



Mit Postzustellungsurkunde

Aero-Club Saar e.V.
Am Segelflugplatz 1
66646 Marpingen

Referat: D/2 – Luftfahrt
Zeichen: Az. D/2-12.1.1/2018-fs
Bearbeiter: Friedhelm Schmitt
Tel.: 0681 501 – 1891
Fax: 0681 501 – 4299
E-Mail: f.schmitt@wirtschaft.saarland.de

Datum: 25.05.2021

Umwandlung des Segelfluggeländes Marpingen (Landesleistungszentrum Segelflug) in einen Landeplatz für besondere Zwecke (Sonderlandeplatz)

Ihr Antrag, ohne Datum, AZ: ohne, eingegangen am 08.02.2018

Anlage (Platzdarstellungskarte)

Sehr geehrte Damen und Herren,

auf Ihren vorbezeichneten Antrag sowie auf der Grundlage der gesondert aufgeführten vorgelegten Unterlagen erteile ich dem Aero-Club Saar e.V. die

Genehmigung

gemäß § 6 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) und §§ 49 ff. Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO)

zur Anlage und zum Betrieb des Landeplatzes für besondere Zwecke (Sonderlandeplatz) „Marpingen“

Inhaltsübersicht

	Seite
A. Entscheidungen	3
I. Beschreibung des Landeplatzes	4
II. Zweck des Landeplatzes	5
III. Zugelassene Luftfahrzeugarten	5
IV. Betriebszeiten/Betriebspflicht	6
V. Betriebsbeschränkungen	6



VI.	Bauschutzbereich	6
VII.	Sicherung des Landeplatzes	6
VIII.	Haftpflichtversicherung	7
IX.	Entscheidung über Einwendungen	7
X.	Außer-Kraft-Treten bisheriger Genehmigungen	7
B.	Nebenbestimmungen	7
I.	Landeplatz	7
II.	Flugbetrieb	8
III.	Hindernisse	9
IV.	Feuerlösch- und Rettungswesen	10
V.	Schutz vor übermäßigem Fluglärm	10
C.	Vorbehalte, Widerruf, Rücknahme	10
D.	Hinweise	11
E.	Sachverhalt	11
I.	Historie	11
II.	Antrag, Antragsunterlagen und Begründung	12
III.	Beteiligungsverfahren	13
1.	Oberste Naturschutzbehörde	13
2.	DFS Deutsche Flugsicherung GmbH	14
3.	Gemeinden Marpingen und Tholey	14
4.	Oberste Landesplanungsbehörde	16
5.	Öffentliche Auslegung	17
6.	Einwendungen im Rahmen der öffentlichen Auslegung	17
7.	Gegenäußerung des Antragstellers zu Bürgereinwendungen	19
IV.	Nicht beteiligte Träger öffentlicher Belange und Sonstige	21
F.	Begründung	21
I.	Rechtsgrundlage	21
II.	Zuständigkeit	22
III.	Rechtliche Würdigung	22
1.	Verfahrensrechtliche Beurteilung	22
1.1	Allgemeines	23
1.2	Beschränkter Bauschutzbereich des Segelfluggeländes	24
1.3	Beschränkter Bauschutzbereich für den Sonderlandeplatz	25
1.4	Allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls gemäß § 9 UVPG	26
1.5	Zusammenfassung	27
2.	Begründung der Änderung des Segelfluggeländes zum Sonderlandeplatz	27
3.	Eignung des Landeplatzes	28
3.1	Allgemeines	28
3.2	Hindernissituation	28
4.	Raumordnung, Landesplanung und Städtebau	29
5.	Naturschutz und Landschaftspflege	30
6.	Fluglärm	33

6.1	Betrachtung des bisherigen Motorflugbetriebs auf dem Segelfluggelände	34
6.2	Rechtslage	36
6.3	Ermittlung der Fluglärmimmissionen	39
6.4	Bewertung des Fluglärms am Tag	41
6.5	Fluglärm während der Nachtzeit	42
7.	Gefährdung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung	42
7.1	Unfallrisiko	42
7.2	Flugplatzverkehr und Flugbetrieb (§ 22 LuftVO)	43
7.3	Flugplatzbenutzungsordnung (§ 53 Abs. 1 i. V. m. § 43 LuftVZO)	43
7.4	Brandschutz und Rettungswesen	43
8.	Bewertung von Einwendungen/Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange	44
9.	Bewertung der Einwendungen von privaten Dritten	46
G.	Kostenentscheidung	57
H.	Rechtsbehelfsbelehrung	57

Bezeichnungen verwendeter Begriffe

Begriff	Bezeichnung
AIP-VFR	Luftfahrthandbuch (AIP – Aeronautical Information Publication, Teil VFR – Visual Flight Rules); standardisiertes Nachschlagewerk mit luftfahrtrelevanten Informationen und Vorschriften
ICAO	Internationale Zivilluftfahrt-Organisation (International Civil Aviation Organisation)
MTOM	Maximale Abflugmasse (Maximum Take-Off Mass)
NfL	„Nachrichten für Luftfahrer“ – Veröffentlichungsblatt für die Luftfahrt in der Bundesrepublik Deutschland; herausgegeben durch die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH
PPR	Vorherige Zustimmung erforderlich (Prior Permission Required)
rwN	rechtweisend Nord
SEP	Single engine piston – Einmotoriges Kolbenflugzeug
TRA	Temporary Reserved Airspace – zeitweilig reservierter Luftraum als eine besondere Form eines Gebiets mit Flugbeschränkungen, in den Einflüge ziviler Luftfahrzeuge nicht oder nur eingeschränkt erlaubt ist, da dieser für Übungen von militärischen Luftfahrzeugen reserviert ist.
TRA Lauter	siehe unter TRA: zeitweilig reservierter Luftraum für militärischen Übungsflugverkehr mit Ausdehnung über nahezu das gesamte Saarland, die Pfalz, den Hunsrück und Rheinhessen
VFR	Sichtflugregeln (Visual Flight Rules)
VMC	Sichtwetterbedingungen (Visual Meteorological Conditions)

A. Entscheidungen

Gemäß § 6 Absatz 1 des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG)¹ in Verbindung mit den §§ 49 ff. der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO)² wird dem

Aero-Club Saar e.V. (nachfolgend Genehmigungsinhaber)

die Genehmigung zur Anlage und zum Betrieb eines

Landeplatzes für besondere Zwecke (Sonderlandeplatzes)

¹ Luftverkehrsgesetz (LuftVG) in der Neufassung vom 10.05.2007 (BGBl. I S. 698), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 10.07.2020 (BGBl. I S. 1655)

² Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO) vom 19.06.1964 (BGBl. I S. 370) in der Neufassung der Bekanntmachung vom 10.07.2008 (BGBl. I S. 1894), zuletzt geändert durch Artikel 6 des Gesetzes vom 12.12.2019 (BGBl. I S. 2510)

zur Durchführung von Flügen nach Sichtflugregeln (VFR – Visual Flight Rules) bei Tag unter Sichtflugbedingungen (VMC – Visual Meteorological Conditions) auf dem nachstehend näher bezeichneten Gelände erteilt. Insoweit erfolgt eine luftrechtliche Änderung des seit dem Jahr 1963 bestehenden Segelfluggeländes³ Marpingen.

Die Grenzen und Anlagen des Landeplatzes ergeben sich aus dieser Genehmigung, den ihr zu Grunde liegenden und zugehörigen Unterlagen sowie Plänen wie folgt :

PROJECT:airport GmbH, Industriestraße 24, 70565 Stuttgart	„Flugplatz Marpingen : Umwidmung des Segelfluggeländes in einen Sonderlandeplatz, Technischer Bericht“ vom 05.12.2017 (Eignungsgutachten)	
	Plan-Nr. und Bezeichnung	Maßstab
	1 : Lageplan mit Hindernisbegrenzungsflächen nach § 51 Abs. 1 Nr. 2a LuftVZO	1 : 25 000
	2 : Lageplan mit Hindernisbegrenzungsflächen nach § 51 Abs. 1 Nr. 2b LuftVZO	1 : 5 000
	3 : Längsschnitt mit Hindernisbegrenzungsflächen nach § 51 Abs. 1 Nr. 3a LuftVZO	1 : 25 000/2 500
	4 : Längsschnitt Grasbahn mit Hindernisbegrenzungsflächen nach § 51 Abs. 1 Nr. 3b LuftVZO	1 : 5 000/500
	5 : Längsschnitt Windenschleppbahn mit Hindernisbegrenzungsflächen nach § 51 Abs. 1 Nr. 3b LuftVZO	1 : 500
6 : Querschnitte mit Hindernisbegrenzungsflächen nach § 51 Abs. 1 Nr. 3c LuftVZO	1 : 2 500	
DESELCONSULTING AVIATIONMANAGEMENT Prof. Dr.-Ing. Ulrich DESEL, Germanenweg 23, 65527 Niedermhausen	„Stellungnahme zur zukünftigen Verkehrsentwicklung auf dem Segelfluggelände Marpingen unter Berücksichtigung der geplanten Umwidmung zum Sonderlandeplatz“, Januar 2017	
Ingenieurbüro für Technischen Umweltschutz Dr.-Ing. Frank DRÖSCHER, Lustnauer Straße 11, 72074 Tübingen	„Segelflugplatz Marpingen: Schalltechnisches Gutachten für die luftrechtliche Änderungsge- nehmigung zum Sonderlandeplatz“ vom 14.12.2017	
	Anlage und Bezeichnung	
	1 : Übersicht Segelflugplatz, Flugstrecken und Immissionsorte	
	2 : Lärmkarte Kennzeichnungszeit „Sonn- und Feiertage“	
3 : Lärmkarte Kennzeichnungszeit „Samstage“		
4 : Lärmkarte Kennzeichnungszeit „Montage bis Freitage“		

