

Dr. Hansjörg Melchinger Rechtsanwalt Fachanwalt für Verwaltungsrecht		
---	--	--

RA Dr. Hansjörg Melchinger ■ Eisenlohrstraße 10 ■ 76135 Karlsruhe

Regierungspräsidium Freiburg - Ref. 46

Bissierstr. 7
79114 Freiburg im Breisgau

Rechtsanwalt Dr. Hansjörg Melchinger
Fachanwalt für Verwaltungsrecht

Rechtsanwältin Lena Pfaff

Eisenlohrstraße 10
76135 Karlsruhe

28.01.2016

Az.: ...

(bitte stets angeben)

Az. RP FR: 46-3846/01 HLP Gengenbach

Genehmigungsverfahren für Hubschrauberlandeplatz Fa. Junker in Gengenbach

hier: Anwohnereinwendungen

Sehr geehrter Herr Rieker, sehr geehrte Damen und Herren,

in Bezug auf den geplanten Hubschraubersonderlandeplatz der Fa. Junker auf Flst.Nr. 326 im Gewerbegebiet Kinzigpark II in 77723 Gengenbach, haben uns folgende Anwohner aus 77723 Gengenbach mit der Wahrnehmung ihrer Interessen beauftragt:

Namens und im Auftrag dieser Anwohner erheben wir folgende

Einwendungen

gegen den geplanten Hubschraubersonderlandeplatz:



Der nach § 6 LuftVG beantragte Hubschrauberlandeplatz/Sonderflugplatz ist an dem vorgesehenen Standort in Gengenbach nicht genehmigungsfähig und führt zu nicht hinnehmbaren Beeinträchtigungen für die in der Nähe gelegene Wohnbebauung der Einwender.

Im Einzelnen:

I. Antrag

Beantragt ist die luftrechtliche Genehmigung für die Anlage und den Betrieb eines Hubschraubersonderflugplatzes mit einem erhöhten Standort auf dem Dach des geplanten Firmengebäudes in Gengenbach, und zwar gemäß der Antragsbeschreibung der Firma AOM GmbH vom Oktober 2015 (Seite 5, 3. Absatz) ausdrücklich

„für den Sichtflugbetrieb am Tage und bei Nacht“.

Der Hubschraubersonderflugplatz soll überwiegend für firmeneigene Hubschrauber, in Ausnahmefällen auch für Kunden im Zuge des allgemeinen Verkehrs genutzt werden. Die Fremdnutzung ist als PPR-Regelung vorgesehen (a.a.O. Ziff. 3). Vorgesehen sind auch eine Landeplatz-Befeuerung und eine Landeplatz-Beleuchtung, u.a. mit einem Leuchtfeuer, das sich wiederholende Gruppen von kurzen Einzelblitzen in gleichen Zeitabständen ausstrahlt, und zwar in alle Azimut-Richtungen (a.a.O. Ziff. 6.3, S. 17/18).

Irgendwelche Einschränkungen, beispielsweise auf Flüge nur im Tageszeitraum und nicht im Nachtzeitraum von 22 Uhr bis 6 Uhr, und/oder nur auf Flüge nur wochentags und nicht an Wochenenden und insbesondere nicht an Sonn- und Feiertagen, und auch irgendwelche sonstigen Einschränkungen im Hinblick auf eine maximal zulässige Zahl von An- und Abflugbewegungen pro Tag sind in dem Antrag nicht angegeben und mithin auch nicht beantragt.

Beantragt ist somit ein **unbeschränkter Betrieb eines Hubschraubersonderlandeplatzes** für die firmeneigene Nutzung und ergänzend nach vorheriger Zulassung durch den Betreiber auch für den allgemeinen Verkehr sowohl für den Tageszeitraum von 06:00 Uhr bis 22:00 Uhr als auch für den Nachtzeitraum von 22:00 Uhr bis 06:00 Uhr und ferner für alle Wochentage einschließlich Wochenenden und Sonn- und Feiertage.

II. Betroffenheit der Einwender

Die Einwender sind Eigentümer folgender Grundstücke, die mit Wohn- oder sonstigen Gebäuden bebaut sind, die auch zu genehmigten bzw. zulässigen Wohnzwecken genutzt werden.

Die Grundstücke der Einwender Ziff. 3, 5 und 6 befinden sich in dem Bebauungsplangebiet „Am Amselberg und Binzmatt“ der Stadt Gengenbach. Dort ist in der Fassung der ersten Änderung vom 10.06.1981 für die Grundstücke der Einwender Ziff. 3 und 6 als Gebietsart ein reines Wohngebiet – WR – und für das Grundstück des Einwenders Ziff. 5 ein allgemeines Wohngebiet – WA – festgesetzt.

Die Grundstücke der Einwender Ziff. 2 und 4 befinden sich in Bebauungsplangebiet „Binzmatt“ aus dem Jahr 1969. Für diese Grundstücke ist dort ebenfalls ein reines Wohngebiet – WR – festgesetzt.

Das Grundstück der Einwender Ziff. 1 befindet sich im Gebiet des Bebauungsplanes „Nordspange I – Kreisverkehr“ vom 24.11.1999. Für dieses Grundstück ist die Gebietsart Mischgebiet – MI – ausgewiesen.

In dem ebenfalls dort eingestellten *Flächennutzungsplan 2020* der Verwaltungsgemeinschaft Gengenbach etc. in der Fassung der 2. Änderung ist die Fläche zwischen den Plangebieten „Nordspange I – Kreisverkehr“ und „Am Amselberg und Binzmatt“ als Erweiterungsfläche für Wohngebiete dargestellt. Für dieses neue Plangebiet „Spöcke I“ wird derzeit ein Bebauungsplanaufstellungsverfahren betrieben.

