



Baden-Württemberg

REGIERUNGSPRÄSIDIUM STUTTGART
MOBILITÄT, VERKEHR, STRASSEN

Regierungspräsidium Stuttgart · Postfach 80 07 09 · 70507 Stuttgart

Southsidebase GmbH
Flugplatz Schlierstadt
74706 Osterburken

Stuttgart 28.02.2022
Name Raphael Stolle
Durchwahl 0711 904-14902
Aktenzeichen RPS46_2-3846-405/Genehmigung
(Bitte bei Antwort angeben)

 **Antrag der Southsidebase GmbH vom 15.09.2021 auf (Änderungs-) Genehmigung gemäß § 6 LuftVG i.V.m. § 49 LuftVZO am SLP Schlierstadt-Seligenberg**
hier: Aufnahme der Luftfahrzeuge Pilatus Porter PC 6, Cessna C 208 Caravan (kurze Variante), Daher Kodiak 100 sowie Zulassung Luftfahrzeuge mit MTOM bis 2 t

Anlagen:

- (1) Antrag vom 15.09.2021
- (2) Lärmgutachten (Kurz und Fischer GmbH) vom 23.03.2021
- (3) Flugleistungsgutachten (Hr. Mihlan, Aviation Consultant) v. 26.04. und 25.10.2021)
- (4) Tragfähigkeitsgutachten (Hr. Dipl.-Ing. Richter – geoundumwelt Magedeburg) v. 06.09.201

Auf Antrag der Southsidebase GmbH vom 15.09.2021 (s. Anlage 1) ergeht in Bezug auf den SLP Schlierstadt-Seligenberg folgende

Änderungsgenehmigung:



Dienstgebäude Industriestr. 5 · Stuttgart-Vaihingen
Telefon 0711 904-0 · Telefax 0711 782851-14001 / 0711 904-14090
abteilung4@rps.bwl.de · www.rp.baden-wuerttemberg.de · www.service-bw.de
Haltestelle Bahnhof Stuttgart-Vaihingen · Parkmöglichkeit Tiefgarage Hauptgebäude Ruppmannstr. 21

A. Tenor

- I. In Abänderung der Ziff. 5 („Zugelassene Luftfahrzeuge“) der Flugplatzgenehmigung des Regierungspräsidiums Karlsruhe vom 18.02.1982 (Az. RPK: 24-52/2314; s. NfL I 44/82) werden am SLP Schlierstadt-Seligenberg folgende Luftfahrzeuge zugelassen:
 1. Flugzeuge bis MTOM 2000 kg;
 2. selbststartende Motorsegler
 3. Motorsegler, die nicht mit eigener Kraft starten, und Segelflugzeuge (im Winden- und Flugzeugschleppstartbetrieb)
 4. Personenfallschirme
 5. die Luftfahrzeugtypen Pilatus Porter PC 6, Daher Kodiak 100, Cessna C 208 Caravan.
- II. An Sonn- und Feiertagen dürfen in Zeitraum von 11:30 Uhr – 14:00 Uhr für eine Stunde keine Flugbewegungen durchgeführt werden (Mittagspause).
- III. Zum Zwecke des regulären Fallschirmsprungbetriebs darf der Antragsteller dauerhaft gleichzeitig nur ein Luftfahrzeug unter Ziff. 5 einsetzen. Der Einsatz von Flugzeugen der ECHO-Klasse bleibt von dieser Regelung unberührt.
- IV. Im Übrigen gelten die Bestimmungen der Entscheidungen des Regierungspräsidiums Karlsruhe zur Flugplatzgenehmigung vom 24.05.1971, vom 03.09.1973, vom 01.07.1975 (Az.: 24-52/2314), vom 21.12.1981 (Az. 24-52/2314), letztmalig geändert mit Entscheidung vom 16.02.1982 (Az.: 24-52/2314).
- V. Die Kostenfestsetzung für die Entscheidung erfolgt in einem gesonderten Bescheid.

B. Sachverhalt

Der SLP Schlierstadt-Seligenberg wurde am 24.05.1971 durch das Regierungspräsidium Karlsruhe genehmigt. Gegenstand war die Anlage und der Betrieb des SLP Schlierstadt für besondere Zwecke. Zugelassene Luftfahrzeuge waren Segelflugzeuge, Motorsegler und Motorflugzeuge bis 2000 kg Abfluggewicht (MTOM). Die Zweckbestimmung des Sonderlandeplatzes war von Anfang an mit „Luftsport“ bezeichnet. Die Aufnahme des Betriebs erfolgte im August 1973, bis 1975 wurde der Platz entsprechend der Genehmigung ausgebaut. Mit Bescheid vom 21.12.1981 (Az. RPK: 24-52/2314) wurde die Flugplatzgenehmigung letztmalig abgeändert; darin wurden neben Motorseglern und Personenfallschirmen Luftfahrzeuge bis 1,75 t zugelassen. Unter Ziff. III des Bescheids vom 21.12.1981 wurde der Zweck des Landesplatzes wie folgt ausgewiesen: „Der Landeplatz dient dem Luftsport, insbesondere dem Segelflug und dem Fallschirmspringen“.

Die Antragstellerin ist Betreiberin des SLP Schlierstadt-Seligenberg und unterhält am Flugplatz unter der Firmierung „Southsidebase GmbH“ seit 2009 einen Fallschirmsprungbetrieb. Zu diesem Zweck nutzt die Antragstellerin das Luftfahrzeug Pilatus Porter PC 6. Da die Pilatus Porter PC 6 mit einem Gewicht von 2,8 t über dem in der Flugplatzgenehmigung zugelassenen Gesamtgewicht von 1,75 t liegt, wurde dieses Flugzeug über eine sog. (unechte) Außenstart- und Außenlandeerlaubnis (kurz: ASL) für den Flugplatz Schlierstadt zugelassen.

Die Antragstellerin verfügte seit 2009 bzgl. der Pilatus Porter PC 6 über eine entsprechende ASL. Die ASL wurde mehrmals verlängert, zuletzt mit Bescheid vom 19.03.2021 (Az.: 46.2-3846/ Schlier Lande 01), mit Befristung bis zum 31.12.2021.

Bei der ASL handelt es sich um eine Genehmigung, die in der Regel für befristete Zeiträume in Betracht kommt und die dem Grunde nach nicht bei einem flugplatzähnlichen Betrieb genutzt werden sollte. Bei einem flugplatzähnlichen Betrieb, d.h. einen auf Regelmäßigkeit und Dauerhaftigkeit ausgelegten Flugbetrieb, gilt grundsätzlich der sich aus der Zusammenschau von § 25 Abs. 1 und § 6ff. LuftVG ergebende Flugplatzzwang, der besagt, dass Luftfahrzeuge nur auf den für sie vorgesehenen und genehmigten Flugplätzen starten und landen dürfen (vgl. Dölp in: Grabherr/Reidt/Wysk, § 25 Rn.1).

Demzufolge beantragte die Antragstellerin mit Schreiben vom 15.09.2021 die Aufnahme des Luftfahrzeugs Pilatus Porter PC 6 in die bestehende Flugplatzgenehmigung. Darüber hinaus beantragte sie die Aufnahme von Flugzeugen bis MTOM von 2000 kg (statt bisher 1750 kg) sowie der Flugzeugtypen Cessna C 208 Caravan (kurze Variante), Daher Kodiak 100.

Gemäß den Angaben im Antrag soll sich am Wesen und am Umfang des Flugbetriebs nichts ändern. Der Flugbetrieb wird auch weiterhin hauptsächlich durch den Fallschirmsport geprägt sein. Ferner sind mit dem Antrag keine Ausbaumaßnahmen geplant.

Mit dem Antrag legte die Antragstellerin ein Lärmgutachten (s. Anlage 2), ein Gutachten zur Tragfähigkeit der Landebahn (s. Anlage 4) sowie Flugleistungsgutachten bzgl. Pilatus Porter PC 6, der Kodiak 100 und der Cessna 208 (s. Anlage 3) vor.

C. Rechtliche Würdigung

I. Formelle Rechtmäßigkeit

1. Zuständigkeit

Das Regierungspräsidium Stuttgart ist für die Entscheidung über den Antrag auf Änderung der Flugplatzgenehmigung (Verfahren nach § 6 LuftVG) am SLP Schlierstadt-Seligenberg gemäß § 31 Abs. 2 Nr. 4 LuftVG i.V.m. § 1 der Verordnung der Landesregierung und des Verkehrsministeriums über Zuständigkeiten auf dem Gebiet der Luftverkehrsverwaltung (LuftVVerwZustV BW) örtlich und sachlich zuständig.

2. Genehmigungsverfahren

Die auf das Genehmigungsverfahren anzuwendenden Vorschriften ergeben sich aus einer Gesamtschau verschiedener Gesetze. § 6 Abs. 5 Satz 1 LuftVG erklärt zunächst einige Vorschriften des Planfeststellungsverfahrens über die Beteiligung der Fachbehörden, die Planerhaltung bei Verfahrens- und Formfehlern sowie die Bekanntgabe der Genehmigung (§§ 73 Abs. 2 und 3a, 74 Abs. 4 und 5 und 75 Abs. 1 a VwVfG) für

anwendbar. Daneben gelten für die Genehmigung von Landeplätzen die §§ 49 ff. Luft-VZO. Die Ausgestaltung des Genehmigungsverfahrens obliegt im Übrigen den Ländern. Gemäß § 1 Abs. 1 Nr. 2 und Abs. 3 VwVfG gelten insoweit die Verwaltungsverfahrensgesetze der Länder (Schiller in Grabherr/Reidt/Wysk, § 6 Rn. 441).

Die konkrete Ausgestaltung erfolgt letztlich nach pflichtgemäßem Ermessen der Genehmigungsbehörde (Schiller in Grabherr/Reidt/Wysk, § 6 Rn. 454). Das Regierungspräsidium Stuttgart als zuständige Luftfahrtbehörde hat sich dazu entschlossen das Verfahren mit einer Öffentlichkeitsbeteiligung durchzuführen.

Der Antrag zur Änderungsgenehmigung wurde von den umliegenden Gemeinden bzw. Städten Anfang November 2021 im jeweiligen Amtsblatt bekannt gegeben und der Antrag nebst Antragsunterlagen öffentlich ausgelegt (Auslegung vom 08.11. – 08.12.2021). Zudem wurde der Antrag nebst Unterlagen auf der Internetseite des Regierungspräsidiums Stuttgart veröffentlicht. Jeder, dessen Belange durch den Antrag berührt werden, konnte bis zu zwei Wochen nach Ende der Auslegung, also bis einschließlich 22. Dezember 2021, schriftlich oder zur Niederschrift bei den Gemeinden bzw. Städten oder beim Regierungspräsidium Stuttgart Einwendungen gegen das Vorhaben erheben.