I. Beschreibung des Landeplatzes

1. Bezeichnung: Sonderlandeplatz Marpingen
2. Flugplatzbezugscode : Codezahl 1, Codebuchstabe A
3. Lage: Bundesland Saarland, Landkreis St. Wendel,

³ erstmalige luftrechtliche Genehmigung vom 03.05.1963; bisherige Genehmigung vom 10.03.1972

ca. 1 km westlich Marpingen

4. Flugplatzbezugspunkt:

a) geografische Lage: 49° 27' 10,0" N
07° 02' 21,0" O (Koordinatensystem WGS84)

b) Höhe: 356,5 m ü. NN (1.170 ft MSL)

5. Flugbetriebsflächen:

5.1 Startbahn für motorgetriebene Luftfahrzeuge und Luftfahrzeugschlepp/
Landebahn für die unter III. aufgeführten Luftfahrzeuge

Pistenbezeichnung: 10/28
Ausrichtung: 100° / 280° (rwN)
Länge: 950 m
Breite: 30 m
Oberfläche : Gras
Breite Sicherheitsstreifen : 60 m

RWY	Dimensions	Surface	TORA	LDA
10 28	950 x 30 m	Gras	950 m	950 m

5.2 Startbahn für Luftfahrzeuge im Windenstart (südlich Start-/Landebahn nach 5.1) :

Startrichtung: 100° / 280° (rwN)
Länge : 950 m
Breite: 20 m
Oberfläche : Gras
Breite Sicherheitsstreifen : 50 m

II. Zweck des Landeplatzes

Der Sonderlandeplatz dient grundsätzlich der Nutzung durch die Mitglieder der an ihm ansässigen Flugsportvereine.

Andere Flüge bedürfen der vorherigen Genehmigung des Genehmigungsinhabers (PPR).

III. Zugelassene Luftfahrzeugarten

Der Sonderlandeplatz ist für folgende Arten von Luftfahrzeugen zugelassen:

- Flugzeuge bis 2.000 kg Höchstabflugmasse (MTOM),
- Segelflugzeuge,
- Motorsegler,
- motorgetriebene Luftsportgeräte der Kategorie aerodynamisch gesteuerte Ultraleichtflugzeuge [ausgenommen Bauart Drehflügelflugzeuge (Tragschrauber) und Ultraleichtschrauber],

- Freiballone.

Als Startarten sind zugelassen:

- Eigenstart,
- Schleppstart hinter Luftfahrzeugen,
- Windschlepp.

IV. Betriebszeiten/Betriebspflicht

Flugbetrieb ist nach Sichtflugregeln am Tag (VFR) zugelassen. Der Genehmigungsinhaber wird gemäß § 53 Abs. 1 i. V. m. § 45 Abs. 3 LuftVZO von der Betriebspflicht befreit.

V. Betriebsbeschränkungen

1. Die Anzahl der Starts von einmotorigen kolbengetriebenen Flugzeugen außerhalb des direkten Schleppens von Segelflugzeugen bzw. Motorseglern ist auf jährlich 600 begrenzt.
2. Die Anzahl der Starts von nicht am Sonderlandeplatz stationierten einmotorigen kolbengetriebenen Flugzeugen und Luftsportgeräten der Kategorie motorgetriebene aerodynamisch gesteuerte Ultraleichtflugzeuge⁴, die nicht zu Mitgliedsvereinen des Aero-Club Saar e.V. gehören, ist auf insgesamt täglich 5 beschränkt.
3. Die Beschränkungen in den Nm. 1 und 2 gelten nicht im Rahmen von Luftfahrtveranstaltungen und Segelflugwettbewerben.
4. Platzrundenflüge im Rahmen der Ausbildung mit einmotorigen kolbengetriebenen Flugzeugen und mit Ultraleichtflugzeugen sind nicht gestattet.

VI. Bauschutzbereich

Ein beschränkter Bauschutzbereich gemäß § 17 LuftVG wird nicht festgelegt.

VII. Sicherung des Landeplatzes

Von der Verpflichtung, das Flugplatzgelände einzufrieden, wird der Landeplatzhalter befreit, soweit das Gelände durch Aufstellen von Verbotsschildern gemäß § 46 Abs. 2 i. V. m. § 53 Abs. 2 LuftVZO gesichert ist; dies gilt insbesondere für einmündende Geh- und Fahrwege.

Sollte es aus Sicherheitsgründen notwendig werden, kann auch nachträglich eine teilweise oder vollständige Einfriedung des Sonderlandeplatzes gefordert werden.

⁴ vgl. § 1 Abs. 2 Nr. 1 der 2. Durchführungsverordnung zur Verordnung zur Prüfung von Luftfahrtgerät (2. DV LuftGerPV) vom 05.11.2018 (BAnz AT 15.11.2018 V1), zuletzt geändert durch Artikel 1 der Verordnung vom 05.11.2020 (BAnz AT 23.11.2020 V1)

VIII. Haftpflichtversicherung

Für die Regelung von Personen- und Sachschäden muss eine Flugplatzhalterhaftpflichtversicherung (einschließlich Flugleiter-Haftpflicht) mit einer Mindestdeckungssumme von 3 Millionen Euro abgeschlossen sein und für die Dauer dieser Genehmigung aufrechterhalten werden. Die Höhe der Deckungssumme ist den Geldwertveränderungen entsprechend anzupassen.

IX. Entscheidung über Einwendungen

Die im Verfahren erhobenen Einwendungen der Gemeinde Tholey sowie von Privatpersonen werden zurückgewiesen, soweit sie nicht im Rahmen der nachstehenden Nebenbestimmungen (vgl. Abschnitt B) entsprechend berücksichtigt wurden.

X. Außer-Kraft-Treten bisheriger Genehmigungen

Mit Gestattung der Betriebsaufnahme ersetzt diese luftrechtliche Genehmigung die Bescheide

- vom 10.03.1972, AZ: D/2 – 208/1 – JU/Lo., über die Genehmigung des Segelfluggeländes Marpingen,
- vom 14.04.1988, AZ: D/2 – 208 – Sch/Ke, über die Erweiterung der Zulassung für Starts von Heißluftballonen sowie
- vom 29.05.2012, AZ: C/4-12.1.1/2012, über die Erstreckung der zugelassenen Arten von Luftfahrzeugen auf Ultraleichtflugzeuge, soweit diese bestimmungsgemäß zum Schleppen von Segelflugzeugen oder Motorseglern Verwendung finden.

B. Nebenbestimmungen

I. Landeplatz

1. Die Flugbetriebsflächen und Grenzen des Sonderlandeplatzes stimmen mit den bisherigen Angaben für das Segelfluggelände überein (vgl. **Anlage** - Platzdarstellungskarte).
2. Die Betriebsflächen sind unter Beachtung der „Gemeinsamen Grundsätze des Bundes und der Länder über die Markierung und Befeuern von Flugplätzen mit Sichtflugverkehr“ vom 18.02.2003 zu kennzeichnen (NfL I 94/03 vom 03.04.2003).
3. Der Sonderlandeplatz muss mit mindestens einem Windrichtungsanzeiger (Windsack) von mindestens 3 m Länge in der üblichen Beschaffenheit und Farbe ausgerüstet sein.
4. Der Landeplatzhalter hat beabsichtigte bauliche und betriebliche Erweiterungen bzw. Änderungen am Sonderlandeplatz rechtzeitig der Luftfahrtbehörde anzuzeigen (§ 53 Abs. 1 i. V. m. § 41 Abs. 1 LuftVZO).

5. Zur Veröffentlichung des Landeplatzes im Luftfahrthandbuch -VFR- (AIP – Aeronautical Information Publication, Abschnitt AD - Aerodromes) hat der Landeplatzhalter der Luftfahrtbehörde alle erforderlichen Unterlagen, einschließlich Anflug- und Platzdarstellungskarte in einem noch festzulegenden Vektorgrafik- bzw. Grafikformat, zur Verfügung zu stellen. Diese wird die Veröffentlichung nach Vorliegen und Prüfung auf Kosten des Landeplatzhalters unmittelbar veranlassen.
6. Die Genehmigungsinhaberin hat auf der Grundlage dieser Genehmigung und der Hinweise des flugfachlichen Gutachtens eine **Landeplatzbenutzungsordnung** zu erstellen (§ 53 Abs. 1 i. V. m. § 43 Abs. 1 und 2 LuftVZO). Die Benutzungsordnung ist der Luftfahrtbehörde zur Genehmigung vorzulegen.
7. Der Sonderlandeplatz muss mit einer Bodenfunkstelle für den Sprechfunkverkehr im Flugfunkdienst ausgestattet und an das öffentliche Fernsprechnetzt angeschlossen sein.
8. Für die von Luftfahrzeugführern durchzuführenden Flugvorbereitungen muss ein geeigneter Raum vorhanden sein. Dort müssen mindestens folgende Unterlagen, jeweils auf dem neuesten Stand, bereitgehalten werden :
 - Luftfahrkarte ICAO, Maßstab 1 : 500 000, Blatt Frankfurt am Main,
 - Luftfahrthandbuch der Bundesrepublik Deutschland (AIP - Teil VFR),
 - Nachrichten für Luftfahrer (NFL),
 - Europäische Durchführungsverordnung über die Festlegung gemeinsamer Luftverkehrsregeln⁵,
 - Luftverkehrsgesetz sowie die zur Durchführung des Luftverkehrsgesetzes erlassenen Rechtsverordnungen.