III. Antragsinhalt – Genehmigungsumfang nach LuftVG

Beantragt ist (vgl. oben in Ziff. I.) hier eine normale luftrechtliche Genehmigung gemäß § 6 LuftVG für den Betrieb eines privaten Hubschraubersonderlandeplatzes. Es geht deshalb nicht lediglich um Außenstart- und -Landeerlaubnisse gemäß § 25 LuftVG für die Nutzung des Hubschrauberlandeplatzes.

Der maßgebliche Unterschied besteht darin, dass bei einer Außenstart- und Landeerlaubnis nach § 25 LuftVG die Zahl der zulässigen Flüge pro Tag einschließlich der zulässigen Flugzeiten genau definiert und festgelegt werden kann.

Demgegenüber ist hier, wie oben in Ziff. I. dargelegt, die Genehmigung eines Hubschraubersonderlandeplatzes gemäß § 6 LuftVG ohne jegliche Einschränkungen beantragt. Damit geht es um einen jederzeit zulässigen Betrieb des Hubschraubersonderlandeplatzes, und zwar unbeschränkt und ohne jegliche Vorgabe für die Zahl der zulässigen Flüge pro Tag einschließlich der Wochenenden sowie an Sonn- und Feiertagen.

Somit könnte der Genehmigungsinhaber Hubschrauberflüge tagsüber zwischen 06:00 Uhr und 22:00 Uhr zu jeder Zeit und in beliebiger Anzahl und damit ggf. auch mehrfach pro Tag unbeschränkt durchführen. Nicht ausgeschlossen sind ferner Flüge auch im Nachtzeitraum. Weder die zuständige Luftverkehrsbehörde noch die Stadt könnten dies nachträglich einschränken. Die Anwohner müssten einen uneingeschränkten zu jeder Zeit und in beliebiger Zahl zulässigen Flugbetrieb hinnehmen.

Nach dem Vortrag zur Erforderlichkeit und Notwendigkeit der Anlage und des Betriebs eines Hubschrauberlandeplatzes des Antragstellers in dessen Schreiben vom 04.11.2015 ist denn auch eine solche Mehrfachnutzung pro Tag nicht nur nicht ausgeschlossen, sondern im Gegenteil denkbar und sogar angesichts der dort geschriebenen „Vorteile“ für das Unternehmen naheliegend und von der Antragstellerin wohl auch beabsichtigt. Insbesondere wäre eine intensive Nutzung mehrfach am Tag nach dem dortigen Vortrag auch unternehmerisch und wirtschaftlich sinnvoll. Hinzu kommt, dass die Antragstellerin nach dem eigenen Vortrag Eigentümerin von zwei Hubschraubern ist. Demgemäß ist hier nicht nur ein einziger Hubschrauberstart- und -Landeplatz, sondern zudem eine zweite Abstellfläche für einen zweiten Hubschrauber beantragt und vorgesehen. Auch dies ist nur sinnvoll und wirtschaftlich, wenn eine wesentlich intensivere Nutzung vorgenommen wird, als bisher in dem Schallgutachten zugrunde gelegt.

So wird in dem Schreiben der Antragstellerin vom 04.11.2015 ausdrücklich auf die „betriebseigene Infrastruktur mit Fahrzeugen und Hubschraubern“ (Seite 2) – in der Mehrzahl! – hingewiesen, ferner darauf, dass der „kontinuierliche Einsatz eines eigenen Hub-

schraubers alternativlos“ sei, ansonsten wäre „die ständige Mobilität des Managements, der Mitarbeiter und wichtigen Kunden nicht mehr gewährleistet“ (ebenda). Zu transportieren seien ferner „hochsensible Daten“. Es sei

„unverzichtbar, die betriebsinterne wie externe Mobilität den Anforderungen der Jetzt-Zeit anzupassen. Dies führte zu einem immer stärkeren Ausbau des notwendigen Luftverkehrs.

So besitzt und betreibt die Junker-Gruppe zwei Passagierflugzeuge, die auf dem Flugplatz Karlsruhe/Baden-Baden stationiert sind, zwei Hubschrauber ...“ (a.a.O. Seite 4)
[Hervorhebung durch den Unterzeichner]

Ferner wird ausgeführt, dass „die Hubschrauber gegenwärtig und zukünftig in erheblichem Maße für Direktflüge genutzt“ würden (a.a.O. Seite 5).

Auch wenn der Schallgutachter Flüge nach Zeitraum zwischen 22:00 Uhr und 06:00 Uhr im Zuge der beantragten luftrechtlichen Genehmigung nach § 6 LuftVG nicht in Ansatz bringt und dies deshalb in der Genehmigung durch ein Nachtflugverbot ausdrücklich ausgeschlossen würde, wäre dennoch nicht ausgeschlossen, dass für solche Flüge zumindest Außenstart- und Landeerlaubnisse beantragt werden können und nach den Erfahrungen des Unterzeichners in 25-jähriger Praxis im Luftverkehrsrecht auch regelmäßig beantragt werden. Die betriebliche Notwendigkeit ergibt sich angesichts der Argumentation der Vorhabenträgerin z.B. für Flüge morgens vor 06:00 Uhr als Zubringerflüge zu den Linienflügen frühmorgens ab 6 Uhr auf den Verkehrsflughäfen Karlsruhe-Baden-Baden, Stuttgart, Frankfurt und Basel/Mulhouse. Solche Flüge im Nachtzeitzeitraum sind deshalb ebenfalls in die Schallimmissionsbetrachtung einzubeziehen und/oder es müsste im Falle der Genehmigungserteilung zudem von vornherein zusätzlich zu einem Nachtflugverbot kategorisch auch ausgeschlossen werden, dass Außenstart- und Landeerlaubnisse für Nachtflüge erteilt werden.

