgrundlage in § 6 Abs. 1 Satz 4 LuftVG. Sie sind im öffentlichen Interesse erforderlich und dienen der Sicherheit des Luftverkehrs sowie der öffentlichen Sicherheit und Ordnung.

5. Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP)

Für den Antrag der RILE Zerspanungstechnologie und Montage LESSER GmbH & Co. KG bestand keine Verpflichtung, eine UVP durchzuführen. Eine UVP ist dann durchzuführen, wenn nach Einschätzung des Luftamtes Südbayern aufgrund überschlägiger 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 nachteilige 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 Regensburg, Haidplatz 1, 93047 Regensburg, **schriftlich oder zur Niederschrift des Urkundsbeamten der Geschäftsstelle dieses Gerichts** erheben. Die Klage kann beim Bayerischen Verwaltungsgericht Regensburg auch **elektronisch** nach Maßgabe der der Internetpräsenz der Verwaltungsgerichtsbarkeit (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) zu entnehmen.
- *[Sofern kein Fall des § 188 VwGO vorliegt:]* Kraft Bundesrechts ist bei Prozessverfahren vor den Verwaltungsgerichten grundsätzlich ein Gebührevorschuss zu entrichten.

Mit freundlichen Grüßen

gez.

Hailer
Regierungsamtfrau