Die Träger öffentlicher Belange bzw. die Gemeinden und Städte wurden mit Schreiben vom 27.10.2021 um Stellungnahme gebeten. Es wurden folgende Gemeinden/Städte angehört: Stadt Osterburken; Stadt Adelsheim; Gemeinde Seckach; Gemeinde Schefflenz. Es wurden folgende Träger öffentlicher Belange angehört: LRA Neckar-Odenwald-Kreis; Regierungspräsidium Karlsruhe (Referat 56 - Naturschutz und Landschaftspflege).

Die Antragstellerin wurde mit Schreiben vom 12.01.2022 um Stellungnahme zu den vorgetragenen Stellungnahmen, Einwendungen und Forderungen gebeten. Die Antragstellerin hat mit Schreiben vom 25.01. und 14.02.2022 Stellung bezogen.

II. Materielle Rechtmäßigkeit

1. Rechtsgrundlage

Die Entscheidung über die Aufnahme der beantragten Luftfahrzeuge in die bestehende Flugplatzgenehmigung beruht auf § 6 Abs. 4 S. 2 LuftVG. Danach bedarf es einer Änderung der Genehmigung, wenn die Anlage oder der Betrieb des Flugplatzes wesentlich erweitert oder geändert werden soll.

Eine Erweiterung oder Änderung von Anlage oder Betrieb des Flugplatzes umfasst begrifflich jede Abweichung vom genehmigungsrechtlich festgelegten Anlagenbestand und Betriebsumfang (vgl. Reidt in Grabherr/Reidt/Wysk, § 6 Rn. 47). „Wesentlich“ ist eine Erweiterung oder Änderung in der Regel dann, wenn die beabsichtigte Änderung insbesondere zu einer Erhöhung der luftseitig genehmigten technischen Maximalkapazität durch bauliche Maßnahmen oder zu einer UVP-Pflicht aufgrund baulicher Änderungen oder Erweiterungen führt (vgl. Reidt in Grabherr/Reidt/Wysk, § 6 Rn. 55ff. und Rn. 58ff.). Beides ist hier zwar nicht der Fall, da mit der beantragten Zulassung von Luftfahrzeugen in die bestehende Flugplatzgenehmigung keine *baulichen* Änderungen oder Erweiterungen verbunden sind.

Allerdings kann sich die „Wesentlichkeit“ der Änderung auch aus „sonstigen Gründen“ ergeben, sofern die Würdigung aller Umstände des Einzelfalls ergibt, dass der Flugplatz „sein Gesicht verändert“ (vgl. Reidt in Grabherr/Reidt/Wysk, § 6 Rn. 62). Voraussetzung ist, dass die bisherige Konzeption des Unternehmens zwar im Kern beibehalten, jedoch in einem nicht nur peripheren, sondern den Charakter des Unternehmens kennzeichnenden Bereich zumindest teilweise erheblich anders ausgestaltet wird. Die zusätzliche Stationierung (bzw. Zulassung) weiterer Fluggeräte kann ein wichtiger Anhaltspunkt für die wesentliche Erweiterung oder Änderung des Betriebs des Flugplatzes sein. Die rein zahlenmäßigen Unterschiede sind jedoch nicht ausschlaggebend. Es kommt vielmehr darauf an, welche Kapazität der Flugplatz sowohl hinsichtlich seines Betriebs als auch hinsichtlich seiner Anlagen bisher hatte und ob er mit der weiteren Stationierung (bzw. Zulassung) sein Erscheinungsbild verändert (Redt in Grabherr/Reidt/Wysk, § 6 Rn. 62).

Mit der beantragten Zulassung von Luftfahrzeugen, die das in der bisherigen Flugplatzgenehmigung ausgewiesene MTOM von 1,75 t übersteigen, ändert sich zum einen der

Gehalt der Flugplatzgenehmigung in Bezug auf das Gewicht der zugelassenen Luftfahrzeuge, zum anderen kann nicht ausgeschlossen werden, dass mit der Zulassung der insoweit „schwereren“ Luftfahrzeuge verstärkt rechtlich geschützte nachbarliche Interessen berührt bzw. beeinträchtigt werden. Dies qualifiziert die beantragte Änderung der Flugplatzgenehmigung als „wesentlich“ i.S.d. § 6 Abs. 4 S. 2 LuftVG.

2. Prüfungsmaßstab

Der Prüfungsmaßstab der beantragten Änderung der Flugplatzgenehmigung ergibt sich insbesondere aus § 6 Abs. 2 LuftVG, wonach vor Erteilung der Genehmigung besonders zu prüfen ist, 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. Zudem muss das Flugplatzgelände i.S.d. § 6 Abs. 2 S. 3 LuftVG „geeignet“ sein. Schließlich darf die öffentliche Sicherheit und Ordnung durch das Vorhaben nicht gefährdet werden.

Im konkreten Fall war die Zulassung der beantragten Luftfahrzeuge gemäß § 6 Abs. 2 LuftVG insbesondere im Hinblick auf den Naturschutz und der Landschaftspflege sowie den Schutz vor Fluglärm hin zu bewerten. Zudem musste die „Eignung“ des Fluggeländes für die beantragten Luftfahrzeuge nachgewiesen werden. Schließlich müssen die beantragten Luftfahrzeuge flugleistungstechnisch in der Lage sein, auf dem SLP Schlierstadt zu starten und zu landen. Da mit dem Antrag keine baulichen Maßnahmen verbunden sind, sind Aspekte der Raumordnung sowie des Städtebaus von der Änderungsgenehmigung nicht betroffen. Für das Vorhaben (Zulassung der Luftfahrzeuge) besteht keine UVP-Pflicht oder UVP-Vorprüfungspflicht i.S.d. UVPG.

a) Eignung des Fluggeländes

Hinsichtlich der „Eignung“ des Fluggeländes für die beantragten Luftfahrzeuge wurde von der Antragstellerin ein Tragfähigkeitsgutachten vorgelegt (s. Anlage 4), das ausweist, dass die Tragfähigkeit der Landebahn am SLP Schlierstadt für einen Flugbetrieb mit Flugzeugen bis zu einem Gesamtgewicht von 3,6 t vorhanden ist. Davon sind die beantragten Luftfahrzeuge mitumfasst. Anhaltspunkte dafür, dass das Tragfähigkeitsgutachten auf unrichtigen Annahmen beruht, bestehen nicht. Gegen das Tragfähigkeitsgutachten wurden keine Einwände erhoben.

b) Flugleistung

Hinsichtlich dem Einsatz der Luftfahrzeuge Pilatus Porter PC 6, Cessna 208 und Kodiak 100 wurden Flugleistungsgutachten vorgelegt (s. Anlage 3), die ausweisen, dass der Einsatz der Luftfahrzeuge am SLP Schlierstadt aus flugleistungstechnischer Sicht möglich ist. Anhaltspunkte dafür, dass die Flugleistungsgutachten auf unrichtigen Annahmen beruhen, bestehen nicht. Gegen die Flugleistungsgutachten wurden keine Einwände erhoben.

c) Lärmschutz

Im Hinblick auf die Bewertung der lärmschutzrechtlichen Aspekte hat die Antragstellerin ein Lärmgutachten der Kurz und Fischer GmbH – Beratende Ingenieure vom 23.03.2021 (s. Anlage 2) vorgelegt. Das Lärmgutachten kommt zu dem Ergebnis, dass der anzustrebende Richtwert des äquivalenten Dauerschallpegels gemäß der maßgebenden Landeplatz-Fluglärmlleitlinie von 55 dB(A) an der vorhandenen (Wohn-) Bebauung an den Ortsrändern der umliegenden Bereiche deutlich unterschritten wird. Über die Anforderungen der Landeplatz-Fluglärmlleitlinie hinaus beinhaltet das Lärmgutachten eine Beurteilung des Maximalpegels. Diesbzgl. wurde im Gutachten festgestellt, dass der Maximalpegel von 85 dB(A) Tag (bzw. 90dB(A) in Mischgebieten) bzw. deren Isolinien „weit außerhalb der Ortsränder“ liegt/liegen. Dementsprechend wird auch das Häufigkeitskriterium für das Auftreten der Maximalpegel an den Ortsrändern nicht erreicht.

Das Lärmgutachten wurde nach Maßgabe der Landeplatz-Fluglärmlleitlinie erstellt. Anhaltspunkte für Zugrundelegung unrichtiger Daten bestehen nicht. Die Berechnung erfolgte nach den Vorgaben der DIN 45684-1:2013-07 mit dem vom Umweltbundesamt zertifizierten Programm „SoundPLAN“ Version 8.2.

Gegen das Lärmgutachten wurden Einwände erhoben (zur Bewertung der Einwände s. unter Ziff. C., III., 5.).

d) Natur-, Tier-, Wasserschutz

Das LRA Neckar-Odenwald-Kreis teilte als untere Naturschutzbehörde mit Stellungnahme vom 01.12.2021 mit:

„Der im Jahre 1975 genehmigte Flugplatz besteht seit mehreren Jahren. Bauliche Eingriffe sollen durch die geplante zusätzliche Aufnahme der Luftfahrzeuge nicht stattfinden. Der bereits bestehende Flugbetrieb soll in Art und Umfang beibehalten werden und auch weiterhin hauptsächlich durch Fallschirmsport geprägt sein. Eine erhebliche Störung auf sich im Umfeld der Anlage befindliche Arten ist durch den Luftverkehr nicht zu erwarten. Aufgrund der dortigen Strukturen und des bereits existenten Vergrämungseffekts ist der Verlust von Fortpflanzungs- und Ruhestätten insbesondere in Hinblick auf die Wahrung deren ökologischen Funktion im räumlichen Zusammenhang nicht zu erwarten. Es bestehen keine artenschutzrechtlichen Bedenken. In einer Entfernung von etwa 500 m zum Flugplatz befindet sich das FFH-Gebiet „Seckachtal und Schefflenzer Wald“. Zum Zeitpunkt der Meldung des Gebiets an die Europäische Kommission war der Flugbetrieb bereits vorhanden. Es werden von Seiten der unteren Naturschutzbehörde keine Bedenken hinsichtlich einer erheblichen Beeinträchtigung des Gebiets in seinen für den Erhaltungszielen oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen gesehen“.