Das Vorhalten in digitaler Form ist zulässig, wenn ein geeigneter Zugang für alle Luftfahrer vorhanden ist.

Darüber hinaus sind die Regelungen des Flugplatzverkehrs, die Landeplatzbenutzungsordnung und ein Alarmplan an gut sichtbarer Stelle auszuhängen.

9. Gemäß § 53 Abs. 1 Satz 1 i. V. m. § 44 Abs. 1 Nr. 1 LuftVZO wird eine Abnahmeprüfung des Sonderlandeplatzes durch die Luftfahrtbehörde durchgeführt. Der Antrag auf Durchführung der Abnahmeprüfung ist schriftlich zu stellen.

II. Flugbetrieb

1. Für die Flugbetriebsabwicklung auf dem Landeplatz und in dessen Umgebung erlässt die Luftfahrtbehörde eine gesonderte Regelung des Flugplatzverkehrs gemäß § 22 LuftVO. Sie wird Bestandteil dieser Genehmigung.

⁵ derzeit Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 der Kommission vom 26.09.2012 zur Festlegung gemeinsamer Luftverkehrsregeln und Betriebsvorschriften für Dienste und Verfahren der Flugsicherung und zur Änderung der Durchführungsverordnung (EG) Nr. 1035/2011 sowie der Verordnungen (EG) Nr. 1265/2007, (EG) Nr. 1794/2006, (EG) Nr. 730/2006, (EG) Nr. 1033/2006 und (EU) Nr. 255/2010 (ABl. L 281 vom 13.10.2012, S. 1), zuletzt geändert durch Durchführungsverordnung (EU) 2020/886 der Kommission vom 26.06.2020 (ABl. L 205 vom 29.06.2020, S. 14)

2. Der Genehmigungsinhaber hat den Landeplatz in betriebssicherem Zustand zu halten und ordnungsgemäß zu betreiben (§ 53 Abs.1 i. V. m. § 45 Abs. 1 Satz 1 LuftVZO).
3. Flugbetrieb darf grundsätzlich nur durchgeführt werden, wenn ein Flugleiter auf dem Landeplatz anwesend ist und den Flugbetrieb beaufsichtigt (§ 53 Abs. 3 LuftVZO).

Als Flugleiter dürfen nur ausreichend sachkundige Personen bestellt werden. Eine aktuelle Liste mit den Namen der bestellten Flugleiter ist in der Flugplatzakte aufzubewahren.

4. Starts und Landungen auf der Start-/Landebahn sind unzulässig zu den Zeiten, in denen die gelbe Blinkleuchte auf einer Segelflugstartwinde in Betrieb ist.
5. Es ist ein Hauptflugbuch zu führen, in dem die Starts und die Landungen mit folgenden Eintragungen nachzuweisen sind:
 - Tag und Uhrzeit,
 - Luftfahrzeugmuster,
 - Verkehrskennzeichen des Luftfahrzeugs,
 - Zahl der Besatzungsmitglieder,
 - Zahl der Fluggäste,
 - Art des Fluges,
 - bei einem Überlandflug Ziel- bzw. Zielflugplatz(§ 70 Abs. 1 LuftVG und § 23 Abs. 1 Nr. 3 LuftVO).

Hinsichtlich der Aufbewahrungs- bzw. Löschfristen von Daten im Hauptflugbuch gilt § 70 Abs. 2 LuftVG.

6. Diese Genehmigung, nachträgliche Änderungen und auf den Landeplatz bezogene Verfügungen der Luftfahrtbehörde sind gesammelt in der Flugplatzakte aufzubewahren. Je ein Abdruck ist auf dem Sonderlandeplatz für den Flugleiter vorzuhalten.
7. Der Genehmigungsinhaber hat Vorkommnisse, die den Flugbetrieb am Landeplatz wesentlich beeinträchtigen oder gefährden können, unverzüglich der Luftfahrtbehörde anzuzeigen (§ 53 Abs. 1 i. V. m. § 45 Abs. 1 Satz 2 LuftVZO).

Unabhängig hiervon wird auf die Meldeverpflichtungen in Abschnitt D verwiesen.

III. Hindernisse

1. Die Betriebsflächen und Sicherheitsstreifen müssen in einem ordnungsgemäßen Zustand geführt werden. Die Start- und Landebahn mit dem zugehörigen Sicherheitsstreifen, die Startbereiche für Windschlepp mit zugehörigem Sicherheitsstreifen sowie die Rückholstrecke sind von Hindernissen und störenden Vertiefungen/Erhebungen freizuhalten.

2. Veränderungen in der Umgebung des Sonderlandeplatzes, die den Flugbetrieb gefährden können, insbesondere Veränderungen in den An- und Abflugbereichen – auch soweit es sich um temporäre Hindernisse handelt –, sind der Luftfahrtbehörde unverzüglich anzuzeigen.
3. Betriebsfahrzeuge sind deutlich sichtbar zu kennzeichnen.

IV. Feuerlösch- und Rettungswesen

Die „Richtlinien für das Feuerlösch- und Rettungswesen auf Landeplätzen“ vom 01.03.1983 (NfL I-72/83), geändert am 01.08.2016 (NfL 1-792-16), sind zu beachten. Demnach ist ein Kraftfahrzeug (ohne Anhänger) mit dem Gelände angepasster Bereifung bei Flugbetrieb betriebsbereit mit folgender Mindestausrüstung vorzuhalten :

- 2 Handfeuerlöscher mit je 12 kg Trockenlöschpulver,
- 2 Handfeuerlöscher mit je 6 kg Trockenlöschpulver (ersatzweise einer davon mit Kohlendioxid-Füllung) mit einer Löschleistung von mindestens drei Löschmitteleinheiten,
- 1 Kappmesser,
- 1 Feuerwehrraxt,
- 1 Handblechschere,
- 1 Handsäge (Fuchsschwanz),
- 1 Handmetallsäge,
- 1 Bolzenabschneider,
- 1 Einreißhaken mit Stiel,
- 1 Löschdecke DIN 14155-L,
- 2 Paar Schutzhandschuhe aus flammwidrigem und hitzebeständigem Gewebe,
- 1 Krankentrage,
- 1 Rettungsdecke für Verletzte, zuzüglich 2 Wolldecken,
- 1 Verbandkasten VK DIN 14142.

V. Schutz vor übermäßigem Fluglärm

Bei Starts in östlicher Richtung (Pistenrichtung 10) sind Überflüge der Wohnbebauung des Ortes Marpingen möglichst zu vermeiden.

C. Vorbehalte, Widerruf, Rücknahme

1. Die nachträgliche Beschränkung der Genehmigung, Aufnahme, Änderung oder Ergänzung von Auflagen, insbesondere zur Wahrung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung, der Sicherheit des Luftverkehrs, des Naturschutzes sowie des Schutzes der Bevölkerung vor Fluglärm, bleiben vorbehalten. Dies gilt auch bei einer Änderung von für auf den Landeplatz anzuwendenden luftrechtlichen Bestimmungen.
2. Weiter bleiben der Widerruf oder die Rücknahme der Genehmigung bzw. Teilen hiervon vorbehalten, wenn die Voraussetzungen für ihre Erteilung nicht vorgelegen haben bzw.

nachträglich nicht nur vorübergehend entfallen sind oder unter Abschnitt B erteilte Nebenbestimmungen nicht eingehalten werden-(§ 6 Abs. 2 LuftVG i. V. m. §§ 48 und 53 Abs. 1 Satz 1 LuftVZO, §§ 48 und 49 Saarländisches Verwaltungsverfahrensgesetz – SVwVfG -).

D. Hinweise

1. Zuwiderhandlungen gegen den Inhalt dieser Genehmigung können gemäß § 58 Abs. 1 Nr. 3 und 11 LuftVG als Ordnungswidrigkeiten geahndet werden, falls sie nicht nach anderen Vorschriften mit Strafe bedroht sind. Ferner wird auf die Vorschriften des § 108 Abs. 1 Nr. 7 LuftVZO i. V. m. § 58 Abs. 1 Nr. 10 LuftVG hingewiesen.
2. Diese Genehmigung ersetzt nicht nach anderen Rechtsvorschriften erforderliche öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Erlaubnisse und Zustimmungen.
3. Die Bestellung von Flugleitern entbindet den Platzhalter nicht von der eigenen Verantwortung für die ordnungsgemäße Anlegung und Unterhaltung des Landeplatzes, der sicheren Durchführung des Flugbetriebs und der Beachtung der sonstigen für die Luftfahrt geltenden Bestimmungen und Verordnungen.
4. Auf die bestehenden Vorgaben und Standards zu den Meldepflichtungen von Unfällen, Störungen und Ereignissen nach den Verordnungen (EU) Nr. 996/2010 und (EU) Nr. 376/2014 sowie auf die Liste zur Einstufung von Ereignissen entsprechend der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1018, die meldepflichtig sind, wird hingewiesen.