IV. Fehlende planungsrechtliche Grundlage – fehlendes Sachbescheidungsinteresse

Über den vorliegenden Antrag auf Erteilung einer luftrechtlichen Genehmigung nach § 6 LuftVG für die Anlage und den Betrieb eines (Sonder-)Landeplatzes für Hubschrauber in dem im vorigen Abschnitt dargelegten tatsächlichen und rechtlichen Umfang kann nicht entschieden werden. Es fehlt das erforderliche Sachbescheidungsinteresse.

Neben der luftrechtlichen Erlaubnis nach § 6 LuftVG ist eine baurechtliche Genehmigung für die Errichtung der baulichen Anlagen für den Hubschrauberlandeplatz und die Hubschrauber-Abstellfläche auf dem Dach des geplanten Verwaltungs-etc.-Gebäudes der Firma Junker erforderlich. Eine solche Baugenehmigung für einen Hubschrauber-sonderlandeplatz in dem unbegrenzt beantragten umfassenden Umfang kann jedoch nach derzeitigem Stand und bis auf weiteres nicht erteilt werden.

Planungsrechtlich ist die Errichtung eines Hubschraubersonderlandeplatzes auf dem Baugrundstück von vornherein nicht zulässig. Gemäß dem Bebauungsplan „1. Änderung Hukla-Holzlagerplatz (Kinzigpark II)“ der Stadt Gengenbach vom 30.07.2014 ist für das Baugrundstück Flst. Nr. 326 ein *Sondergebiet „Technologiepark“* festgesetzt.

Dort sind allerdings ausschließlich die in Ziffer A 1.1 der planungsrechtlichen Festsetzungen aufgeführten baulichen Nutzungen zulässig. Das sind im Einzelnen: Maschinenbau-betriebe und sonstige technologieorientierte Gewerbebetriebe (Produktion und Montage) mit den dort einzeln aufgeführten zugehörigen weiteren Einrichtungen und Nutzungen, ferner Schulungszentren, Beherbergungsbetriebe und Stellplätze.

Die Errichtung und der Betrieb/die Nutzung eines Hubschrauberlandeplatzes und eines Hubschrauberabstellplatzes ist dort nicht aufgeführt. Da in einem Sondergebiet ausschließlich diejenigen Nutzungen zulässig sind, die in dem Bebauungsplan ausdrücklich genannt sind, ist der beantragte Hubschrauberlandeplatz nach dem geltenden Bebauungsplan an diesem Standort bauplanungsrechtlich nicht zulässig.

Hinzu kommt, dass selbst in einem Gewerbegebiet nach der allgemeinen Gebietsart-Typik gemäß § 8 BauNVO ein Hubschrauberlandeplatz in einem Gewerbegebiet regelmäßig nicht zulässig ist/wäre.

So ausdrücklich *VG Stuttgart*, Urteil vom 08.11.2006, AZ 3 K 3286/05 – *juris*

Außerdem dürfen gemäß Ziffer A 1.1 Nr. 5 der textlichen Bebauungsplan-Festsetzungen die dort genannten Emissionskontingente nach DIN 45691 nicht überschritten werden. Das vorliegende Schallimmissionsgutachten enthält jedoch keine Ausführungen dazu, ob das festgelegte Emissionskontingent überhaupt eingehalten ist.

Eine Baugenehmigung oder ein Bauvorbescheid bezogen auf den beantragten Hubschrauberlandeplatz liegen nicht vor. Die Stadt Gengenbach – Untere Baurechtsbehörde – hat in dem dort für den Neubau des Gebäudes erteilten Bauvorbescheid vom 24.11.2015 – Verz. Nr. 20150057 – in den Nebenbestimmungen Ziff. 1 in Hinweis 2 ausdrücklich darauf hingewiesen, dass die Genehmigung zur Einrichtung und Betrieb des Hubschrauberlandeplatzes und des Hubschrauberparkplatzes auf dem Dach des Verwaltungsgebäudes in einem separaten Verfahren nach dem Luftverkehrsgesetz vom RP Freiburg entschieden werden müsse und nicht Bestandteil des Bauvorbescheides ist.

Das *Regierungspräsidium Freiburg* ist allerdings nicht zuständig für die Erteilung einer baurechtlichen Genehmigung.

Sofern in dem luftverkehrsrechtlichen Verfahren zugleich auch die bauplanungsrechtlichen Grundlagen und die baurechtliche Zulässigkeit des Vorhabens mit entschieden werden sollte, so ist dies im Zuge eines Genehmigungsverfahrens nach § 6 LuftVG, um das es hier ausweislich des vorliegenden Antrages und ausweislich der öffentlichen Bekanntmachung des Regierungspräsidiums Freiburg in dem Amtsblatt der Stadt Gengenbach vom 04.12.2015 auf Seite 7 nur geht, nicht möglich.

Stattdessen wäre dann ein Planfeststellungsverfahren nach § 9 LuftVG oder zumindest eine planfeststellungsersetzende Plangenehmigung nach § 8 LuftVG erforderlich, in der eine planerische Abwägung erfolgen müsste, in die nicht nur die lediglich privatnützigen Interessen des Vorhabenträgers, sondern auch die schutzwürdigen Interessen der betroffenen Anwohner und Eigentümer von Baugrundstücken eingestellt werden müssten, und zwar nicht nur von Wohnbaugrundstücken, sondern insbesondere auch von unmittelbar angrenzenden und benachbarten Gewerbegrundstücken (dazu näher unten in Abschnitt VIII). Ein solches Verfahren wird ausweislich der öffentlichen Bekanntmachung hier jedoch nicht durchgeführt.