Des Weiteren hat das LRA Neckarwald-Odenwald-Kreis die Gewerbeaufsicht, die Fachtechnik (Wasser und Boden) sowie den Fachdienst Straßen beteiligt. Diesbzgl. wurde zurückgemeldet:

„Gegen das geplante Vorhaben bestehen von Seiten des Landratsamtes Neckar-Odenwald-Kreis grundsätzlich keine Bedenken und/oder Einwände.“

3. Genehmigungsfähigkeit

Die Prüfung des Vorhabens ergab damit, dass das Fluggelände für den Einsatz der beantragten Luftfahrzeuge geeignet ist (Tragfähigkeit), die Luftfahrzeuge flugleistungstechnisch in der Lage am SLP Schlierstadt zu starten und zu landen, die Lärmrichtwerte eingehalten werden und im Hinblick auf Natur-, Wasser-, Tierschutz keine Einwände seitens der unteren Fachbehörde bestehen. Demnach ist das Vorhaben grundsätzlich genehmigungsfähig.

III. Einwendungen und Stellungnahmen

Den umliegenden Gemeinden und Städten, den Trägern öffentlicher Belange sowie der betroffenen Bevölkerung wurde Gelegenheit gegeben zum Vorhaben Stellung zu beziehen bzw. Einwendungen zu erheben. Die Gemeinde Schefflenz hat mit Schreiben vom 21.12.2021, die Gemeinde Seckach mit Schreiben vom 15.12.202, die Stadt Osterburken mit Schreiben vom 02.02.2022 Stellung bezogen. Die Stadt Adelsheim hat keine Stellungnahme abgegeben. Das LRA Neckar-Odenwaldkreis hat mit Schreiben vom 23.11.2021 und mit E-Mail vom 01.12.2021 eine Stellungnahme abgegeben. Das Regierungspräsidium Karlsruhe (Referat 56 - Naturschutz und Landschaftspflege) hat keine Stellungnahme abgegeben.

Seitens der Bevölkerung gingen zahlreiche Einwendungen ein.

Aufgrund der Vielzahl der eingegangenen Einwendungen werden diese nachfolgend thematisch zusammengefasst und bewertet. Zudem wurden zahlreiche „Forderungen“ gestellt; diese werden unter IV. separat dargestellt und bewertet.

1. Einwendungen in Bezug auf das Genehmigungsverfahren

a) Unterlagen auf Internetseite des Regierungspräsidiums seien nicht abrufbar

In Bezug auf das Genehmigungsverfahren wurde von 1 Einwender eingewendet, dass sich auf der Internetseite des Regierungspräsidiums Stuttgart die „Datei“ nicht habe öffnen lassen und deshalb eine „neue Auslegung der Bekanntmachung des § 6-Antrags“ erforderlich sei.

Die Verlinkung bzgl. der „Offenlage eines Antrags auf Abänderung des genehmigten Sonderlandeplatz Schlierstadt-Seligenberg 08.11.2021“ auf der Internetseite des Regierungspräsidiums Stuttgart wurde überprüft. Es konnte dabei keine fehlerhafte Verlinkung festgestellt werden. Die Verlinkung hat bei der Testung auf die zum Vorgang dazugehörigen Dokumente geführt. Insofern konnte schon keine fehlerhafte Bekanntmachung auf der Internetseite des Regierungspräsidiums Stuttgart festgestellt werden.

Zudem ist die „öffentliche Bekanntmachung im Internet“ gemäß § 27a Landesverwaltungsverfahrensgesetz lediglich eine „Soll-Vorschrift“ und keine „Muss-Vorschrift“ und grundsätzlich nur für Fälle vorgesehen, bei denen „durch Rechtsvorschrift eine öffentliche oder ortsübliche Bekanntmachung angeordnet ist“. Letzteres ist bei einer Flugplatzgenehmigung nach § 6 LuftVG nicht der Fall. Insofern stellt die öffentliche Bekanntmachung auf der Internetseite des Regierungspräsidiums Stuttgart lediglich einen zusätzlichen „Informations-Service“ dar, aus dem keine Verfahrensrechte abgeleitet werden können.

b) Befangenheit eines Behördenmitarbeiters

In Bezug auf das Genehmigungsverfahren wurde eingewendet, dass *„die Lokale Presse nach gründlicher Recherche in Ihrem Bericht vom 31.08.2018 „Die Freiheit über den Wolken nervt im Garten“ Befangenheit durch Eigeninteressen von Behördenmitarbeiter des Regierungspräsidiums „Abteilung Luftfahrt“ geäußert“* hat (Anmerkung: Artikel der Rhein-Neckar-Zeitung vom 31.08.2018; am 17.01.2022 zuletzt abgerufen unter https://www.rnz.de/nachrichten/buchen_artikel,-schlierstadt-die-freiheit-ueber-den-wolken-nervt-im-garten-_arid,382966.html).

Eine Besorgnis der Befangenheit, welche gemäß § 21 LVwVfG eine „Enthaltung der Mitwirkung“ begründen kann, ist nicht zu erkennen. Der für das Genehmigungsverfahren zuständige und zeichnende Sachbearbeiter ist weder Pilot noch liegen sonstige Gründe vor, die geeignet sind Misstrauen gegen eine unparteiische Amtsausübung zu rechtfertigen. Zudem wäre allein die Piloten-Eigenschaft eines Behördenmitarbeiters nicht ausreichend eine Befangenheit zu begründen.

c) Einwendungen in Bezug auf die Öffentlichkeitsbeteiligung bei bisherigen Genehmigungsverfahren

In Bezug auf die bisherigen Genehmigungsverfahren wird eingewendet, dass *„es nicht nachzuvollziehen sei, weshalb die Öffentlichkeit erst jetzt beteiligt werde; bisher wurde Öffentlichkeit nicht beteiligt.“* Zudem wurde vorgetragen, das *„bei den bisherigen Genehmigungsverfahren die Belange und Einwende der geschädigten Bevölkerung gem. Art 2 u.3 GG nicht gewürdigt oder berücksichtigt wurden.“*

Dieser Einwand geht in Bezug auf das gegenständliche Verfahren ins Leere, da diese Einwände auf *bisherige* Genehmigungsverfahren abzielen. Im gegenständlichen Verfahren wurde eine umfassende Öffentlichkeitsbeteiligung durchgeführt.

Zum anderen ist darauf hinzuweisen, dass bei einer ASL gemäß § 25 LuftVG i.V.m. § 18 LuftVO eine Öffentlichkeitsbeteiligung nicht zwingend vorgeschrieben ist. Schließlich wurden bei der letzten Verlängerung der ASL bis zum 31.12.2021 die Gemeinden und Städte sowie die Träger öffentlicher Belange angehört bzw. beteiligt.

2. Einwendungen in Bezug auf die Rechtsgrundlage

a)

In Bezug auf die im Verfahren ausgewiesene Rechtsgrundlage (§ 6 LuftVG i.V.m. § 49 LuftVZO) wurde eingewendet, dass die *„Rechtsgrundlage (§ 6 LuftVG und § 49 LuftVZO) irreführend sei. Es gehe um die Verlängerung einer ASL-Erlaubnis nach § 25 LuftVG i.V.m. § 18 LuftVO.“*

Diese Einwendung trägt rechtlich nicht. Im konkreten Verfahren geht es um die Aufnahme von Luftfahrzeugen in die bestehende Flugplatzgenehmigung. Dies bemisst sich nach § 6 (Abs. 4 S. 2) LuftVG i.V.m. §§ 49ff. LuftVZO. Die ASL bzgl. der Pilatus Porter PC 6 ist – mit Ausnahme eines Überführungsflugs aus Wartung und ggf. eines Ausführungsflugs – zum 31.12.2021 ausgelaufen. Eine Verlängerung der ASL wurde nicht beantragt.

b)

Ein Einwender trägt vor, dass *„die prozentual hohe Erweiterung des Flugbetriebs gem. og. Antrag nach § 6 LuftVG Abs. 4 eine wesentliche Erweiterung des Flugbetriebs darstellt. Deshalb ist im vorliegenden Fall ein Planfeststellungsverfahren gemäß 8 bis 10 anzuwenden.“*

Diese Einwendung trägt rechtlich nicht. Eine „wesentliche“ Erweiterung oder Änderung i.S.d. § 6 Abs. 4 S. 2 LuftVG begründet zunächst das Erfordernis einer Änderungs-genehmigung. Diesem Erfordernis wurde mit Durchführung des Änderungsverfahrens gemäß § 6 LuftVG Rechnung getragen.

(Zusätzlich) eines Planfeststellungsverfahrens gemäß §§ 8ff. LuftVG bedarf es nur dann, sofern es sich um einen Landeplatz mit beschränktem Bauschutzbereich nach § 17 handelt. Dies ist beim SLP Schlierstadt-Seligenberg aber nicht der Fall. Für diesen sind keine beschränkten Bauschutzbereiche i.S.d. § 17 LuftVG ausgewiesen. Das beantragte Vorhaben ist daher nicht planfeststellungsbedürftig.

Selbst unter der Annahme, dass das beantragte Vorhaben grundsätzlich planfeststellungsbedürftig wäre, würde das beantragte Vorhaben – hier: die Aufnahme von Luftfahrzeugen in die bestehende Flugplatzgenehmigung – eine „unwesentliche Änderung“ i.S.d. § 8 Abs. 1 S. 10 LuftVG i.V.m. § 74 Abs. 7 LVwVfG darstellen, was ebenfalls zum Entfallen der Planfeststellung oder der Plangenehmigung führen würde.

3. Einwendungen in Bezug auf das BlmschG/BlmschV

In Bezug auf das BlmschG und die 32. BlmschV wurde eingewendet bzw. eingefordert:

- a) Das Vorhaben verstoße gegen § 1 BImSchG, wonach die Menschen grundsätzlich vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Geräusche zu schützen sind.
- b) Das Vorhaben verstoße gegen die 32. BlmschV, die eine Sonn- und Feiertagsruhe vorschreibe und werktags Ruhe ab 20.00 Uhr. An Sonn- und Feiertagen sei „gewerblicher Lärm“ unzulässig.
- c) Forderung nach Einstellung des Flugbetriebs, mindestens aber die Anpassung an die 32. BImSchV § 7 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 (Flugverbot an Sonn- und Feiertagen, sowie werktags in der Zeit von 20:00 – 07:00 Uhr) und Absatz 1 S.1 Nr. 2 (Flugverbot werktags in der Zeit von 07:00 – 09:00 Uhr, von 13:00 Uhr – 15:00 Uhr und von 17.00 – 20:00 Uhr).