E. Sachverhalt

I. Historie

Der Aero-Club St. Wendel e.V. stellte am 22.02.1958 beim damaligen Ministerium für Wirtschaft und Verkehr einen Antrag auf Genehmigung zur Errichtung eines Segelfluggeländes im Außenbereich westlich der Ortsbebauung der Gemeinde Marpingen. Am 03.05.1963 wurde diesem erstmals eine luftrechtliche Genehmigung zur Anlegung und zum Betrieb des Segelfluggeländes Marpingen, zunächst befristet bis zum 30.04.1966, erteilt. Mit Bescheid vom 09.05.1966 wurde die luftrechtliche Genehmigung erneut, nunmehr unbefristet, erteilt. Diese wurde am 18.05.1971 widerrufen, nachdem der Aero-Club Saar e.V. als Eigentümer der Grundstücksflächen seine Zustimmung zurückgezogen und seinerseits die Absicht bestand, ein überregionales Segelflugsportzentrum einzurichten.

Mit Bescheid vom 10.03.1972, AZ : D/2 – 208/1 – JU/Lo. -, wurde dem Aero-Club Saar e.V. als neuem Halter die Genehmigung zur Anlage und zum Betrieb des Segelfluggeländes Marpingen gemäß § 6 Luftverkehrsgesetz erteilt.

II. Antrag, Antragsunterlagen und Begründung

Mit einem undatierten, am 08.02.2018 beim Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr eingegangenen, Schreiben beantragte der Aero-Club Saar e.V. als Landeplatzhalter des zu diesem Zeitpunkt luftrechtlich genehmigten Segelfluggeländes Marpingen im Rahmen einer Genehmigung nach § 6 LuftVG die Umwidmung zum Sonderlandeplatz.

Dem Antrag waren

- eine „Stellungnahme zur zukünftigen Verkehrsentwicklung auf dem Segelfluggelände Marpingen unter Berücksichtigung der geplanten Umwidmung zum Sonderlandeplatz“ der DESELCONSULTING, erstellt in Niedermhausen im Januar 2017,
- ein „Schalltechnisches Gutachten für die luftrechtliche Änderungsgenehmigung zum Sonderlandeplatz“ des Ingenieurbüros für Technischen Umweltschutz Dr.-Ing. Frank DRÖSCHER, Tübingen, erstellt am 14.12.2017 sowie
- ein „Technischer Bericht - Umwidmung des Segelfluggeländes in einen Sonderlandeplatz“, erstellt durch die PROJECT:airport GmbH, Stuttgart, am 05.12.2017,

beigefügt.

Als Begründung wurde im Antrag sowie der Stellungnahme zur zukünftigen Verkehrsentwicklung der DESELCONSULTING ausgeführt :

- das Segelfluggelände spiele in der touristischen Erschließung des nördlichen Saarlandes eine Rolle, wobei die Durchführung von „Schnupperlehrgängen“ und Erfahrungsflügen dieser Flugplatz das touristische Angebot der Region ergänze;
- die fliegerischen Aktivitäten sollten abgesichert werden und einen eingeschränkten Flugbetrieb mit einmotorigen Kolbenflugzeugen auch aus verwaltungsökonomischen Gründen ermöglichen;
- Sicherung des derzeitigen Motorflugbetriebs, der über die im Zusammenhang mit dem Segelflugbetrieb stehenden Aktivitäten hinausgeht;
- Ersatz von Außenlandeurlaubnissen im Motorflugbetrieb durch die in der Betriebsgenehmigung eines Sonderlandeplatzes festgelegten Nutzungsmöglichkeiten;
- Öffnung des Flugplatzes zur Mitnutzung durch andere Mitglieder des Aero-Club Saar e.V.;
- Erweiterung der Möglichkeiten, den Sonderlandeplatz in das Konzept „Tourismus im nördlichen Saarland“ zu integrieren und Rundflüge nicht nur mehr über Außenstart- und -landeurlaubnisse zu ermöglichen.

Gleichzeitig beantragte der Genehmigungsinhaber im Wege der Selbstbeschränkung⁶, bei Erteilung der beantragten Genehmigung in diese folgende Einschränkungen aufzunehmen :

- Zulassung von Luftfahrzeugen bis maximal 2.000 kg Höchstabflugmasse (MTOM);
- alle Landungen von nicht am Sonderlandeplatz stationierten Flugzeugen und Ultraleichtflugzeugen bedürfen der vorherigen Genehmigung des Landeplatzhalters (PPR);
- keine Zulassung von Ausbildungsflügen mit Motorflugzeugen und Ultraleichtflugzeugen in der Platzrunde⁷;

⁶ Antrag des Aero-Club Saar e.V., undatiert, und gutachterliche Stellungnahme der DESELCONSULTING, Stand Januar 2017 (vgl. dort Nr. 2.4, Seite 15)

⁷ Mit Schreiben des Aero-Club Saar e.V. vom 07.01.2020 zusätzlich beantragte Nichtzulassung von Ausbildungsflügen mit Ultraleichtflugzeugen in der Platzrunde

- Festschreibung des maximalen Umfangs der Landungen von E-Klasse-Flugzeugen (einmotorige Kolbenflugzeuge bis maximal 2.000 kg MTOM) außerhalb des Flugzeugschlepps von Segelflugzeugen auf 600 pro Jahr (Landungen im Rahmen von mit der Gemeinde Marpingen abgestimmte Veranstaltungen sollen hiervon ausgenommen sein);
- Begrenzung der Zahl der Landungen von E-Klasse-Flugzeugen und Ultraleichtflugzeugen, die nicht zu Mitgliedsvereinen des Aero-Club Saar e.V. gehören, auf fünf pro Tag;
- keine Zulassung von Hubschraubern.

Mit der Umwandlung zum Sonderlandeplatz solle gegenüber dem bisher genehmigten Segelfluggelände grundsätzlich privater Flugverkehr mit Motorflugzeugen sowie Ultraleichtflugzeugen, der unabhängig vom Segelflugverkehr ist (Freizeitfliegerei), mit Limitierungen hinsichtlich der Anzahl der Landungen ermöglicht werden. Gleichzeitig solle durch die Limitierungen ausgeschlossen sein :

- Schulungsaktivitäten der ansässigen Flugsportvereine im Platzrundenbereich zum Erwerb einer Privatpilotenlizenz für Flugzeuge mit einer höchstzulässigen Abflugmasse bis 2.000 kg (MTOM) und zum Erwerb eines Luftsportgeräteführerscheins für Ultraleicht-Flugzeuge,
- Ansiedlung einer gewerblichen Flugschule,
- Ansiedlung von luftfahrtaffinem Gewerbe (z. B. Wartungsbetrieb) sowie
- Betrieb von Hubschraubern bzw. Flugzeugen mit einer Höchstabflugmasse von mehr als 2.000 kg (MTOM).

Im weiteren Genehmigungsverfahren wurden beim Antragsteller als ergänzende Unterlagen angefordert und von diesem vorgelegt :

- Stellungnahme der PCU PlanConsultUmwelt Partnerschaft „Vorprüfung des Einzelfalls (UVP) vom 19.06.2018,
- Stellungnahme der PCU PlanConsultUmwelt Partnerschaft „FFH-Vorprüfung“ vom 30.12.2018,
- Stellungnahme der PCU PlanConsultUmwelt Partnerschaft „FFH-Vorprüfung“ (FFH-Studie)⁸ vom 22.09.2019 sowie
- „Ergänzung zur FFH-Studie“ vom 29.10.2019.

Mit Schreiben vom 07.01.2020 beantragte der Aero-Club Saar e.V. im Wege der Selbstbeschränkung zusätzlich, dass mit der Genehmigung keine Ausbildungsflüge mit einmotorigen kolbengetriebenen Flugzeugen (SEP) sowie mit Ultraleichtflugzeugen in der Platzrunde zugelassen sein sollen.

III. Beteiligungsverfahren

1. Oberste Naturschutzbehörde

⁸ Die Stellungnahme vom 22.09.2019 wurde zwar als „FFH-Vorprüfung“ bezeichnet; es handelt sich inhaltlich aber um eine FFH-Verträglichkeitsstudie. Dies ergibt sich auch aus dem Einleitungssatz in der Stellungnahme „Ergänzung der FFH-Studie“ vom 29.10.2019

In der näheren Umgebung des Segelfluggeländes Marpingen (Süden, Westen, Norden und Nordosten) sind vier Teilflächen des Fauna-Flora-Habitatgebiets 6508-301 „Naturschutzgroßvorhaben Ill“ gleichzeitig als Naturschutzgebiete und Vogelschutzgebiete im Verbund NATURA 2000 ausgewiesen.