Dazu ist allerdings darauf hinzuweisen, dass der von der Antragstellerin geltend gemachte dringende Bedarf und ggf. die von der Stadt Gengenbach intendierte Förderung der Ansiedlung des Unternehmens Junker an diesem Standort keine in dem luftverkehrsrechtlichen Verfahren relevanten oder gar vorrangigen Aspekte sind. Insoweit fehlt der im Luftverkehrsgesetz vorausgesetzte Bezug zum Luftverkehr.

vgl. dazu *BVerwG*, Urt. v. 26.04.2007 – 4 C 12/05 –, *BVerwGE* 128, 358 ff., *Juris* Rn. 52

Fürsorglich ist ergänzend darauf hinzuweisen, dass die von dem Stadtrat der Stadt Gengenbach beschlossene Erteilung des Einvernehmens nach § 36 BauGB zu diesem Vorhaben keine planungshoheitliche bzw. planerische Abwägungsentscheidung nach §§ 1 ff. BauGB darstellt und eine solche auch nicht ersetzen kann. Dabei wurde übersehen, dass der Hubschrauberlandeplatz planungsrechtlich nicht zulässig ist. Darauf kann die baurechtliche Zulassung des Vorhabens nicht gestützt werden.

In diesem Zusammenhang wäre außerdem zu berücksichtigen, inwieweit bei der beantragten uneingeschränkten Zulassung des Betriebs des Hubschrauberlandesplatzes dann in der Folge nicht auch Lärmschutzbereiche nach dem Gesetz zum Schutz gegen den Fluglärm in der Gestalt von Tagschutzzonen und Nachtschutzzonen festgesetzt werden müssten, mit der Folge, dass dann in diesen Zonen grundsätzlich keine (neuen) Wohnungen mehr errichtet werden dürften. Das betrifft auch bebaubare aber noch nicht bebaute Wohn-, Misch- und Gewerbegrundstücke, auf denen Wohnnutzungen bisher zulässig sind; sofern solche Grundstücke – insbesondere die benachbarten Gewerbegrundstücke – künftig innerhalb von Lärmschutzbereichen liegen würden, wären

dort künftig keine Wohnnutzungen mehr zulässig. Das gilt auch für größere An- oder Neubauten auf Bestandsgrundstücken.

Zudem müsste die Luftverkehrsbehörde die Stadt und die betroffenen Anwohner und Grundstückseigentümer ergänzend darauf hinweisen, dass das *Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg* unter dem 21.07.2015 *Hinweise zur Berücksichtigung des Fluglärmschutzes in der Bauleitplanung* erlassen hat, die unter Zugrundelegung von gesondert ermittelten sog. *Planungskonturen – Fluglärm dem Lärmschutz außerhalb* der festgesetzten Lärmschutzbereiche dienen. Darin wurden schärfere Vorgaben für die Zulässigkeit neuer Baugebiete mit Wohnnutzung im Umfeld von Flughäfen und Flugplätzen formuliert. Damit ist die Entwicklung neuer Baugebiete im Umfeld von Flughäfen und Flugplätzen auch außerhalb von förmlich festgesetzten Lärmschutzbereichen nicht mehr in dem bisherigen Umfang möglich. Diese sog. Planungshinweise vom Juli 2015 gelten zwar zunächst unmittelbar (nur) für die Verkehrsflughäfen des Landes. Es ist jedoch nicht nur nicht ausgeschlossen, sondern zu erwarten, dass dem entsprechende Vorgaben auch für sonstige Flugplätze erlassen werden.

Es müsste deshalb des Weiteren geprüft werden, ob bei Anwendung der dortigen Grundsätze die künftige Entwicklung von neuen Baugebieten für eine Wohnnutzung im Umfeld des geplanten Hubschrauberstandortes überhaupt noch möglich und zulässig sind. Dies betrifft insbesondere die derzeit im Verfahren befindliche Aufstellung des Bebauungsplanes für das neue Wohngebiet „Spöcke I“.

V. Erforderlichkeit – dringender Bedarf des Unternehmens

Es bestehen nachhaltig Zweifel ob der Vortrag der Antragstellerin zum dringenden unternehmerischen Bedarf für die Errichtung und den Betrieb des Hubschrauberlandeplatzes an dem Standort in Gengenbach tatsächlich gegeben ist.

In dem Schreiben der Antragstellerin vom 04.11.2015 wird dies ausschließlich mit dringenden betrieblichen Zwecken begründet, die im Einzelnen erläutert werden.

Faktisch stand der Firmenhubschrauber des Unternehmens jedenfalls bislang stattdessen jedoch überwiegend bis nahezu ausschließlich dem Unternehmensinhaber Erwin Junker zur Verfügung und wird überwiegend von ihm genutzt, und zwar vor allem für Flüge zwischen seiner Wohnung in Bühl und dem Firmenareal in Nordrach. Daraus resultiert die Frage, ob andere Personen als der Firmeninhaber überhaupt oder jedenfalls in nennenswertem Umfang befugt sind, die firmeneigenen Hubschrauber zu nutzen. Zumindest bislang war dies, wie aus verlässlicher firmennaher Quelle zu erfahren ist, nicht

der Fall. – Wir bitten deshalb ausdrücklich um Überprüfung anhand der Bordbücher für den hier stationierten firmeneigenen Hubschrauber, welche Strecken dort für die absolvierten (täglichen) Flüge eingetragen sind. Dasselbe gilt für das persönliche Flugbuch des Hubschrauberpiloten.

An dem Standort in Nordrach finden nach verlässlichen Angaben von mehreren Anwohnern nicht nur täglich mindestens zwei Flugbewegungen, sondern des Öfteren auch fünf bis sieben Flugbewegungen statt.