Diese Einwendungen/Forderungen tragen rechtlich nicht. Gemäß § 2 Abs. 2 BImSchG gelten die Vorschriften dieses Gesetzes grundsätzlich nicht für Flugplätze. Zudem stellen Luftfahrzeuge gemäß § 3 Abs. 5 Nr. 2 i.V.m. § 38 BImSchG keine (immissionschutzrechtlichen) Anlagen i.S.d. BImSchG dar.

Die 32. BImSchV (Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung) findet gemäß § 1 Abs. 1 32. BImSchV (lediglich) Anwendung auf die in Anhang 1 der Verordnung ausgewiesenen „Geräte und Maschinen“. Luftfahrzeuge fallen nicht darunter.

Der Fluglärmschutz wird daher nicht (bzw. nur in relativ geringen Teilbereichen) im BImSchG geregelt. Maßgebend sind hier vielmehr die luftrechtlichen Lärmschutzregelungen, wie z.B. das Fluglärmgesetz oder die Landeplatz-Lärmschutzverordnung.

4. Einwendungen in Bezug auf den Genehmigungszweck des Landeplatzes und der Anlage und Betrieb eines Sonderlandeplatzes

a)

In Bezug auf den „Genehmigungszweck“ des Landeplatzes wurde eingewendet, dass „der Flugplatz ursprünglich als Segelfluggelände genehmigt worden sei.“ Die Zulassung von Motorflugzeugen bzw. den Fallschirmsprungbetrieb sei „heimlich still und leise“ bzw. „klammheimlich“ erfolgt.

Dieser Einwand trifft nicht zu. Zwar waren zunächst am SLP Schlierstadt neben Motorseglern und Segelflugzeugen Flugzeuge bis 2t lediglich „für den Flugzeugschleppbetrieb“ zugelassen (s. NfL I – 288-307/73, I – 305/73). Der Zweck wurde jedoch bereits 1973 allgemein mit „Sonderlandeplatz für den Luftsport“ ausgewiesen (s. ebd.). Bereits 1975 wurden am SLP Schlierstadt Fallschirmabsprünge gestattet (s. NfL I – 1-26/75, I – 12/75). Entsprechend wurde mit Änderungsgenehmigung die Beschränkung des Einsatzes von Flugzeugen bis 2t „für den Flugzeugschleppbetrieb“ aufgehoben. Mit Entscheidung (Änderungsgenehmigung) des Regierungspräsidiums Karlsruhe vom 30.12.1981 (Az.: 24-52/2314) wurde der Zweck des Landeplatzes wie folgt konkretisiert: „Der Landeplatz dient dem Luftsport, insbesondere dem Segelflug und dem Fallschirmspringen“.

b)

In Bezug auf den genehmigten Sonderlandeplatz Schlierstadt-Seligenberg wurde eingewendet: *„Die Einrichtung eines privaten und zivilen Sonderlandeplatzes entspricht nicht den Zielen des Luftverkehrsgesetzes und ist gemessen an diesen Zielen ungerechtfertigt, da kein Luftverkehrsbedarf besteht, und die Einrichtung eines Sonderlandeplatzes ungeeignet und vernünftigerweise abzulehnen ist.“*

Diesbzgl. ist zunächst festzuhalten, dass sich dieser Einwand schon nicht auf den Verfahrensgegenstand (hier: die Aufnahme von Luftfahrzeuge in die bestehende Flugplatzgenehmigung) bezieht, sondern auf die Flugplatzgenehmigung des SLP Schlierstadt als solche bzw. insgesamt. Letztere ist aber nicht Verfahrensgegenstand.

Hinsichtlich der Zulassung/Integration der beantragten Luftfahrzeuge in die bestehende Flugplatzgenehmigung besteht ein Luftverkehrsbedarf, da die Southsidebase GmbH für ihren Fallschirmsprungbetrieb der Zulassung ihrer dafür genutzten Luftfahrzeuge bedarf. Wie zuvor bereits dargelegt, war es rechtlich geboten die bisher mittels ASL zugelassene Luftfahrzeuge in die Flugplatzgenehmigung zu integrieren.

5. Einwendungen in Bezug auf das Lärmgutachten

Hinsichtlich des Lärmgutachtens wurden – zusammenfassend – folgende Einwände vorgetragen:

- (1) Es hat keine Lärmmessung (vor Ort) stattgefunden; Lärmwerte wurden lediglich berechnet. Lärmgutachten beruht ausschließlich auf einer „Computersimulation“.
- (2) Das Lärmgutachten sei nicht „unabhängig“, da von Betreiberseite beauftragt.
- (3) Es seien nicht nur die Lärmgrenzwerte maßgeblich, sondern auch die Frequenz der Lärmquelle. Es sei nicht nur die Lautstärke von Bedeutung, sondern auch die Dauer.
- (4) Es wird eine Abweichung der untersuchten Immissionsorte von Flugroute reklamiert (Lärmimmission wurden nicht direkt unter den Flugrouten, in den Wohngebieten, ermittelt).
- (5) Der ermittelte Beurteilungspegel wird angezweifelt an, da die dem Gutachten zugrunde gelegten 848 Starts und die 848 Landungen nicht gleichmäßig über sechs Monate erfolgen, sondern geballt zu bestimmten Flugtagen, wie eben Sonn- und Feiertagen. Die im Lärmgutachten ausgewiesenen 848 Starts und 848 Landungen verteilen sich nicht auf 16 Stunden (06:00 – 22:00 Uhr), sondern auf weniger Stunden, da der Flugbetrieb nicht schon um 06:00 Uhr beginnt, sondern später (Lärmbelastung verteilt sich auf weniger als 16 Stunden).
- (6) (Der ermittelte) Maximalpegel wird im Gutachten mit 82dB ausgewiesen. In einem Wohngebiet sollte der Lärm 55dB nicht übersteigen.

- (7) Das Lärmgutachten des Ing.-Büros Kurz + Fischer beziehe sich ausschließlich auf die Geräuschemissionen der Fallschirmabsetzflüge mit einer Pilatus Porter PC-6, nicht aber auf die Luftfahrzeuge Cessna Caravan 208 und Kodiak 100. Es fehle an Gutachten zu Fluglärmmissionen der Flugzeuge Kodiak 100 und Cessna C 208.
- (8) Das Lärmgutachten berücksichtigt nicht die konkreten Bedingungen, wie z.B. Flug unter Volllast.
- (9) Die gemäß Gutachten ermittelten Lärmwerte werden grundsätzlich angezweifelt.
- (10) Der Maximalpegel stelle den „Normalfall“ dar, weshalb dieser und nicht der Dauerschallpegel der Bewertung zugrunde gelegt werden müsse. Als Beurteilungspegel wird nicht der Maximalpegel, sondern ein sog. äquivalenter Dauerschallpegel herangezogen. Diese Methodik ignoriere, dass angesichts des dichten Takts von Starts und Landungen der Maximalpegel im unmittelbaren Umfeld des Flugplatzes dem Dauerschallpegel entspricht.
- (11) Bei der Lärmbewertung müsse die besondere topografische Lage (Kessellage Zimmerns und des Seckachtals) berücksichtigt werden. Die Szenarioberechnung bilde die landschaftlichen Bedingungen (besondere Schallentwicklung aufgrund der landschaftlichen Gegebenheiten) nicht ausreichend ab.
- (12) Auch an „flugfreien Tagen“ bestehe Lärmbelastungen durch Wartungsarbeiten an Flugzeugen oder Gelände, durch Teststarts, durch schweres Gerät zur Bewirtschaftung der Fläche.
- (13) Der Maximalpegel übersteige sowohl die Beurteilungspegel der einzelnen Messpunkte, als auch die schalltechnischen Orientierungswerte nach DIN 18005-1 ganz erheblich (diesbzgl. wird auf Tabelle 1 und 2 des Lärmgutachtens verwiesen)

Die Einwände gegen das Lärmgutachten tragen rechtlich/inhaltlich aus folgenden Gründen nicht:

- zu (1): Prognoserechnungen sind übliche Vorgehensweisen von Planungen – nicht nur bei Fluglärm, sondern auch bei Straßen-/Schienenverkehr, gewerbliche Anlagen, Sport- und Freizeitanlagen usw. Dies findet Niederschlag in der „Leitlinie zur Ermittlung und Beurteilung der Fluglärmmissionen in der Umgebung von

Landeplätzen“ (Landeplatz-Fluglärmleitlinie). Danach werden Fluglärmimmissionen über ein definiertes Berechnungsverfahren *berechnet*. Die Berechnungsgrundlagen basieren auf umfangreichen messtechnischen Untersuchungen zu Flugbewegungen verschiedenster Flugzeugmuster. Insofern haben messtechnische Untersuchungen bereits Eingang in das Berechnungsverfahren gefunden. Die Berechnung erfolgte mit der Software „SoundPLAN“, Version 8.2, das vom Umweltbundesamt als Berechnungssoftware zertifiziert ist. Gemäß § 19a LuftVG sind grundsätzlich nur an Verkehrsflughäfen und an Verkehrslandeplätzen, die dem Fluglinienverkehr angeschlossen sind, Fluglärm-Messanlagen zu installieren und zu betreiben.