Im Rahmen der für das Änderungsvorhaben gemäß § 9 Abs. 2 UVPG vorzunehmenden allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalls auf mögliche erhebliche nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt wurde das Ministerium für Umwelt und Verbraucherschutz (MUV) mit Schreiben vom 16.07.2018 um fachtechnische Stellungnahme gebeten. Dieses stellte zunächst fest, dass Beeinträchtigungen aufgrund des Überfliegens von Teilbereichen dieser Schutzgebiete nicht grundsätzlich ausgeschlossen werden könnten und forderte eine FFH-Verträglichkeitsstudie. Nachdem eine solche durch den Antragsteller beauftragt, erstellt und dem MUV vorgelegt worden war, teilte dieses am 03.12.2019 mit, dass eine erhebliche Beeinträchtigung des Gebietes nicht zu befürchten sei. An dieser Stelle wird auf die näheren Ausführungen in Abschnitt F.III.1.4 und F.III.5 verwiesen.

2. DFS Deutsche Flugsicherung GmbH

Die DFS wurde mit Schreiben vom 17.12.2019 um gutachtliche Stellungnahme gemäß § 31 Abs. 2 Nr. 4 i. V. m. Abs. 3 LuftVG als zuständige Flugsicherungsorganisation gebeten.

In ihrer Stellungnahme vom 23.01.2020, AZ: TWR/BF12-SFG Marpingen, erhob diese keine Bedenken. Von ihr gegebene Hinweise, u. a. zu Markierungen der Flugbetriebsflächen, wurden durch die Genehmigungsbehörde berücksichtigt.

3. Gemeinden Marpingen und Tholey

Am 09.01.2020 wurden den Bürgermeistern der Gemeinden Marpingen und Tholey neben dem Antragsschreiben des Genehmigungsinhabers die in Abschnitt B.II aufgeführten Unterlagen übersandt. Im Übersendungsschreiben wurden zusätzlich weitere Erläuterungen hinsichtlich der mit dem Antrag verfolgten Ziele und des Umfangs des Flugbetriebs in den von den Gutachten nicht abgedeckten Jahren 2017 bis 2019 gegeben. Im Rahmen der Beteiligung gemäß § 6 Abs. 5 i. V. m. § 73 Abs. 3a des Saarländischen Verwaltungsverfahrensgesetzes (SVwVfG) wurde diesen gleichzeitig Gelegenheit zur Stellungnahme bis zum 09.03.2020 eingeräumt.

Die Gemeinde Marpingen beantragte am 14.02.2020 eine Fristverlängerung bis Anfang April 2020 mit der Begründung, dass die Angelegenheit im Gemeinderat beraten und zur abschließenden Beschlussfassung in den Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Bauangelegenheiten vertagt worden sei, da noch einige Punkte der Klärung bedürften.

Die Gemeinde Tholey gab am 19.02.2020 (AZ: 4.5 kl) nach Beratung im Gemeinderat am 12.02.2020 zunächst eine Stellungnahme ab, wonach gemäß ihrer Auffassung formale rechtliche Bedenken zum gewählten Genehmigungsverfahren bestünden und gebeten wurde, die Notwendigkeit eines Planfeststellungsverfahrens mit förmlicher Umweltverträglichkeitsprüfung zu prüfen.

Im Laufe des Monats März erreichte die so genannte „CORONA-Pandemie“ (Atemwegserkrankung SARS-CoV-2, auch bezeichnet als COVID-19), eine in China ausgebrochene und sich anschließend weltweit rasch ausbreitende neue Art der Lungenentzündung, einen ersten Höhepunkt in Deutschland. Als Folge wurde unter anderem im Saarland eine bis einschließlich 03.05.2020 mehrfach verlängerte allgemeine Ausgangsbeschränkung verhängt.

Am 23.03.2020 bat die Gemeinde Tholey um eine Aussetzung des Verfahrens bzw. um eine großzügige Verlängerung der Frist zur Stellungnahme. Begründet wurde diese mit einer vorgesehenen Besprechung der in der Gemeinde beteiligten Gremien mit dem Aero-Club Saar e.V., der jedoch aufgrund der bestehenden allgemeinen Ausgangsbeschränkung abgesagt werden musste.

Mit Schreiben vom 02.04.2020 wurden die Gemeinden darüber informiert, dass – je nach Dauer der Ausgangsbeschränkungen – die öffentliche Auslegung verlängert oder wiederholt würde; gleichzeitig wurde die Frist zur Stellungnahme verlängert.

Mit Schreiben vom 05.05.2020 wurde die Stellungnahme der Gemeinde Tholey hinsichtlich der Art des luftrechtlichen Genehmigungsverfahrens beantwortet. Hierin wurde hauptsächlich die Frage einer Pflicht zur Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens mit einer Umweltverträglichkeitsprüfung verneint und Ausführungen zum Genehmigungsverfahren gegeben.

Am 12.06.2020 gab die Gemeinde Tholey ihre abschließende Stellungnahme (AZ: 4.5 Kl) zum beantragten Vorhaben ab. Darin führte sie u. a. aus :

- *„Die Genehmigungsbehörde (Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr) wird gebeten, die im Änderungsantrag genannten Genehmigungen zum Segelflugplatz Marpingen vom Februar 1990 und vom 10.03.1972 vorzulegen.*
- *Es wird – je nach Inhalt der bereits erteilten Genehmigungen – bemängelt, dass das eventuell erforderliche Planfeststellungsverfahren nicht durchgeführt wurde.*
- *Es soll eine Begründung vorgelegt werden, welche touristischen Ziele mit dem Vorhaben verfolgt werden sollen und in welcher Art bzw. in welchem Umfang der Tourismus belebt werden soll.*
- *Es soll keine Überschreitung der beantragten Starts von motorisierten E-Klasse-Flugzeugen (600 Starts pro Jahr) zulässig sein. Ebenso soll keine Überschreitung der bisher genehmigten Gesamtstarts erlaubt werden. Diese Maximalzahlen sollen verbindlich in der Genehmigung festgeschrieben werden.*
- *Es wird darauf hingewiesen, dass im Rahmen der Abwägung die Lärmbeeinträchtigungen auf dem Gebiet der Gemeinde Tholey bislang nicht ausreichend berücksichtigt wurden. Daher soll die Genehmigungsbehörde der Frage nachgehen, ob diese (auch unterhalb von Grenz- und Richtwerten liegenden) Lärmbeeinträchtigungen zulässig sind.“*

Zusätzlich verwies sie bezüglich der Abwägung darauf, dass das nördliche Saarland in der „TRA Lauter“ liege und während der Woche tagsüber bereits militärische Übungsflüge in erheblichem Umfang stattfänden; der nach ihrer Auffassung durch die Umwidmung zu erwartende zusätzliche Flugbetrieb werde an den Wochenenden, an Feiertagen und –über der

Woche – ab dem Nachmittag zu den Zeiten stattfinden, an denen der militärische Flugbetrieb ruhe.

Mit Schreiben vom 03.07.2020, AZ: D/2-12.1.1/2018-fs, wurde gegenüber der Gemeinde Tholey hinsichtlich des vorgenannten ersten Gedankenpunktes richtiggestellt, dass es sich bei der „Genehmigung vom Februar 1990“ nicht um eine spätere (Änderungs-)Genehmigung handelte, sondern lediglich durch den Gutachter irrtümlich ein auf einem Abdruck des Genehmigungsbescheids vom 10.03.1972 später aufgebachtes Datum eines Eingangsstempels zitiert worden war. Darüber hinaus wurde ihr mitgeteilt, dass die in ihrer Stellungnahme vom 12.06.2020 genannten weiteren Gedankenpunkte als Einwendungen gewertet würden.

Die Gemeinde Marpingen gab am 21.07.2020 als Stellungnahme (AZ: 0600) ab :

„Es bestehen keine Bedenken gegen die Hochstufung des Segelfluggeländes Marpingen in einen Sonderlandeplatz.“

4. Oberste Landesplanungsbehörde

Zudem wurde am 19.02.2020 das Ministerium für Inneres, Bauen und Sport als oberste Landesplanungs- und Bauleitplanungsbehörde hinsichtlich seines Aufgabenbereichs um Stellungnahme gebeten. In einer vorläufigen Stellungnahme vom 07.04.2020, AZ : OBB1 – 43-2/20 Gr, wurden zunächst lediglich Grundaussagen aus landesplanerischer Sicht gemacht, insbesondere soweit das Genehmigungsvorhaben betriebsbedingte Auswirkungen auf Festlegungen im rechtsgültigen Landesentwicklungsplan, Teilabschnitt „Umwelt (Flächenvorsorge für Freiraumfunktionen, Industrie und Gewerbe)“ von 2004⁹ hinsichtlich

- des Vorranggebiets für Windenergie im Bereich Münchbergerhof/Metzelberg (südwestlich des Segelfluggeländes),
- Vorranggebieten für Naturschutz, im vorliegenden Fall zum NATURA 2000-Gebiet „Naturschutzgroßvorhaben Ill“,
- Vorranggebieten für Landwirtschaft

haben könnte.