Nach unserer Kenntnis gibt es substantiierte Einwendungen in dem luftrechtlichen Genehmigungsverfahren zu dem Standort in Nordrach, in denen konkret und detailliert zu den in der Vergangenheit an dem dortigen Firmenstandort bereits stattgefundenen Hubschrauberflügen sowohl hinsichtlich der Anzahl als auch hinsichtlich der Zwecke vorgetragen wird. Darauf wird verwiesen. Dies bestätigt unsere vorstehenden Ausführungen.

Die Ausführungen zu dem dringenden Bedarf und der Erforderlichkeit eines Hubschraubersonderlandeplatzes an dem neuen Firmenstandort in Gengenbach sind auch darüber hinaus – zumindest teilweise – nicht schlüssig bzw. nicht in sich stimmig. Auf S. 3 in dem Schreiben der Antragstellerin vom 04.11.2015 im dritten Absatz ist dargelegt, dass der

„gesamte Servicebereich und der Vertrieb für Ersatzteile in Nordrach [verbleiben], sodass auch in Zukunft von dort aus der für die Weltmarktführerschaft von Junker unabdingbare Effiziente Kundenservice betrieben wird. Nordrach wird auch nach der Standortöffnung Gengenbach wichtigster Arbeitgeber vor Ort bleiben“

In nahezu identischer Weise hat die Antragstellerin in einem weiteren Schreiben vom 04.11.2015 an das Regierungspräsidium den dringenden Bedarf für die Anlage und den Betrieb eines ebenfalls beantragten weiteren Hubschraubersonderlandeplatzes an dem Standort in Nordrach, Junkerstr. 2, begründet.

Daraus ergibt sich die Frage, ob tatsächlich ein hinreichend dringender Bedarf für zwei Hubschrauberlandeplätze für die Antragstellerin gegeben ist zum einen in Nordrach und zum anderen in Gengenbach. Da die beiden Standorte nur ca. 20 Minuten Autofahrt auseinanderliegen, ist ein solcher dringlicher Bedarf für den Standort in Gengenbach schon aus diesem Grund nicht ausreichend dargetan und auch nicht gegeben.

Die Erforderlichkeit der Einrichtung eines privaten Hubschrauberlandeplatzes an diesem Standort ist darüber hinaus und vor allem auch deshalb von vornherein nicht gegeben,

weil es in der Nähe zwei ohne weiteres nutzbare und für die angegebenen Firmenzwecke hervorragend geeignete und taugliche Flugplätze bzw. Flughäfen gibt.

Zum einen den Flugplatz Offenburg (EDTO) in lediglich 10 km Entfernung von dem Vorhabengrundstück in Gengenbach und damit sehr gut erreichbar. Dieser Flugplatz in Offenburg ist zwar nicht nur nach PPR-Regelung nutzbar, sondern es wird zudem eine Sondergenehmigung der Stadt Offenburg benötigt. Die Antragstellerin hat jedoch nicht dargetan, dass sie sich überhaupt bemüht hätte, eine solche Sondergenehmigung zu erhalten.

Daneben und vor allem gibt es den Flughafen Lahr (EDTL) in 24 km Entfernung und damit ebenfalls sehr gut erreichbar von dem Vorhabenstandort aus. Dort sind werktags zwischen 08:00 Uhr und 20:00 Uhr VFR-Flüge ohne weiteres und in den Zeiten zwischen 06:00 Uhr und 08:00 Uhr und zwischen 20:00 Uhr und 24:00 Uhr PPR Flüge zulässig; an Wochenenden ist die Nutzbarkeit mit etwas abgeänderten Zeiten ebenfalls gegeben.

Die Antragstellerin erwähnt diese Möglichkeiten nicht und hat auch nicht dargetan, dass bzw. warum diese Möglichkeiten auf den bestehenden Flughafen und Flugplatz für die betrieblichen Zwecke nicht ausreichend sein soll.

Ein hinreichender und zwingender Bezug des angeblichen unternehmerischen Bedarfs spezifisch zum Luftverkehr im Sinne der Vorgaben des Flugverkehrsgesetzes

„vgl. dazu *BVerwG*, Urt. v. 26.04.2007 – 4 C 12/05 –, *BVerwGE* 128, 358 ff, *Juris* Rn. 52

ist vorliegend deshalb für den beantragten Hubschraubersonderlandeplatz nicht gegeben.

VI. Immissionsgutachten fehlen/nicht ausreichend

1. Ausgangslage

Nicht berücksichtigt ist in den eingereichten Unterlagen sowohl bei der Vorhabenbeschreibung als auch bei der Schallbegutachtung, dass die dort zugrunde gelegten An- und Abfluggrundlinien und die An- und Abflugbereiche mit den sogenannten gekrümmten An-/Abflugrichtungen, so wie dort angegeben oftmals nicht eingehalten werden können.

Im Kinzigtal ist in diesem Bereich oftmals Westwind vorherrschend.

Die in dem Schallimmissionsgutachten des Ingenieurbüros Riedel zugrunde gelegte für die Oberrheinische Tiefebene typische Windrichtungsverteilung annähernd in Süd-Nord-Richtung aus den Messdaten von Standorten im Rheintal mit der Windrichtungsverteilung von Rastatt und von Neuenburg (a.a.O., S. 24 und **Anlage 3** Blatt 2) ist nicht repräsentativ für den Vorhabenstandort.

Es wird deshalb so sein, dass der im Grundsatz gegen den Wind erfolgende (*Riedel*, a.a.O., S. 24) Anflug auf den geplanten Hubschrauberlandeplatz windrichtungsbedingt oftmals nur von Osten her möglich sein wird, so dass die Hubschrauber eine Schleife über das Wohngebiet am Amselberg fliegen müssen.

Dieser Umstand ist ortsbekannt, da die Regierungshubschrauber, mit denen Herr Minister Wolfgang Schäuble nach Hause geflogen wurde, oftmals wegen des Westwindes eine solche Schleife über die bewohnten Gebiete am Amselberg fliegen mussten, um gegen den Wind landen zu können.