- zu (2): Es ist Sache des Antragstellers nachzuweisen, dass sein Vorhaben die Lärmrichtwerte einhält. Hierzu bedienen sich die Antragsteller regelmäßig der Expertise von „Lärmgutachtern“ und haben diese auf eigene Kosten zu beauftragen. Das (Berechnungs-) verfahren und die Beurteilungsgrundlagen sind gemäß der Landeplatz-Fluglärmleitlinie vorgegeben/definiert. Das Lärmgutachten unterliegt der Überprüfung der Fachbehörde.
- zu (3): Die auftretenden unterschiedlichen Frequenzzusammensetzungen der Flugzeuggeräusche, die das wahrnehmbare Geräusch charakterisieren, wurden bei den Berechnungen nach DIN 45684-1:2013-07 „Ermittlung von Fluggeräuschimmissionen an Landeplätzen – Teil 1: Berechnungsverfahren“ berücksichtigt. Die Einwirkdauer bei einem Über- und/oder Vorbeiflug von Flugzeugen haben direkten Einfluss auf den sog. Dauerschallpegel bzw. den Beurteilungspegel, der den entsprechenden gebietsbezogenen Immissionsrichtwerten gegenüber zu stellen ist. Der Beurteilungspegel wird bestimmt durch den Geräuschpegel während einem Über- und/oder Vorbeiflug, durch die Einwirkdauer und die Häufigkeit der Flüge. Insofern wurde die Lärm-Einwirkdauer bei der Berechnung berücksichtigt.
- zu (4): Die Flugrouten und untersuchten Immissionsorte ergeben sich aus Anlage 1 des Lärmgutachtens. Die Flugrouten wurden bei der Berechnung berücksichtigt. Das sich daraus ergebende Immissionsniveau ist in den Fluglärmkonturen dargestellt. Die Fluglärmkonturen für den Beurteilungspegel ergeben sich aus Anlage 2 des Lärmgutachtens, die des Maximalpegels aus Anlage 3 des Lärmgutachtens.
- zu (5): Mit Stellungnahme vom 11.02.2022 bestätigte der Lärmgutachter, dass selbst unter der Annahme, dass an einem Spitzentag bis zu 35 Umläufe (= 35 Starts

und 35 Landungen) stattfinden würden (lt. Angaben des Betreibers die maximal denkbare Anzahl, die allerdings bisher noch nie erreicht wurde), würden – bezogen auf einen Tag – an den zu den Flugrouten nächstgelegenen äußeren Ortsrändern die zu erwartenden Dauerschall- bzw. Beurteilungspegel den anzustrebenden Richtwert für Wohnbebauung von $L_{eq,Tag} = 55 \text{ dB(A)}$ immer noch unterschreiten.

- zu (6): Der Immissionsrichtwert von 55 dB(A) bezieht sich auf den Dauerschall- oder Beurteilungspegel (s. Abschnitt 2.1 des Lärmgutachtens). Für den Maximalpegel liegen die Richtwerte um 30 dB(A) höher (s. Abschnitt 2.2 des Lärmgutachtens)
- zu (7): Das Lärmgutachten bezieht sich ausweislich des „Titels“ und dem „Gegenstand der Untersuchung“ (s. Ziff. 1 des Lärmgutachtens) zwar (lediglich) auf die „Ermittlung und Beurteilung der zu erwartenden Fluglärmimmissionen [...] durch die Geräuschimmissionen der Fallschirmsprung-Absetzflüge mit einer *Pilatus Porter PC-6*“. Allerdings wurden bei der Ermittlung der Fluglärmimmissionen als *Emissionswerte* die Angaben in DIN 45684-1:2013-07 für die Flugzeuggruppe P 1.4 (*Propellerflugzeuge* mit einer Höchststartmasse über 2000kg bis 5700 kg) zugrunde gelegt (s. Ziff. 3.3 des Lärmgutachtens). Damit sind von dem Lärmgutachten auch die Geräuschimmissionen der Cessna Caravan 208 und Kodiak 100 abgedeckt. Eines gesonderten Lärmgutachtens für die Cessna oder die Kodiak bedarf es demnach nicht.
- zu (8): Das Lärmgutachten berücksichtigt den Einsatz von Propellerflugzeugen mit einer Höchststartmasse von bis zu 5700kg (s. 3.3 des Lärmgutachtens) und damit auch einen Flug „unter Volllast“.
- zu (9): Die lärmtechnischen Untersuchungen haben zu den dargestellten Ergebnissen im Lärmgutachten geführt. Ein grundsätzliches „anzweifeln“ ohne substantiierte Darlegung dessen, was einen Zweifel begründen soll, genügt nicht, um die Ergebnisse des Lärmgutachtens in Zweifel zu ziehen.
- zu (10): Gemäß Landeplatz-Fluglärmleitlinie ist der äquivalente Dauerschallpegel die maßgebende Betrachtungseinheit. Der äquivalente Dauerschallpegel ist ein Maß für den zeitlichen Mittelwert aller Schalldruckpegel innerhalb eines Beobachtungszeitraums. Alle in Stärke und Dauer unterschiedlichen Schallereignisse werden gemäß einer festgelegten Rechenvorschrift zusammengefasst. Der sich ergebende Mittelwert ist ein anerkanntes und bewährtes Maß für die „Geräuschbelastung“ in einem betrachteten Zeitintervall. In dem äquivalenten

Dauerschallpegel sind damit die bei Start und Landung entstehenden Geräuschspitzen bereits mit abgebildet.

Die Ermittlung der Maximalpegel wird von der Landeplatz-Fluglärmleitlinie nicht gefordert, wurde in diesem Verfahren dennoch angestrengt, um den Lärmschutzinteressen der Anwohner möglichst umfassend Rechnung zu tragen. Die (ergänzende) Beurteilung der Maximalpegel ergab, dass die Iso-Linien des Maximalpegels „außerhalb der Ortsränder“ liegen und das der präventive Richtwert für die Häufigkeit des Auftretens des Maximalpegels „an den Ortsrändern nicht erreicht“ wird.

- zu (11): Die rechnerische Ermittlung der zu erwartenden Fluglärmimmissionen als äquivalenter Dauerschallpegel bzw. als Maximalpegel und die daraus darzustellenden Fluglärmkonturen erfolgte nach den Vorgaben der DIN 45684-1:2013-07.
- zu (12): Aus dem Einwand geht bereits nicht hervor, inwieweit durch Wartungsarbeiten an Flugzeugen oder am Gelände, durch Teststarts, durch schweres Gerät zur Bewirtschaftung der Fläche eine unzulässige bzw. unzumutbare Lärmbelastung entsteht. Abgesehen von Teststarts stellen diese Arbeiten schon keinen Fluglärm dar. Die Fluglärmimmission von Teststarts ist in die Lärmbetrachtung eingegangen und wurden als Flugbewegung rechnerisch erfasst.
- zu (13): Der Maximalpegel bildet kurzzeitige Geräuschspitzen ab. Außerhalb von Gebäuden) darf der Immissionsrichtwert am Tag um nicht mehr als 30 dB(A) und in der Nacht um nicht mehr als 20 dB(A) überschritten werden. Der so ermittelte Beurteilungsrichtwert für Wohngebiete am Tag von 85 dB(A) ($55 + 30 = 85$ dB(A)) wird gemäß Lärmgutachten nicht überschritten. S. zudem unter „zu (10)“.

6. Einwendungen in Bezug auf Gesundheitsgefahren durch Fluglärm

Hinsichtlich des Fluglärms wurde – zusammenfassend – eingewendet, dass dieser gesundheitsgefährdend sei und physische wie psychische Belastungen mit sich bringe. Ausweislich genannt wurden bspw. Herz-Rhythmus-Störungen, Kopfschmerzen, Schlafstörungen. Insgesamt bringe der Fluglärm einen Verlust an Lebensqualität mit sich. Ein (erholsamer) Aufenthalt im Garten, auf der Terrasse oder dem Balkon oder sonst im Freien, sei bei Flugbetrieb aufgrund des Fluglärms kaum bzw. nicht möglich.

Diesbzgl. ist anzumerken, dass ausweislich des Lärmgutachtens sich die zu erwartenden Fluglärmimmissionen bei der benachbarten Bebauung im Rahmen der Lärmgrenzwerte (bzw. der schalltechnischen Orientierungswerte) bewegen, bisweilen deutlich unterschritten werden.

7. Einwendungen in Bezug auf Natur-, Tier-, Wasserschutz

Hinsichtlich natur-, tier- und wasserschutzrechtlichen Belange wurden – zusammenfassend – folgende Einwände vorgetragen:

- (1) Das Fallschirmspringen mittels Einsatz von Luftfahrzeugen stehe aufgrund des CO₂-Austoßes und dem (hohen) Treibstoffverbrauch dem Klima-, Umwelt und Naturschutz entgegen. In diesem Zusammenhang werden ein hoher CO₂-Austoß, Stickoxid-Belastung, Luft- und Bodenverschmutzung geltend gemacht.
- (2) Artengeschützte Tiere (z.B. Maulwürfe, Vögel wie der Rotmilan; Fledermäuse) würden durch Vorhaben gestört werden.
- (3) Es dürfe kein Betanken auf unbefestigter Rasenfläche erfolgen (Grundwasserschutz). Es seien keine Vorkehrungen getroffen worden, die im Zusammenhang mit Motorflugzeuge erforderlich sind, z.B. die vorschriftsmäßige Lagerung von Flugbenzin. Dies sei umweltgefährdend und gefährde das Grundwasser.
- (4) Gebietsschutz: Flugplatz liege im Naturpark Neckar-Odenwald-Kreis und in einem FFH-Gebiet. Vorhaben stehe Gebietsschutz entgegen.
- (5) Hinsichtlich der Stellungnahme der unteren Naturschutzbehörde wurde eingewendet: *„Die Stellungnahme der Unteren Naturschutzbehörde bezieht sich nur auf das Umfeld der Anlage, jedoch nicht auf die Anlage. Die Stellungnahme ist dadurch mangelhaft.“*

zu (1), (2), (4): diesbzgl. wird auf die Stellungnahme des LRA Neckar-Odenwaldkreis (s. unter III. 2.) c) cc) verwiesen. Aus naturschutzrechtlicher Sicht wurden keine Einwendungen vorgetragen.

zu (3): die luftrechtliche Genehmigung des Flugplatzes Schlierstadt-Seligenberg umfasst nicht die Einrichtung einer Betankungsanlage. Die Flugplatzgenehmigung

hat keine Konzentrationswirkung, ersetzt also nicht nach anderen öffentlich-rechtlichen Vorschriften erforderliche behördliche Entscheidungen.

zu (5): Es ist nicht erkennbar, inwieweit die Stellungnahme der unteren Naturschutzbehörde mangelhaft ist. Es darf davon ausgegangen werden, dass die Naturschutzbehörde das Vorhaben umfassend naturschutzrechtlich geprüft hat.

8.) Einwendungen in Bezug auf eine „gewerbliche“ Nutzungsgenehmigung

Im Hinblick auf die „Gewerblichkeit“ des Fallschirmsprungbetriebs wurde – zusammenfassend – eingewendet, dass die Antragstellerin das Flugfeld widerrechtlich „gewerblich“ nutze. Diesbzgl. wurde auf eine Entscheidung des Regierungspräsidiums Karlsruhe vom 15.03.2010 hingewiesen (Az.: 46.2-3846.1-1) wonach Absetzflüge gegen Entgelt nicht gestattet sind.