Vorhabenauswirkungen auf landesplanerisch festgelegte Vorranggebiete für Landwirtschaft im Bereich südlich und nördlich des Segelfluggeländes sowie hinsichtlich der Erfordernisse des Städtebaus und des Schutzes vor Fluglärm wurden dagegen nicht bzw. zu letzterem nicht in wesentlichem Umfang gesehen. Nach Übersendung zusätzlicher Unterlagen und Erläuterungen zum Vorhaben durch die Genehmigungsbehörde bestätigte das Ministerium für Inneres, Bauen und Sport mit E-Mail vom 03.06.2020 abschließend, dass dem Vorhaben keine landesplanerischen und verkehrslärmbezogenen städtebaulichen Belange entgegenstünden.

⁹ Landesentwicklungsplan von 2004, zuletzt geändert am 27.09.2011 (Amtsbl. I S. 342)

5. Öffentliche Auslegung

Am 02.03.2020 wurden den Bürgermeistern der Gemeinden Marpingen und Tholey die entsprechenden Unterlagen sowie der Text für eine ortsübliche Bekanntmachung zur Offenlegung der Antragsunterlagen in der Gemeinde vom 23.03. bis zum 30.04.2020 (mit Frist bis zum 15.05.2020 für Einwendungen) übersandt.

Aufgrund der „CORONA-Pandemie“ wurden vor der Offenlegung allgemeine Ausgangsbeschränkungen bis zum 03.05.2020 verhängt (vgl. auch Ausführungen unter Nr. 3).

Am 18.05.2020 wurden dann den Gemeinden neue Bekanntmachungstexte übersandt und die öffentliche Auslegung der Antragsunterlagen wiederholt. Die neue Auslegung dauerte vom 08.06. bis zum 10.07.2020 mit der Möglichkeit für die Bürger, Einwendungen gegen das Vorhaben bis einschließlich 24.07.2020 erheben zu können.

Gegen das Vorhaben wurden insgesamt 102 Einwendungen erhoben, darunter von rund 90 Bürgern der Gemeinde Tholey in Form einer Sammeleinwendung mit vorgefasstem Text. Zu den vorgebrachten Einwendungen wird auf die nachfolgende Nr. 6 und hinsichtlich der Bewertungen und Abwägung der Einwendungen auf Abschnitt F.III.9 verwiesen.

6. Einwendungen im Rahmen der öffentlichen Auslegung

Die rund 90 Privateinwender aus der Gemeinde Tholey, die in Form einer Sammeleingabe Einwendungen abgaben, trugen vor :

- a. *„In der Gemeinde Tholey besteht bereits eine erhöhte Belastung durch militärischen Fluglärm, der am Wochenende noch durch den Fluglärm aus Marpingen ergänzt wird. Dies erscheint uns auch im Hinblick darauf, dass Tholey Luftkurort ist und unsere Gemeinde vor allem am Wochenende von (ruhesuchenden) Touristen frequentiert wird, für die Entwicklung des Tourismus in der Gemeinde Tholey kontraproduktiv.“*
- b. *Eine weitere Einschränkung des Motorflugverkehrs in Marpingen wäre daher aus touristischen Gründen und im Interesse der Bewohner von Tholey dringend erforderlich.*
- c. *Der angestrebte Status von Marpingen als Sonderlandeplatz für Motorflugzeuge würde aus unserer Sicht im Gegenzug zu der von uns eigentlich angestrebten Reduzierung des Flugbetriebes die Gefahr einer Zunahme der Lärmbelastung für die Bürger der Gemeinde Tholey sogar noch vergrößern.*
- d. *Es besteht die Befürchtung, dass wenn praktisch die bisherigen Sondergenehmigungen zur Regel werden (durch die Umwidmung) dies dazu führt, dass der Motorflugbetrieb in Marpingen letztlich weiter ausgebaut wird und zudem durch Veranstaltungen im Rahmen des motorisierten Flugbetriebes eine zusätzliche Belastung der Bevölkerung gerade an Sonn- und Feiertagen zu erwarten ist.“*

Die restlichen Privatpersonen, die einzeln Einwendungen erhoben hatten, trugen insbesondere Folgendes vor (in Klammern Wohnort/e der Einwender) :

- e. Das Vorhaben sei mit der Raumordnung und Landesplanung nicht vereinbar. Im Landesentwicklungsplan seien als Flughäfen nur der Verkehrsflughafen Saarbrücken

- und der Landeplatz Saarlouis vorgesehen. Ein weiterer Landeplatz sei im Landesentwicklungsplan nicht vorgesehen und damit ausgeschlossen. Insbesondere den auswärtigen Mitgliedern des Flugplatzvereins sei es möglich und zumutbar, für Motorflug die vorhandenen Flugplätze in Saarbrücken, Saarlouis und außerhalb des Saarlandes in Zweibrücken, Kell am See oder sonstwo zu benutzen (Sotzweiler).
- f. Im Rahmen der Berücksichtigung der Erfordernisse des Natur- und Landschaftsschutzes müsse der beabsichtigten Erweiterung der Genehmigung widersprochen werden, insbesondere unter dem Gesichtspunkt des Klimaschutzes. Die Bundesregierung hätte sich dazu verpflichtet, Treibhausgasemissionen wesentlich zu reduzieren; die beabsichtigte Erweiterung des Flugbetriebes stünde dem diametral entgegen. Geboten erscheine daher auch der Verzicht von Motorschleppflügen zugunsten des Windenstarts und insbesondere der Ersatz vorhandener Motor- durch Elektrowinden (Sotzweiler).
 - g. Die 600 vorgesehenen Motorflüge sollten dadurch kompensiert werden, dass mindestens in diesem Umfang, am besten aber vollständig auf den Einsatz von Flugzeugen der Klasse E im Schleppbetrieb verzichtet werde, entweder durch verstärkten Einsatz von (Elektro-)Winden oder Ultraleichtflugzeugen (Sotzweiler).
 - h. Es bestünden weitere Bedenken hinsichtlich des Natur- und des Landschaftsschutzes. Bei dem Gebiet in (westlicher) Verlängerung der Start-/Landebahn bis zur bebauten Ortslage von Sotzweiler handele es sich um ein Landschaftsschutzgebiet und in der weiteren Umgebung des Flugplatzes befänden sich ausgewiesene Naturschutzgebiete, FFH-Gebiete und Vogelschutzgebiete im europäischen Schutzgebietsystem NATURA 2000. Das Vorhaben sei auch nach § 34 Bundesnaturschutzgesetz unzulässig (Sotzweiler, Marpingen).
 - i. Weiter bestünden Bedenken hinsichtlich des Lärmschutzes der betroffenen Bevölkerung (Sotzweiler).
 - j. Es werde dem schalltechnischen Gutachten die Geeignetheit, Tauglichkeit und Brauchbarkeit abgesprochen, die Berücksichtigung der Erfordernisse des Schutzes der Bevölkerung vor Fluglärm allgemein zu belegen und insbesondere seien An- und Abflugflächen bis an die Grenze der Bebauung eines reinen Wohngebiets in Sotzweiler herangeführt, jedoch keine Aussagen zur Lärmbelastung dieses Bereichs gemacht. Außerdem gehe das schalltechnische Gutachten nur von einer punktuellen Lärmquelle, bezogen auf den Flugplatz Marpingen aus (Sotzweiler).
 - k. Es bestünden auch Bedenken hinsichtlich der Eignung des Segelfluggeländes als Sonderlandeplatz, da dieser in der „Anflugkeule“ des Militärflughafens Ramstein liege und der Aero-Club in seiner Luftraum-Info selbst darauf hinweise, diese vorsichtig zu befliegen und möglichst rechtwinklig und zügig zu kreuzen; zudem fehle es an der notwendigen Stellungnahme der Deutschen Flugsicherung (Sotzweiler).
 - l. Durch die Ausweitung der Genehmigung auf Flugzeuge, die nicht bestimmungsgemäß zum Schleppen verwendet werden, wird eine Erhöhung der Flugtätigkeit und damit eine Erhöhung der Lärmbelastung befürchtet (Marpingen).
 - m. In der Zukunft sei nicht auszuschließen, dass die Anzahl der im Moment noch geringen Flüge in Zukunft erhöht wird und sich durch auswärtige sowie auf dem Flugplatz stationierte und nicht für das Schleppen eingesetzte Flugzeuge der Flugbetrieb schleichend erhöht (Marpingen).
 - n. Eine Region, die täglich mit militärischem Fluglärm extremst belastet werde, brauche gerade an Wochenenden nicht noch zusätzlichen Fluglärm (St. Wendel-Oberlinxweiler).