Dieses Szenario ist nicht untersucht. Das ist zwingend nachzuholen. Daraus wird sich ergeben, dass die Nutzung des Hubschraubersonderlandeplatzes bei Westwind mit Landeanflügen von Osten nicht möglich sein wird und zwingend zu untersagen ist.

2. Schallimmissionen

Das vorliegende Schallimmissionsgutachten des Ingenieurbüros Riedel vom 23.10.2015 berücksichtigt die vorstehend in Abschnitt III beschriebenen Möglichkeiten der uneingeschränkten betrieblichen Nutzung des beantragten Hubschraubersonderlandeplatzes sowohl für den Tagzeitraum als auch für den Nachtzeitraum nicht und ist deshalb bei weitem nicht ausreichend und untauglich für die Beurteilung der Genehmigungsfähig-

keit der Anlage und des uneingeschränkt beantragten Betriebs des Hubschraubersonderlandeplatzes. Im Einzelnen:

Nach dem vorliegenden uneingeschränkten Antrag könnten Hubschrauberflüge tagsüber zwischen 6 Uhr und 22 Uhr zu jeder Zeit und in beliebiger Anzahl und damit ggf. auch mehrfach pro Tag unbeschränkt durchgeführt werden. Nicht ausgeschlossen sind ferner Flüge auch im Nachtzeitraum zwischen 22 Uhr und 6 Uhr.

Aufgrund der Angaben der Antragstellerin müsste bei realistischer Betrachtung insbesondere auch unter Zugrundelegung der angegebenen Zubringerflüge zu dem nahe gelegenen Baden-Airport und den Flughäfen Stuttgart und Frankfurt als Worst-Case-Szenario zumindest ein An- oder Abflug nicht nur pro Tag, sondern pro Tagesstunde bei den Immissionsbetrachtungen und im Hinblick auf die Beeinträchtigungen für die umliegende Wohnbevölkerung zugrunde gelegt werden. Die in dem Schallimmissionsgutachten des Ingenieurbüros Riedel vom 23.10.2015 zugrunde gelegten 360 bzw. 312 Flugbewegungen in den verkehrsreichsten sechs Monaten (a.a.O. S. 5 bzw. S. 7/15) und selbst der dortige „Worst-Case-Ansatz“ mit 400 Flugbewegungen (a.a.O. S. 24) ist bei weitem nicht ausreichend.

Stattdessen sind 1.800 bis 2.800 Flugbewegungen in den verkehrsreichsten sechs Monaten zugrunde zu legen.

Nicht nachvollziehbar ist angesichts des unbeschränkten Antrags auch, dass der Schallgutachter Flüge in dem Zeitraum zwischen 22 und 6 Uhr nicht in Ansatz bringt. Selbst wenn die Genehmigungsbehörde den allgemeinen Flugverkehr für diesen Nachtzeitraum im Zuge einer Genehmigung nach § 6 LuftVG nicht zulassen und ein Nachtflugverbot ausmachen würde, wäre dennoch nicht ausgeschlossen, dass für solche Flüge zumindest Außenstart- und Landeerlaubnisse beantragt werden können und nach den Erfahrungen des Unterzeichners in 25-jähriger Praxis im Luftverkehrsrecht auch regelmäßig beantragt werden. Die betriebliche Notwendigkeit ergibt sich angesichts der Argumentation der Antragstellerin zur Erforderlichkeit des Hubschraubersonderlandeplatzes z.B. für Flüge morgens vor 6 Uhr als Zubringerflüge zu den Linienflügen frühmorgens ab 6 Uhr auf den Verkehrsflughäfen Karlsruhe-Baden-Baden, Stuttgart, Frankfurt und Basel/Mulhouse. Solche Flüge zum Nachtzeitraum sind deshalb ebenfalls in die Schallimmissionsbetrachtung einzubeziehen und/oder es müsste im Falle der Genehmigungserteilung von vornherein kategorisch ebenfalls ausgeschlossen werden, dass Außenstart- und Landeerlaubnisse für Nachtflüge erteilt werden.

Zu berücksichtigen sind ferner die Hinweise zur Windrichtungsverteilung am Vorhabenstandort vorstehend in Ziff. 1.

In dem vorliegenden Schallimmissionsgutachten für den Hubschrauberlandeplatz wurde zudem keine Gesamtlärbetrachtung unter Einbeziehung der gegebenen Vorbelastung durch den Schienen- und Straßenlärm und vor allem durch den Gewerbelärm durchgeführt. Dabei ist für den Gewerbelärm nicht nur auf die bestehenden Gewerbebetriebe abzustellen, sondern zusätzlich müssen auch die nach den bestehenden Bebauungsplänen in den dort festgesetzten Gewerbe- und Mischgebieten dort auf den noch nicht bebauten Gewerbegrundstücken maximal zulässigen gewerbliche Nutzungen und deren Lärmemissionen mit einbezogen werden; dies gilt ebenso für die Einbeziehung zulässiger Nutzungsänderungen.

3. Luftschadstoffimmissionen

— Eine Untersuchung zu den Luftschadstoffimmissionen für den beantragten uneingeschränkten Betrieb des Hubschraubersonderlandeplatzes liegt nicht vor.

Eine rechtssichere Beurteilung der Frage, ob die benachbarten Wohngrundstücke und insbesondere die Grundstücke der Einwender nachteilig durch Luftschadstoffimmissionen betroffen sind, ist somit nicht möglich.