Dieser Einwand trägt rechtlich nicht. Diesbzgl. ist zunächst anzumerken, dass die Entscheidung des RP Karlsruhe vom 15.03.20210 lediglich die ASL betrifft und nicht die Flugplatzgenehmigung. Die Flugplatzgenehmigung enthält keine Regelung, die einen gewerblichen (Fallschirmsprung-) Betrieb am SLP Schlierstadt untersagt.

Im Übrigen wurde aber auch bereits im Rahmen der ASL mit Entscheidung des RP Karlsruhe vom 20.03.2013 (Az. 46-3846.1-1/Außen) unter III. (Bedingungen und Auflagen) Ziff. 4 eine „gewerbliche Absetztätigkeit“ gestattet, „wenn eine entsprechende Genehmigung (Luftfahrtunternehmen) vorliegt.“

Schließlich wurden auch Seitens der Gewerbeaufsicht des LRA Neckar-Odenwald-Kreis keine Bedenken/Einwände angemeldet (vgl. hierzu bereits unter cc)).

9. Einwendungen in Bezug auf eine Ausweitung des Flugbetriebs

Hinsichtlich des Antrags auf Zulassung der beantragten Luftfahrzeuge wurde – zusammenfassend – eingewendet, dass damit eine Erweiterung/Ausweitung des Flugbetriebs verbunden sei, was zu einer Zunahme der Lärmbelastung führen würde. In diesem Zusammenhang wurde z.T. angenommen, dass der Fallschirmsprungbetrieb zukünftig mit dem gleichzeitigen Einsatz von 3 Luftfahrzeugen (Pilatus, Cessna und Kodiak) fortgeführt werden soll.

Ausweislich des Antragsschreibens ist Seitens der Antragstellerin keine Änderung des Flugbetriebsumfangs geplant. Die Antragstellerin hat sowohl gegenüber der Genehmigungsbehörde, als auch gegenüber der Presse und in Gemeinderatssitzungen klargestellt und erklärt, dass die beantragte Zulassung der Cessna 208 und der Kodiak 100 lediglich dazu dient, bei Ausfall der Pilatus Porter PC 6 (bspw. durch Wartungs- und reparaturarbeiten) auf die genannten Luftfahrzeuge zurückgreifen zu können, um ihren Fallschirmsprungbetrieb in diesem Falle fortführen zu können. Ein dauerhafter gleichzeitiger Einsatz mehrerer Luftfahrzeuge für den Fallschirmsprungbetrieb ist nicht geplant. Im Übrigen verfügt die Antragstellerin derzeit auch nicht über eine Cessna 208 oder Kodiak 100. Diese würden lediglich im Falle des Ausfalls der Pilatus Porter PC 6 von anderer Stelle beansprucht werden.

Abgesehen davon wäre luftrechtlich gegen den gleichzeitigen Einsatz der Luftfahrzeuge nichts einzuwenden. Alle Luftfahrzeuge halten in Bezug auf die Tragfähigkeit, der Flugleistung und der Lärmbewertung rechtlich Stand.

Im Hinblick auf die Flugbewegungszahlen sind luftrechtliche Einschränkungen zum Zwecke des Lärmschutzes (zeitliche Einschränkungen; Mittagspause) gemäß § 1 Landeplatz-Lärmschutzverordnung grundsätzlich erst bei Flugbewegungen von 15.000 oder mehr pro Kalenderjahr vorgesehen. Am SLP Schlierstadt rangieren die Flugbewegungszahlen in den Jahren 2019 – 2021 zwischen 1.642 und 2.054 und damit deutlich unter dem Grenzwert der Landeplatz-Lärmschutzverordnung. Der SLP Schlierstadt wird damit nicht von den Einschränkungen der Landeplatz-Lärmschutzverordnung erfasst. Zwar kann die zuständige Luftfahrtbehörde gemäß § 2 Abs. 1 Nr. 1 der Landeplatz-Lärmschutzverordnung weitere Landeplätze den Einschränkungen nach § 1 der Landeplatz-Lärmschutzverordnung unterwerfen, soweit dies zum Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten erforderlich sind. Angesichts der im Lärmgutachten ausgewiesenen z.T. deutlichen Unterschreitung der Lärmgrenzwerte und der verhältnismäßig geringen Anzahl an Flugbewegungen am SLP Schlierstadt, lässt sich diese „Erforderlichkeit“ jedoch nicht begründen.

10. Einwendungen in Bezug auf Wertverlust der Immobilien aufgrund des Fluglärms

Eingewendet wurde, dass die Immobilien aufgrund des Fluglärms einen (erheblichen) Wertverlust erfahren. Diesbzgl. wurde eine Geltendmachung des Wertverlustes in Betracht gezogen bzw. angekündigt.

Diesbzgl. ist anzumerken, dass sich das Vorhaben im Rahmen der Lärmgrenzwerte bewegt. Entschädigungsansprüche für etwaige lärmbedingte Wertverluste an Immobilien sind luftrechtlich nicht vorgesehen.

11. Einwendungen in Bezug auf die „Notwendigkeit“ für den Einsatz größerer/schwererer Luftfahrzeuge; Forderung nach Einsatz von elektrisch betriebenen Luftfahrzeugen

Eingewendet wurde, dass für den Einsatz von „größeren“ bzw. „schwereren“ Luftfahrzeugen keine Notwendigkeit besteht: *„Für die Lärminderung durch die größeren Flugzeuge, wie vom Betreiber in der Vergangenheit angegeben, besteht laut Lärmgutachten keine Notwendigkeit. Auch mehrere kleinere Flugzeuge werden die weitgefassten Lärmschutzgrenzen locker einhalten.“*

Bisweilen wurde gefordert, dass die *„Betriebserlaubnis vom Einsatz elektrisch betriebener Flugzeuge abhängig gemacht werden“ soll.*

Diesbzgl. ist anzumerken, dass sich die Zulassung von Luftfahrzeugen in eine bestehende Flugplatzgenehmigung nicht danach bemisst, ob diese vor dem Hintergrund der Lärminderung „notwendig“ sind. Maßgeblich ist, ob die (beantragten) Luftfahrzeuge die Lärmgrenzwerte einhalten und die für den Landeplatz erforderliche Flugleistung erbringen können. Die Auswahl des Luftfahrzeugs, mit dem geflogen werden soll, obliegt dem Antragsteller. Demzufolge kann der Antragsteller auch nicht auf den Einsatz eines bestimmten Flugzeugs verwiesen werden.

12. Einwendungen in Bezug auf die Flugroutenführung

In Bezug auf die Flugroutenführung wurde – zusammenfassend – folgendes eingewendet:

- (1) Die Flugroute führt meist über bewohntes Gebiet; ca. 15.000 Einwohner von Fluglärm belästigt. Steigflug und Absprung findet über bewohntem Gebiet statt
- (2) Es wird angemerkt, dass die angegebenen Flugrouten sich zum Teil erheblich von den tatsächlich geflogenen Routen unterscheiden.

Die Flugroutenführung ist nicht Gegenstand des Verfahrens. Die Antragstellerin hat die Zulassung der beantragten Luftfahrzeuge in die bestehende Flugplatzgenehmigung beantragt; eine Änderung der Flugroutenführung wurde nicht beantragt.

Die Wahl der Flugroutenführung obliegt grundsätzlich dem jeweiligen Piloten. Die Piloten sind – nach Möglichkeit – angehalten zur Vermeidung punktueller Lärmemissionen alternierende und weitläufige Flugrouten zu fliegen. Da für den Absetzbetrieb ab einer gewissen Höhe kontrollierter Luftraum in Anspruch genommen wird, erfolgt die Verkehrslenkung durch die Flugsicherung (DFS). Hierauf hat weder der Fallschirmsprungbetreiber noch der verantwortliche Luftfahrzeugführer einen Einfluss. Die Anweisungen der Flugsicherung sind für den Piloten grundsätzlich bindend und zu befolgen.

13. Einwendungen in Bezug auf das Flugverhalten

In Bezug auf das Flugverhalten wurde – zusammenfassend – folgendes eingewendet:

- (1) Insbesondere bei Rückflug sei die Lärmbelastung deutlich lauter, da mit „Sturzflug“ der Rückflug durchgeführt wird (um möglichst schnell neue Fallschirmspringer aufnehmen zu können). (Lautstarkes) „Gegenschubbremsen“ beim Landen soll untersagt werden.
- (2) Der Fluglärm sei abhängig vom Flugverhalten der Piloten.

Die Flugplatzgenehmigung trifft keine Regelung bzgl. des Flugverhaltens. Der jeweilige Pilot hat sein Flugverhalten nach den luftverkehrsrechtlichen und luftsicherheitsrechtlichen Vorgaben/Gegebenheiten auszurichten.

14. Einwendungen in Bezug auf den Tourismus und die öffentliche/wirtschaftliche Bedeutung des Fallschirmsprungbetriebs

In Bezug auf den Tourismus und die öffentliche/wirtschaftliche Bedeutung des Fallschirmsprungbetriebes wurde – zusammenfassend – folgendes eingewendet:

- (1) Die Lärmbelästigung lässt der Belebung des Fremdenverkehrs (Tourismus) keine Chance.
- (2) Der (Fallschirmsprung-) Betrieb sei ohne öffentlichen Belang, da keiner der Kunden aus der Gegend stamme.
- (3) Der (Fallschirmsprung-) Betrieb sei für die hiesige Wirtschaft vor Ort ohne Bedeutung (verschaffe weder Arbeitsplätze noch sonstige wirtschaftliche Vorteile in den Gemeinden).

Diesbzgl. ist zunächst festzuhalten, dass sich diese Einwendungen schon nicht auf den konkreten Verfahrensgegenstand (hier: die Zulassung von Luftfahrzeugen in die bestehende Flugplatzgenehmigung) beziehen, sondern sich (allgemein) gegen den Nutzungszweck des SLP Schlierstadt (hier: den Fallschirmsprungbetrieb) richtet. Der Nutzungszweck des SLP ist aber nicht Verfahrensgegenstand, sondern (lediglich) die Zulassung der beantragten Luftfahrzeuge.

Darüber hinaus ist es luftrechtlich nicht von Belang, inwieweit ein Fallschirmsprungbetrieb für die öffentliche Wirtschaft wirtschaftliche Vorteile mit sich bringt.