- o. Es wird, bei befürchteter Steigerung der Flugbewegungen, eine Zunahme der Lärm-
belastung der Anwohner des Wohngebiets nördliche des Landeplatzes befürchtet.
Insbesondere wird moniert, bei bestimmten Windverhältnissen (Wind aus östlicher
Richtung) würden Schleppflüge direkt über das Anwesen des Einwenders geführt. Es
wird befürchtet, durch den Fluglärm krank zu werden. Die Prognosen bezüglich der
Entwicklung des Fremdenverkehrs seien zudem falsch, da nach Auffassung des Ein-
wenders sich diese Effekte nicht in der Gemeinde Marpingen zeigen würden (Marpin-
gen).
- p. Es wird ein Wertverlust der eigenen Immobilie befürchtet; dies bedeute eine Verlet-
zung des Grundrechts auf Eigentum nach Artikel 14 des Grundgesetzes aufgrund ei-
nes enteignungsgleichen Eingriffs bei Erteilung der Genehmigung und nicht eine So-
zialpflichtigkeit des Eigentums (Marpingen, Alsweiler).
- q. Es wird zusätzlicher Fluglärm in Marpingen und den umliegenden Dörfern befürchtet,
insbesondere an Wochenenden (Alsweiler).
- r. Es wird nach einer Genehmigung befürchtet, dass, nachdem man dadurch „einen
Fuß in die Tür bekommen hätte“, dann Anträge auf Erhöhung der Flugfrequenz mit
allen negativen Folgen für die Anwohner eingereicht werden (Alsweiler).
- s. Neben der Lärmbelastung wird durch die Motorflugzeuge, insbesondere beim Segel-
flugzeugschlepp, eine enorme Belastung für die Umwelt, die Gesundheit und die Na-
tur angemahnt, die durch eine Genehmigung weiter zunähme. Es könne nicht länger
hingenommen werden, dass Motorflugzeuge, die bei der Landung über das eigene
Haus flögen, deren Bewohner einer dauerhaften Berieselung durch Giftstoffe (Stick-
oxide, Kohlenmonoxid, unverbrannte Kohlenwasserstoffe, Ruß als Träger von Gift-
stoffen) ausgesetzt werde. Zudem wird ebenfalls eine Wertminderung der eigenen
Immobilie befürchtet (Marpingen).
- t. Es wird angemahnt, dass die Lärmbelästigung beim Start von Motorflugzeugen in
Startrichtung 10 und über die letzten Häuser des nördlich gelegenen Wohngebiets
hinweg unzumutbar sei (Marpingen).

Auf die einzelnen Einwendungen wird in Abschnitt F.III.9 eingegangen.

7. Gegenäußerung des Genehmigungsinhabers zu den Bürgereinwendungen

Nach Ablauf der Einwendungsfrist wurden die Stellungnahme der Gemeinde Tholey vom
12.06.2020 sowie die bei den Gemeindeverwaltungen Tholey und Marpingen und bei der
Genehmigungsbehörde eingegangenen Bürgereinwendungen dem Antragsteller am
06.08.2020 in anonymisierter Form¹⁰ übersandt und ihm Gelegenheit zur Gegenäußerung
zu den vorgebrachten Einwendungen eingeräumt. Der Genehmigungsinhaber äußerte sich
hierzu mit Schreiben vom 20.08.2020. Die entsprechenden Kernaussagen sind nachste-
hend wiedergegeben :

- a. Der Genehmigungsinhaber betont, dass er lediglich den Status quo der letzten 10
Jahre vor dem Jahr der Antragstellung (2007 bis 2016) hinsichtlich des maximalen
Umfangs des Flugbetriebs mit Klasse E-Flugzeugen außerhalb des direkten Segelflug-
zeugschlepps (im Jahr 2011 = 603 Flüge) beibehalten wolle und darüber hinaus
nichts beantragt worden sei.

¹⁰ jeweils Kopie der Einwendung ohne Absendernamen, mit Ort und Straße, jedoch ohne Hausnummer

- b. Er weist darauf hin, dass die Nutzung einer Elektrowinde für den Windenschlepp bereits im Jahr 2008 intensiv und positiv diskutiert worden sei, sich jedoch zwei grundlegende und nicht lösbare Probleme ergeben hätten :
- das vorhandene Stromnetz bzw. der Anschlussstrafo erlaube derzeit keine zusätzliche Belastung, schon gar nicht mit Leistungsspitzen um 250 kW oder mehr beim Einsatz einer Elektrowinde; hier habe bereits ein Problem beim Anschluss der am Segelflugplatz installierten 16 kW-Fotovoltaikanlage zur Einspeisung von Sonnenstrom in das öffentliche Netz bestanden;
 - die Kosten zur Herstellung einer Erdverkabelung bis zu den beiden Aufstellpunkten der Winden werden mit einem mittleren 6-stelligen Betrag angegeben, den weder die ansässigen Vereine noch der Aero-Club Saar e.V. als Landeplatzhalter aufzubringen in der Lage wären.
- c. Der Genehmigungsinhaber ist nach eigenen Angaben in ein Forschungs- und Entwicklungsprojekt für einen Elektroantrieb in Klasse E-Flugzeugen involviert; es seien jedoch weder mit Batterie-Antrieb (Gewichtsproblem) noch mit Brennstoffzellen (Wasserstoff, 700 bar-Hochdrucktanks) mittelfristig Lösungen zu erwarten.
- d. Der Genehmigungsinhaber verweist hinsichtlich der Bürgereinwendungen aus Naturschutzgründen auf die „FFH-Verträglichkeitsstudie“ und die Stellungnahme der obersten Naturschutzbehörde, wonach es keinen negativen Einfluss auf geschützte Arten und die Biotop in den FFH-Gebieten gegeben, sondern sich einzelne Arten sogar positiv entwickelt hätten.
- e. Hinsichtlich der Lärminderung beim Segelflugzeugsschlepp durch Ersatz der Klasse E-Flugzeuge durch Ultraleichtflugzeuge bzw. Reisemotorsegler weist er darauf hin, dass der Flugzeugschlepp Grundbaustein der Segelflugausbildung sei und von den Strecken- sowie Wettbewerbsfliegern (Landesleistungszentrum Segelflug) nahezu ausschließlich angewendet werde. Aufgrund der geringeren Leistungsreserven von Ultraleichtflugzeugen und Reisemotorseglern ergebe sich zudem ein geringerer Steigwinkel, weshalb lärmempfindliche Bereiche tiefer überflogen würden, was den Lärmvorteil wieder relativieren würde; gleichzeitig würden solche Schleppflüge länger dauern, was wiederum eine längere Lärm-Einwirkzeit nach sich ziehe.
- f. Zu dem Vorbringen eines Einwenders, eine Lärminderung für die Einwohner der Gemeinde Tholey, und damit auch des Ortes Sotzweiler, zu erreichen, indem Starts von Segelflugzeugschlepp mit motorisierten Luftfahrzeugen nur noch in Richtung Osten ausgeführt werden dürfen, wird dies vom Antragsteller aus Sicherheits- und Lärmschutzgründen abgelehnt, ebenso gegenläufige Starts/Landungen.
- g. Der von einem Einwender ebenfalls vorgetragene Aussage, dass die festgelegten Schleppwege nicht eingehalten werden, tritt der AeCS insofern entgegen, als es sich um sehr seltene Einzelfälle handele, die von ihm geahndet würden. Gleichzeitig weist er auch auf die Eigenüberwachung dahingehend hin, als die zum Segelflugzeugschlepp eingesetzten Luftfahrzeuge (Anmerkung : dies gilt auch für die übrigen Reisemotorsegler) mit so genannten „FLARM“-Geräten ausgerüstet sind (Anmerkung : mit diesem lassen sich sowohl Flugspur wie Flughöhe mittels integriertem GPS - Ground Positioning System – nachweisen). Die Aussage des Einwenders, es fände ein „regelmäßiges Abweichen“ von den Schlepprouten statt, bezeichnet der Genehmigungsinhaber als nachhaltig falsch.

IV. Nicht beteiligte Träger öffentlicher Belange und Sonstige

Das Änderungsvorhaben wirkt nicht auf Wasserschutzgebiete ein; die Grenze des nächstgelegenen ausgewiesenen bzw. geplanten Wasserschutzgebietes verläuft in einer Entfernung von ca. 3.200 m östlich der Flugplatzgrenze. Bauliche Veränderungen auf dem Flugplatzgelände werden ebenfalls nicht vorgenommen. Daher unterblieb die Beteiligung der Wasserbehörde.

Das Gelände des künftigen Sonderlandeplatzes, das identisch mit dem bestehenden Segelfluggelände ist, liegt außerhalb von Landschaftsschutzgebieten. Die Grenze des nächstgelegenen „Landschaftsschutzgebiet im Landkreis St. Wendel – in der Gemeinde Tholey“ (Kennung : LSG-L-02-06-08), ausgewiesen durch Verordnung vom 12.08.1976, ABl. S. 905 ff., verläuft in westlicher An-/Abflugrichtung in einer Entfernung von ca. 550 m vom Ende der Start-/Landebahn. Veränderungen im Landschaftsschutzgebiet erfolgen durch das beantragte Vorhaben nicht. Darüber hinaus sind mit der beantragten luftrechtlichen Umwandlung keine baulichen Veränderungen auf dem Flugplatzgelände verbunden. Daher wurde auf die Beteiligung der hierfür zuständigen Behörde verzichtet.

Auf ein gesondertes Gutachten des Deutschen Wetterdienstes zu den flugklimatologischen Verhältnissen des zukünftigen Landeplatzes und seiner Umgebung (§ 51 Abs. 1 Nr. 5 LuftVZO) wurde aus naheliegenden Gründen - auf dem Segelfluggelände wird seit Jahrzehnten auch mit Motorflugzeugen Flugbetrieb durchgeführt - ebenfalls verzichtet.