4. Lichtimmissionen

Ebenso liegt keine Untersuchung zu möglichen Blend-, Stör- und sonstigen beeinträchtigenden Wirkungen der vorgesehenen Landeplatz-Befeuerung und Landeplatz-Beleuchtung vor. Vor allem gilt dies in Bezug auf das vorgesehene Leuchtfeuer, das sich wiederholende Gruppen von kurzen Einzelblitzen in gleichen Zeitabständen in alle Azimut-Richtungen ausstrahlen soll (Antragsbeschreibung der Firma AOM GmbH, Ziff. 6.3, S. 17/18).

— Dabei geht es nicht nur um den Nachtzeitraum, sondern auch um den sog Tagzeitraum von 6 Uhr bis 22 Uhr und dabei um diejenigen Zeiten innerhalb dieses Tagzeitraumes, in denen es während des Winterhalbjahres morgens bis weit nach 6 Uhr und abends bis weit vor 22 Uhr noch bzw. schon dunkel ist.

Auch dabei ist die uneingeschränkte Zahl der möglichen An- und Abflüge zugrunde zu legen.

Die Störwirkungen durch diese Beleuchtung und insbesondere die vorgesehene Befeuerung und das Leuchtfeuer sind zum einen im Hinblick auf Beeinträchtigungen und Irritationen des Straßenverkehrs auf den unmittelbar benachbarten Straßen als auch im Hinblick auf die benachbarten Wohngebiete zu untersuchen, und bei Letzteren insbe-

sondere unter Berücksichtigung dass die Hauptwohnräume in den Wohngebäuden der Einwander nach Süden und Westen, also in Richtung auf den geplanten Hubschrauber-sonderlandeplatz ausgerichtet sind.

Hinzu kommen die sich bewegenden Landescheinwerfer der Hubschrauber, die erst recht störend und irritierend wirken, insbesondere für den Verkehr auf den umliegenden Straßen.

VII. Zuverlässigkeit des Betreibers

Es stellt sich die Frage, ob die Antragstellerin hinreichend geeignet und zuverlässig ist im Hinblick auf die Gewährleistung eines ordnungsgemäßen Betriebs des beantragten Hubschraubersonderlandeplatzes.

Wie der Luftverkehrsbehörde bekannt ist, haben die Antragstellerin bzw. Herr Junker im Jahr 2013 bei dem Firmenstandort in Nordrach einen Hubschrauberlandeplatz ohne Genehmigung eingerichtet und für Hubschrauberflüge genutzt. Eine Gefährdung des Straßenverkehrs und der Fußgänger durch den unmittelbar neben der Hauptstraße gelegenen Platz war dabei nicht ausgeschlossen. Auf eine Anzeige von Anwohnern erfolgte umgehend eine Stilllegung durch die zuständigen Behörden.

Die von Herrn Junker regelmäßig (werk-)täglich durchgeführten Flüge von seinem Wohnstandort in Bühl zum geplanten neuen Verwaltungssitz in Gengenbach sind in der Benennung des Bedarfs für die Hubschrauberflüge nicht aufgeführt. Insoweit sind die dortigen Angaben möglicherweise irreführend.

VIII. Unzumutbare Beeinträchtigung der nachbarlichen Belange

Die Einwender sind durch die Zulassung des uneingeschränkt beantragten Hubschrauber-sonderlandeplatzes unzumutbar beeinträchtigt.

Sie sind allesamt Eigentümer von selbstgenutzten Wohnhäusern und Wohnungen auf eigenen Grundstücken, die sich wie oben im Abschnitt II dargestellt in einem Mischgebiet _____, in einem Wohngebiet _____ und im übrigen sogar in einem reinen Wohngebiet _____ befinden.

1.

Durch den beantragten uneingeschränkten Betrieb des Hubschrauber-sonderlandeplatzes werden für diese Wohngrundstücke bei korrekter Schallimmissionsbegutachtung unter Berücksichtigung der vorstehenden Ausführungen zum zulässigen Umfang der Flüge bei dem ohne Einschränkung formulierten Antrag nicht nur der Vorsorgezielwert/die Abwägungsschwelle, sondern nach aller Voraussicht auch der präventive Richtwert/die Zumutbarkeitsschwelle erreicht und wohl bereits tagsüber überschritten.

Für das Anwesen _____ (Immissionsort IO _____ gemäß Anlage 6 zum Schallimmissionsgutachten Riedel), für das von Riedel der zweithöchste Lärmpegel konstatiert wird und für das neue Wohngebiet „Spöcke I“, für das ebenfalls die höchsten Lärmwerte ermittelt wurden (ebenda) wird nach aller Voraussicht sogar der kritische Toleranzwert und damit die Schwelle für das erhöhte gesundheitliche Risiko überschritten.

Die Nachtwerte werden bei unbeschränkter Zulassung mit Sicherheit bei allen Einwendergrundstücken nicht eingehalten.

Dies gilt in gleicher Weise auch für die weiteren Immissionen, die im Abschnitt V genannt sind (Luftschadstoffe und Beleuchtung/Befeuern).

Die Antragstellerin hat insoweit die entsprechenden Nachweise durch geeignete Fachgutachten zu führen. Das ist bei den bislang vorgelegten Unterlagen nicht der Fall.

Damit sind der geplante Hubschrauberlandeplatz und dessen Betrieb bereits im Hinblick auf die davon ausgehenden Immissionsbeeinträchtigungen und Überschreitung der einschlägigen (Lärm-) Grenz- und Richtwerte unzulässig.

2.

Darüber hinaus stellen die Errichtung und der Betrieb des geplanten Hubschrauberlandeplatzes aber auch einen Verstoß gegen das planungsrechtliche Gebot der Rücksichtnahme im Hinblick auf diese Einwandergrundstücke und die bewohnten Baugebiete dar.