15. Einwendungen des Kinder- und Jugenddorfs Klinge e.V.

Das Kinder- und Jugenddorf „Klinge“ befindet sich in unmittelbarer Nähe zum SLP Schlierstadt. Insgesamt werden dort rund 200 Kinder und Jugendliche betreut. Schwerpunkt der Schule und Kindergarten ist die soziale und emotionale Entwicklung (insb. sonderpädagogischer Förderungsbedarf; therapeutische Zusatzleistungen).

Über die bereits dargestellten Einwendungen hinaus, wurde seitens des Kinder- und Jugenddorfs Klinge e.V. noch – zusammenfassend – folgende spezifische Einwendungen vorgetragen:

- (1) Im Kinder- und Jugenddorf werden Kinder und Jugendliche mit Aufmerksamkeitsdefiziten betreut. Diese lassen sich von Lärm leicht ablenken (Konzentrations-schwierigkeiten; Ängste). Lärm verursache bzw. verstärke diese Symptome. Insbesondere Kunstflugmanöver (Sturzflug) seien für die Kinder/Jugendliche belastend.

- (2) Es wird auf eine Diskrepanz zwischen Kindern/Jugendlichen, die z.T. aus ärmsten Verhältnissen kommen, und dem Sichtbarwerden des teuren Hobbys „Fallschirmsport“ hingewiesen.
- (3) Das Kinderdorf generiere auch Nebeneinkünfte durch Tagungshaus und Feriengäste. Auch diese seien von Lärm betroffen; Gäste hätten sich bereits beklagt. Das Kinder- und Jugenddorf sehe die Gefahr, dass Nebeneinkünfte wegbrechen (wirtschaftlicher Schaden). Es wird eine Geltendmachung von Regressansprüchen vorbehalten, sofern Beschickung des Jugenddorfs aufgrund des Lärms einbricht.

zu (1): Ausweislich des Lärmgutachtens bewegen sich die zu erwartenden Fluglärmimmissionen bei der benachbarten Bebauung im Rahmen der Lärmgrenzwerte (bzw. der schalltechnischen Orientierungswerte), bisweilen werden diese deutlich unterschritten. Auch aus umweltmedizinischer Sicht darf angenommen werden, dass die Fluglärmimmissionen nicht zu unzumutbaren Lärmbelastungen bzw. Gesundheitsgefährdungen führen. Evtl. Ängsten der Kinder und Jugendlichen bzgl. der Flugmanöver könnte – wie es in der Vergangenheit bereits schon praktiziert wurde – bspw. dadurch entgegengewirkt werden, dass der Fallschirmsprungbetreiber den Kindern und Jugendlichen bei einem Vor-Ort-Termin den Fallschirmsprungbetrieb näher erläutert.

zu (2): Dieser Einwand ist nicht geeignet, um aus luftrechtlicher Sicht den Einsatz der Luftfahrzeuge zum Zwecke des Fallschirmsprungbetriebs zu untersagen.

zu (3): s. hierzu S. 1 und S. 2 „zu (1)“.

16. Einwendungen in Bezug auf die „Verhältnismäßigkeit“

In Bezug auf die „Verhältnismäßigkeit“ wurde – zusammenfassend – eingewendet, dass es „nicht sein könne, dass die Interessen von ca. 20.000 Einwohnern am Lärmschutz hinter einer kleinen Gruppe von Fallschirmspringern hintenanstehen müssen.“

Diesbzgl. ist anzumerken, dass den Interessen der Anwohner am Lärmschutz dadurch Rechnung getragen wurde, dass für die beantragten Luftfahrzeuge ein Lärmgutachten

angefordert wurde. Dieses weist aus, dass sich die zu erwartenden Fluglärmimmissionen bei der benachbarten Bebauung im Rahmen der Lärmgrenzwerte (bzw. der schalltechnischen Orientierungswerte) bewegen, bisweilen deutlich unterschritten werden. Zudem wurden über die Anforderungen der Landeplatz-Fluglärmleitlinie hinaus die Maximalpegel ermittelt, um zu prüfen, ob die Anwohner bei kurzzeitigen Geräuschspitzen (insb. bei Starts und Landungen) eine unzumutbare Lärmbelastung erfahren. Letzteres konnte jedoch nicht festgestellt werden. Zudem wurden unter Rücksichtnahme der Lärmschutzinteressen der angrenzenden Anwohner die Einschränkungen gemäß Ziff. A. II. und III. verfügt.

17. Fazit bzgl. der Einwendungen

Trotz der Vielzahl der eingegangenen Einwendungen ist – wie zuvor dargelegt – festzuhalten, dass keine Einwendung inhaltlich bzw. rechtlich derart trägt, dass deswegen die Zulassung der beantragten Luftfahrzeuge in die bestehende Flugplatzgenehmigung am SLP Schlierstadt zu versagen ist.

IV. Forderungen

In Bezug auf die Flugplatzgenehmigung wurden neben den zuvor dargestellten Einwendungen – zusammengefasst – folgende Forderungen erhoben:

- (1) Allgemeine Forderung nach Reduzierung des Fluglärms.
- (2) Einschränkung der Betriebszeiten des Fallschirmsprungbetriebs (bspw. Mittagspause (bspw. zwischen 12:30 – 14:30 Uhr), keine Flugbewegungen an Sonn- und Feiertagen; jeder 2. Sonntag „flugfrei“; keine Flugbewegungen abends (bspw. nicht nach 19:00 Uhr); keine Flugbewegungen früh morgens (bspw. nicht vor 09:00 Uhr) gefordert
- (3) Einschränkung der Flugbewegungen und Flugtage (z.T. Begrenzung Starts/Stunde, Begrenzung Flugbewegungen (Starts)/Tag; Anzahl von Sprungtage pro Woche auf 3-4 Tage.
- (4) Einschränkung der eingesetzten Flugzeuge (Einsatz von max. 1 Luftfahrzeug/Tag).

- (5) Forderungen bzgl. Flugroute: Flugroute nicht über bewohnten Gebieten; Ortschaften sollen weiträumig umflogen werden. Häufige Flugbewegungen in Nord Ausrichtung wie im Fluglärm Gutachten als mögliche Flugrouten aufgezeigt. Verbot des Überfliegens des Kinder- und Jugenddorfs „Klinge“. Aufstieg nicht mehr in Richtung Süden oder über Zimmern, sondern über unbewohntem Gebiet (westlich vom Sendemast „Fuchsloch“).
- (6) Forderung bzgl. zeitlicher Einschränkung der Genehmigung: Genehmigung soll befristet werden; Widerrufs Klausel (bzw. „Revisions Klausel“) der Genehmigung gefordert (mit jährlicher Evaluierung durch Bürgerbeteiligung).
- (7) Auflagen bzgl. des Flugstils/Flugverhaltens gefordert. Forderung nach nachhaltiger Verbesserung des Flugverhaltens. Landeanflug müsse verbessert werden. Kein „Sturzflug“ mehr, da besonders lärmintensiv.
- (8) An flugfreien Tagen keine lärmverursachenden Maßnahmen wie z.B. Teststarts.
- (9) Forderungen nach Einzelbescheid (mehrere Einwender forderten einen an sie adressierten Einzelbescheid).
- (10) Forderung nach (unangekündigten) Vor-Ort-Messungen.
- (11) Kein Abspringen der Fallschirmspringer über bewohntem Gebiet gefordert.

Hinsichtlich der Forderungen ist festzuhalten/festzustellen:

- zu (1): Diesbzgl. ist anzumerken, dass ausweislich des Lärmgutachtens sich die zu erwartenden Fluglärmimmissionen bei der benachbarten Bebauung im Rahmen der Lärmgrenzwerte (bzw. der schalltechnischen Orientierungswerte) bewegen, bisweilen deutlich unterschritten werden. Rechtlich lassen sich daher keine Vorgaben zur „allgemeinen Fluglärmreduzierung“ begründen.
- zu (2): Im Hinblick auf die Flugbewegungszahlen sind luftrechtliche Einschränkungen zum Zwecke des Lärmschutzes (zeitliche Einschränkungen; Mittagspause) ge-

mäß § 1 Landeplatz-Lärmschutzverordnung grundsätzlich erst bei Flugbewegungen von 15.000 oder mehr pro Kalenderjahr vorgesehen. Am SLP Schlierstadt rangieren die Flugbewegungszahlen in den Jahren 2019 – 2021 zwischen 1.642 und 2.054 und damit deutlich unter dem Grenzwert der Landeplatz-Lärmschutzverordnung. Der SLP Schlierstadt wird damit nicht von den Einschränkungen der Landeplatz-Lärmschutzverordnung erfasst (vgl. bereits unter C., III., 9.).

Aus Rücksichtnahme vor den Lärmschutzinteressen die angrenzenden Bewohner wurde gem. Ziff. A. II. der Entscheidung an Sonn- und Feiertagen im Zeitraum von 11:30 Uhr – 14:00 Uhr eine einstündige Mittagspause verfügt, in der keine Flugbewegungen durchgeführt werden dürfen. Eine darüberhinausgehende Einschränkung lässt sich luftrechtlich nicht begründen.

zu (3): Eine Einschränkung bzgl. der Flugbewegungen und Flug- bzw. Sprungtagen lässt sich luftrechtlich nicht begründen (vgl. bereits unter „zu (2)“).

zu (4): Luftrechtlich ist gegen den gleichzeitigen Einsatz der Luftfahrzeuge nichts einzuwenden. Alle Luftfahrzeuge halten in Bezug auf die Tragfähigkeit, der Flugleistung und der Lärmbewertung rechtlich Stand. Im Hinblick auf die Flugbewegungszahlen sind luftrechtliche Einschränkungen zum Zwecke des Lärmschutzes (zeitliche Einschränkungen; Mittagspause) gemäß § 1 Landeplatz-Lärmschutzverordnung grundsätzlich erst bei Flugbewegungen von 15.000 oder mehr pro Kalenderjahr vorgesehen. Am SLP Schlierstadt rangieren die Flugbewegungszahlen in den Jahren 2019 – 2021 deutlich unter dem Grenzwert der Landeplatz-Lärmschutzverordnung. Der SLP Schlierstadt wird damit nicht von den Einschränkungen der Landeplatz-Lärmschutzverordnung erfasst.