Insoweit gelten die Grundsätze gemäß § 50 BImSchG, die zumindest in analoger Anwendung unmittelbar auch auf privatnützige Hubschraubersonderlandeplätze heranzuziehen und anzuwenden sind. Hier gilt die Privilegierung nach LuftVG und dem FluglärmG für den allgemeinen Luftverkehr und insbesondere für Verkehrsflughäfen nicht in gleicher Weise für privatnützige Sonderflughäfen und Sonderflugplätze.

Im Rahmen des planungsrechtlichen Gebots der Rücksichtnahme kommt es nicht allein auf die Einhaltung von strikten Lärmgrenz- oder Lärmrichtwerten an, sondern dabei sind weitere, unterhalb dieser Schwelle liegende Beeinträchtigungen mit in den Blick zu nehmen:

Vorliegend ist dabei vor allem von Bedeutung, dass die Stadt Gengenbach bisher für diesen Gewerbestandort nur eine eingeschränkte gewerbliche Nutzung planungsrechtlich festgesetzt hat, und zwar auch – ohne den Hubschrauberlandeplatz – in den Festsetzungen für das Sondergebiet. Es wurde gerade kein normales Gewerbegebiet auf dem Niveau von Gewerbebetrieben gemäß § 8 BauNVO festgesetzt, sondern nur eingeschränkte gewerbliche Nutzungen auf dem Niveau eines Mischgebiets gemäß § 6 BauNVO zugelassen, die das Wohnen nicht wesentlich stören.

Damit korrespondieren und dies nimmt Rücksicht auf die benachbarten Wohnnutzungen nicht nur in dem Mischgebiet und in den allgemeinen Wohngebieten, sondern vor allem und erst recht in den benachbarten reinen Wohngebieten, in denen sich die Grundstücke der Einwander befinden. Dies ist eine Reaktion des Plangebers auf den Schutzanspruch insbesondere der allgemeinen und der reinen Wohngebiete und Ausfluss des gesetzlich vorgegebenen planungsrechtlichen Konfliktvermeidungsgebots und des Trennungsgebots, vgl. § 50 BImSchG in Verbindung mit dem Abwägungsgebot gemäß § 1 Abs. 7 BauGB.

Eine Abweichung von diesen bisher zugrunde gelegten planungshoheitlichen Regularien wäre nur ausnahmsweise und allenfalls bei einem ganz überwiegenden öffentlichen Interesse und dringenden Bedarf (wie etwa bei einem Hubschrauberlandeplatz für ein Notfall-Krankenhaus) denkbar. Diese Voraussetzungen sind jedoch bei der lediglich privatnützigen Einrichtung eines Hubschraubersonderlandeplatzes für ein Gewer-

beunternehmen auch unter Berücksichtigung der Umstände, die die Antragstellerin dafür anführt, hier nicht gegeben.

Die Zulassung der Errichtung des Betriebes eines solchen privaten Hubschraubersonderlandeplatzes in unmittelbarer Nähe zu den vorhandenen Wohnnutzungen korreliert auch unterhalb der Schwelle von Grenz- und Richtwerten mit einer eindeutigen Beeinträchtigung der Wohnqualität auf den Wohngrundstücken insbesondere auch in den Außenwohnbereichen (Terrassen, Gärten) und bei geöffneten Fenstern im Sommerhalbjahr.

Es ist nach der aktuellen Lärmwirkungsforschung anerkannt, dass es bei den Beeinträchtigungen durch Fluglärm nicht allein auf die Einhaltung von Beurteilungspegeln ankommt, sondern dass gravierend und nachhaltig beeinträchtigend daneben auch die Einflüsse auf das vegetative Nervensystem und das allgemeine gesundheitliche Wohlbefinden durch die punktuell stattfindenden und dadurch massiv störenden einzelnen Anflug- und Abflugereignisse sind.

Diese Aspekte sind zwingend zu berücksichtigen.

IX. Nachbarlicher Schutz- und Abwehrenspruch

Sofern der Betrieb und die Nutzung eines Hubschraubersonderlandeplatzes in dem betreffenden Baugebiet wie oben in Abschnitt III. ausgeführt nicht zulässig sind, können Eigentümer benachbarter Grundstücke einen Abwehrenspruch geltend machen.

So ausdrücklich *VG Stuttgart*, Urteil vom 08.11.2006, AZ 3 K 3286/05 – *juris*

Danach haben jedenfalls die unmittelbar benachbarten Gewerbegrundstücke, für die nach dem dafür geltenden Bebauungsplan „*Hukla-Holzagerlagerplatz (Kinzig-Park II)*“ vom 16.06.2010 nur ein eingeschränktes Gewerbegebiet G_{Ee} festgesetzt ist und nach dessen textlichen Festsetzungen dort von vornherein nur Betriebe und Anlagen zulässig sind, deren Geräuschemissionen das dort festgesetzte Emissionskontingent nach DIN 45691 nicht überschreiten, und nach dessen Festsetzungen zudem eine betriebsbezogene Wohnnutzung ausnahmsweise zulässig ist, einen klaren Schutz- und Abwehrenspruch gegen den Hubschraubersonderlandeplatz, der von der Genehmigungsbehörde von Amts wegen zu berücksichtigen ist.

Nachdem der Hubschraubersonderlandeplatz in den Sondergebietsfestsetzungen als zulässige Nutzung nicht aufgeführt ist, ist ein derartiger Schutz- und Abwehrenspruch der Eigentümer der unmittelbar benachbarten Gewerbegrundstücke vorliegend erst recht gegeben.

Wenn auch in etwas eingeschränkterer Weise, so stehen solche Schutz- und Abwehrensprüche in gleicher Weise auch den von uns vertretenen Einwendern als Eigentümer und Wohnnutzer von Grundstücken in den betroffenen benachbarten Wohn- und Mischgebieten zu.

— Mit freundlichen Grüßen

Dr. Melchinger
Rechtsanwalt

Anlagen