Ausweislich des Antragsschreibens ist Seitens der Antragstellerin keine Änderung des Flugbetriebsumfangs geplant. Die Antragstellerin hat sowohl gegenüber der Genehmigungsbehörde, als auch gegenüber der Presse und in Gemeinderatssitzungen klargestellt und erklärt, dass die beantragte Zulassung der Cessna 208 und der Kodiak 100 lediglich dazu dient, bei Ausfall der Pilatus Porter PC 6 (bspw. durch Wartungs- und reparaturarbeiten) auf die genannten Luftfahrzeuge zurückgreifen zu können, um ihren Fallschirmsprungbetrieb in diesem Falle fortführen zu können. Ein dauerhaft gleichzeitiger Einsatz mehrerer Luftfahrzeuge für den Fallschirmsprungbetrieb ist nicht geplant. Im Übrigen verfügt

die Antragstellerin derzeit auch nicht über eine Cessna 208 oder Kodiak 100. Diese würden lediglich im Falle des Ausfalls der Pilatus Porter PC 6 von anderer Stelle beansprucht werden.

Die Einschränkung, dass zum Zwecke des Fallschirmsprungbetriebs gleichzeitig nur ein Luftfahrzeug zum Einsatz kommt (vgl. Ziff. A. III.) ergeht damit auf freiwilliger Basis der Antragstellerin.

zu (5): s. hierzu unter C., III. 12.

zu (6): Hinsichtlich der Forderung zu (6) ist anzumerken, dass gemäß § 6 Abs. 1 S. 2 LuftVG die Genehmigung grundsätzlich mit Auflagen verbunden und befristet werden kann. Die „Befristung“ (hier die befristete Zulassung der beantragten Luftfahrzeuge) muss jedoch dabei stets auf einer pflichtgemäßen Ermessensausübung beruhen (s. Schiller in Grabherr/Reidt/Wysk, § 6 Rn. 502). Demnach müssen die Interessen an einer „Befristung“ die Interessen an einer „unbefristeten“ Zulassung der beantragten Luftfahrzeuge überwiegen. Hinsichtlich dem Interesse an einer „Befristung“ wurde – über die reine Forderung nach einer Befristung hinaus – nichts weiter bzw. nichts Substantiiertes vorgetragen. Eine Befristung als reiner „Selbstzweck“ genügt nicht, um ein überwiegendes Interesse an einer Befristung zu begründen. Darüber hinaus sind auch keine Gründe (der öffentlichen Sicherheit und Ordnung) ersichtlich, die dazu führen, dass die Zulassung der beantragten Luftfahrzeuge befristet werden muss. Die beantragten Luftfahrzeuge erfüllen die „Zulassungsvoraussetzungen“ hinsichtlich der Flugleistung und dem Lärmschutz. Es ist nicht zu erkennen, dass diese Voraussetzungen lediglich zeitlich beschränkt („befristet“) gegeben sind. Sollten im Nachgang Tatsachen die Annahme rechtfertigen, dass mit der Zulassung der Luftfahrzeuge die öffentliche Sicherheit oder Ordnung gefährdet wird, so kann die Genehmigung (bzw. die Zulassung der Luftfahrzeuge) gemäß § 6 Abs. 2 S. 4 LuftVG widerrufen werden. Da die Zulassungsvoraussetzungen gegeben und keine anderweitigen Belange der öffentlichen Sicherheit und Ordnung für eine Befristung ersichtlich sind, überwiegt das Interesse des Antragstellers an der Erteilung einer unbefristeten Zulassung der beantragten Luftfahrzeuge.

Hinsichtlich der Forderung nach einer „Widerrufsklausel“ i.S. eines allgemeinen Widerrufsvorbehalts ist anzumerken, dass die Beifügung eines allgemeinen

Widerrufsvorbehalts in der Flugplatzgenehmigung nicht zulässig ist (s. Schiller in Grabher/Reidt/Wysk, § 6 Rn. 505). Diesbzgl. wird ausgeführt: „Der Gesetzgeber hat in § 6 Abs. 2 Satz 4 die Möglichkeit eines Widerrufs geregelt. Die Widerrufsgründe sind durch die §§ 48 Abs. 1, 48 b, 53 Abs. 1 Satz 1 und 60 Satz 1 LuftVZO konkretisiert worden. Ein Widerrufsvorbehalt würde die Gefahr beinhalten, dass diese gesetzlichen Widerrufsvoraussetzungen umgangen würden.“ Demnach hat sich der Widerruf allein nach den Widerrufsvoraussetzungen der gesetzlichen Regelungen zu bemessen.

zu (7): Auflagen bzgl. dem Flugverhalten sind nicht Gegenstand der Flugplatzgenehmigung. Den Piloten können über die luft(verkehrs)rechtlichen Regelungen hinaus keine konkreten Flugverhaltens-Vorgaben gemacht werden. Die Piloten sind angehalten von besonders lärmintensiven Flugmanövern abzusehen, sofern dies aus luftverkehrsrechtlicher und luftsicherheitsrechtlicher Sicht möglich ist.

zu (8): Einschränkungen dahingehend, dass an „flugfreien Tagen“ am SLP Schlierstadt „keine lärmverursachenden Maßnahmen wie z.B. Teststarts“ erfolgen dürfen, lassen sich luftrechtlich nicht begründen.

zu (9): Ein Anspruch auf Einzelbescheid (bzw. Zustellung der Genehmigungsentscheidung) an die jeweiligen Einwender besteht nicht. Gemäß § 6 Abs. 5 S. 1 LuftVG i.V.m. § 74 Abs. 4 LVwVfG ist die Genehmigungsentscheidung zwar grundsätzlich dem Träger des Vorhabens, und denjenigen, über deren Einwendungen entschieden worden ist zuzustellen. Allerdings kann die Zustellung gemäß § 6 Abs. 5 S. 1 LuftVG i.V.m. § 74 Abs. 5 LVwVfG durch öffentliche Bekanntmachung ersetzt werden, sofern außer dem Träger des Vorhabens mehr als 50 Zustellungen nach Abs. 4 vorzunehmen wären. Dies ist vorliegend der Fall. Beim Regierungspräsidium Stuttgart gingen weit mehr als 50 Einwendungen ein. Die öffentliche Bekanntmachung wird gemäß § 6 Abs. 5 S. 1 LuftVG i.V.m. § 74 Abs. 5 LVwVfG dadurch bewirkt, dass der *verfügende* Teil der Genehmigungsentscheidung, die Rechtsbehelfsbelehrung und ein Hinweis auf die Auslegung nach Absatz 4 Satz 2 im amtlichen Veröffentlichungsblatt der zuständigen Behörde und außerdem in örtlichen Tageszeitungen bekannt gemacht werden, die in dem Bereich verbreitet sind, in dem sich das Vorhaben voraussichtlich auswirken wird;

auf Auflagen ist hinzuweisen. Mit dem Ende der Auslegungsfrist gilt der Beschluss (bzw. hier: die Genehmigungsentscheidung) den Betroffenen und denjenigen gegenüber, die Einwendungen erhoben haben, als zugestellt; hierauf ist in der Bekanntmachung hinzuweisen. Nach der öffentlichen Bekanntmachung kann die Genehmigungsentscheidung bis zum Ablauf der Rechtsbehelfsfrist von den Betroffenen und von denjenigen, die Einwendungen erhoben haben, schriftlich oder elektronisch angefordert werden; hierauf ist in der Bekanntmachung gleichfalls hinzuweisen.

zu (10): (Unangekündigte) Vor-Ort-Messungen lassen sich luftrechtlich nicht begründen (s. hierzu unter Ziff. C., III., 5., zu (1))

zu (11) Die Luftraumnutzung ist bereits nicht Gegenstand des gegenständlichen Verfahrens. Gemäß § 1 Abs. 1 LuftVG ist die Benutzung des Luftraums grundsätzlich frei.

V. Zusammenfassende rechtliche Würdigung und Abwägung

Aus den vorgenannten Gründen ergibt sich folgendes:

Bzgl. der Aufnahme der beantragten Luftfahrzeuge in die bestehende Flugplatzgenehmigung besteht für die Antragstellerin ein luftrechtlicher Bedarf, da die bisherige Zulassung des für den Fallschirmsprungbetrieb eingesetzten Luftfahrzeugs mittels einer ASL zum 31.12.2021 ausgelaufen ist und die Antragstellerin zur Fortführung des Fallschirmsprungbetriebs aus rechtlichen Gründen (Flugplatzzwang) auf eine Zulassung der beantragten Luftfahrzeuge in der bestehenden Flugplatzgenehmigung angewiesen ist.

Des Weiteren hat die Prüfung ergeben, dass der Landeplatz für den Einsatz der beantragten Luftfahrzeuge „geeignet“ i.S.d § 6 Abs. 2 S. 2 LuftVG ist (Tragfähigkeit), die Luftfahrzeuge die für den Landeplatz erforderlichen Flugleistungen erbringen und Lärmschutz der angrenzenden Bewohner hinreichend gewahrt ist.

Aus Rücksichtnahme vor den Lärmschutzinteressen der angrenzenden Anwohner hat sich die Antragstellerin auf freiwilliger Basis – über die luftrechtlichen Vorgaben hinaus

- Einschränkungen dahingehend unterworfen, dass an Sonn- und Feiertagen im Zeitraum von 11:30 Uhr – 14:00 Uhr für die Dauer von einer Stunde keine Flugbewegungen durchgeführt werden dürfen (Mittagspause) und das zum Zwecke des Fallschirmsprungbetriebs dauerhaft gleichzeitig lediglich ein Luftfahrzeug zum Einsatz kommen darf. Mit den genannten Einschränkungen wurde zwischen dem Interesse der Antragstellerin auf einen möglichst unbeschränkten Fallschirmsprungbetrieb und dem Interesse der angrenzenden Bewohnern ein angemessener Interessenausgleich geschaffen. Weitere Einschränkungen sind luftrechtlich nicht begründbar.

Im Hinblick auf die Forderung, die Zulassung der Luftfahrzeuge „zu befristen“ hat die Abwägung ergeben (s. unter C., IV., zu (6)), dass das Interesse an einer befristeten Zulassung das Interesse der Antragstellerin an einer unbefristeten Zulassung *nicht* überwiegt.

VI. Kostenfestsetzung

Die Kostenfestsetzung für diese Entscheidung und etwaige Auslagen erfolgt in einem gesonderten Bescheid.

VII. Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diese Entscheidung kann innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe beim Verwaltungsgericht Karlsruhe mit Sitz in Karlsruhe Klage erhoben werden.



Raphael Stolle
Regierungspräsidium Stuttgart
Referat 46.2 – Luftverkehr und Luftsicherheit