F. Begründung

I. Rechtsgrundlage

Flugplätze dürfen gemäß § 6 Abs. 1 Satz 1 LuftVG nur mit Genehmigung angelegt oder betrieben werden. Nach § 6 Abs. 4 Satz 2 LuftVG ist eine Genehmigung auch dann erforderlich, wenn die Anlage oder der Betrieb des Flugplatzes wesentlich erweitert oder geändert werden soll. Die Umwidmung des bestehenden Segelfluggeländes in einen Sonderlandeplatz stellt eine wesentliche betriebliche Änderung dar, denn eine solche ist nur dann gegeben, wenn die bisherige Konzeption des Flugbetriebs zwar im Kern beibehalten wird, dieser jedoch in einem seinen Charakter kennzeichnenden Bereich anders gestaltet wird (vgl. BVerwG, Urteil vom 22.06.1979, Az.: IV C 40.75, in juris Rn. 32 bis 35). Dies ist im vorliegenden Fall gegeben. Die Änderung des (Flug)-Betriebs des bisherigen Segelfluggeländes liegt darin begründet, dass

- sowohl die hier stationierten Motorflugzeuge wie Ultraleichtflugzeuge, die zum Schleppen von Segelflugzeugen ausgerüstet sind und verwendet werden, außerhalb des Schleppbetriebs in beschränktem Umfang auch zu anderen Zwecken luftsportlicher Art verwendet werden sollen, insbesondere zur Durchführung von „Einführungsflügen“ im Sinne des Artikels 2 Nr. 9 der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 der Kommission vom 05.10.2012¹¹ sowie

¹¹ Verordnung (EU) Nr. 965/2012 der Kommission vom 05.10.2012 zur Festlegung technischer Vorschriften und von Verwaltungsverfahren in Bezug auf den Flugbetrieb gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates (Abl. L 296 vom 25.10.2012, S. 1), zuletzt geändert durch Durchführungsverordnung (EU) 2020/2036 der Kommission vom 09.12.2020 (Abl. L 416 vom 11.12.2020, S. 24)

- sonstige Motor- und Ultraleichtflugzeuge – in ebenfalls beschränktem Umfang - starten und landen dürfen,

ohne dass hierfür zuvor eine Außenstart- und –landeerlaubnis der Luftfahrtbehörde erforderlich wäre. Da dies nicht auf einem Segelfluggelände (vgl. § 54 LuftVZO), sondern nur auf einem Landeplatz (vgl. § 49 LuftVZO) zulässig ist, ist das Vorhaben nach § 6 Abs. 4 Satz 2 LuftVG i. V. m. den §§ 49 ff. LuftVZO der Genehmigungspflicht unterworfen.

Neben der luftrechtlichen Eignung des Segelfluggeländes als Landeplatz sind die in § 6 Abs. 2 LuftVG aufgeführten Genehmigungsvoraussetzungen, also

- ob das Vorhaben den Erfordernissen der Raumordnung entspricht und
- ob die Erfordernisse des Naturschutzes, der Landschaftspflege, des Städtebaus sowie der Schutz vor Fluglärm angemessen berücksichtigt sind,

zu prüfen.

Die Genehmigung ist zu versagen, wenn das Gelände hierfür ungeeignet ist oder Tatsachen die Annahme rechtfertigen, dass die öffentliche Sicherheit oder Ordnung gefährdet wird.

Sofern die Genehmigung erteilt wird, kann sie nach § 6 Abs. 1 Satz 4 LuftVG i. V. m. den §§ 42 Abs. 1 Satz 4 und 52 LuftVZO mit Auflagen und sonstigen Nebenbestimmungen verbunden werden.

Zur weiteren verfahrensrechtlichen Beurteilung wird auf Abschnitt III verwiesen.

II. Zuständigkeit

Nach § 31 Abs. 2 Nr. 4 LuftVG i. V. m. Artikel 87d Abs. 2 Grundgesetz (GG) ist die Genehmigung der Anlage und des Betriebs von Flugplätzen nach § 6 LuftVG den Ländern als Bundesauftragsverwaltung übertragen.

Das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr ist als Genehmigungsbehörde gemäß § 1 der Verordnung über Zuständigkeiten auf dem Gebiet der Luftfahrt (Zuständigkeitsverordnung Luftfahrt – LuftZustVO Saarland)¹² sowie § 50 Abs. 1 LuftVZO für die Genehmigung von Landeplätzen¹³ im Saarland sachlich und örtlich zuständig.

III. Rechtliche Würdigung

1. Verfahrensrechtliche Beurteilung

Das Vorhaben ist genehmigungs-, aber nicht planfeststellungspflichtig.

¹² Verordnung über Zuständigkeiten auf dem Gebiet der Luftfahrt (Zuständigkeitsverordnung Luftfahrt – LuftZustVO Saarland) vom 15.06.2010 (Amtsbl. I S. 1228), zuletzt geändert durch Artikel 1 der Verordnung vom 30.07.2018 (Amtsbl. I S. 624)

¹³ zur Definition vgl. § 6 Abs. 1 Satz 1 LuftVG und § 49 LuftVZO

Die Durchführung des Genehmigungsverfahrens erfolgt - wie in Abschnitt I beschrieben - entsprechend § 6 Abs. 1 Satz 1 und Abs. 4 Satz 2 LuftVG sowie den zugehörigen Vorschriften der LuftVZO.

1.1 Allgemeines

Ein Planfeststellungsverfahren (§§ 8 bis 10 LuftVG), verbunden mit einer Umweltverträglichkeitsprüfung (§ 6 Abs.1 Satz2 LuftVG), ist für einen Landeplatz u. a. dann erforderlich, wenn ein beschränkter Bauschutzbereich nach § 17 LuftVG festgelegt wird. Das Luftverkehrsgesetz stellt mit der Festlegung eines solchen die Umgebung eines Landeplatzes im Radius von 1,5 bzw. 4 Kilometern aus Gründen der Sicherheit und Leichtigkeit des Luftverkehrs unter ein besonderes Baurecht; die zuständige Baubehörde dürfte dann in diesem Bereich eine Baugenehmigung zur Errichtung von Bauwerken und baulichen Anlagen nur mit Zustimmung der Luftfahrtbehörde genehmigen. Hierzu wird auf die nachfolgenden Ziffern 2 und 3 verwiesen

Darüber hinaus ist ein Planfeststellungsverfahren dann erforderlich, wenn das Vorhaben einer Umweltverträglichkeitsprüfung bedarf. Nach § 1 Abs. 1 i. V. m. Anlage 1 Nr. 14.12 gilt das Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG)¹⁴ grundsätzlich für den Bau eines Flugplatzes¹⁵; nach Nr. 14.12.2 ist für einen solchen mit einer Start- und Landebahngrundlänge von weniger als 1.500 m eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls durchzuführen. Für den beantragten „Sonderlandeplatz Marpingen“ mit seiner Start-/Landebahn von 950 m Länge ist hinsichtlich der Prüfung der Erheblichkeit von Umweltauswirkungen nicht der für Neuvorhaben einschlägige § 7 Abs. 1 UVPG anzuwenden, da bereits ein Flugplatz in Form eines Segelfluggeländes vorhanden ist. Aufgrund der beantragten flugbetrieblichen Änderungen soll das Segelfluggelände nicht länger als solches betrieben werden, sondern soll in einen Sonderlandeplatz gemäß § 6 LuftVG i. V. m. den §§ 49 ff. LuftVZO umgewandelt werden.

Demzufolge stellt die Umwandlung des Segelfluggeländes zum Sonderlandeplatz ein Änderungsvorhaben im Sinne des § 9 UVPG dar. Die durchzuführende allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls stützt sich auf § 9 Abs. 2 UVPG, da die am 10.03.1972 erteilte luftrechtliche Genehmigung des bestehenden Segelfluggeländes zeitlich weit vor dem In-Kraft-Treten des UVPG (01.08.1990) lag und seitdem keine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt wurde.

Wird nach § 9 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 UVPG ein Vorhaben (Segelfluggelände) geändert, für das keine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt worden ist, so würde für das Änderungsvorhaben die UVP-Pflicht und damit die Pflicht zur Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens nach den §§ 8 ff. LuftVG bestehen, wenn das geänderte Vorhaben (Sonderlandeplatz) den in Nr. 14.12.2 angegebenen Prüfwert (Start- oder Landebahngrundlänge weniger als 1.500 m) für die Vorprüfung erstmals oder erneut erreicht oder überschreitet und eine

¹⁴ Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung in der Fassung der Bekanntmachung vom 24.02.2010 (BGBl. I S. 94), zuletzt geändert durch Artikel 4 des Gesetzes vom 03.12.2020 (BGBl. I S. 2694)

¹⁵ Flugplatz : Oberbegriff für Flughafen, Landeplatz und Segelfluggelände (vgl. § 6 Abs. 1 Satz 1 LuftVG)

Vorprüfung ergibt, dass die Änderung erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen hervorrufen kann. Solche sind jedoch nicht zu befürchten; detaillierte Ausführungen hierzu sind in Ziffer 4 enthalten.

1.2 Beschränkter Bauschutzbereich des Segelfluggeländes

Für das Segelfluggelände wurde auf Antrag des Aero-Club Saar e.V. nachträglich und isoliert von der am 10.03.1972 erteilten luftrechtlichen Genehmigung mit Bescheid vom 21.01.1976 ein beschränkter Bauschutzbereich gemäß § 17 LuftVG „bestimmt“. Begründet wurde dieser Antrag mit den seinerzeit geführten Verhandlungen zur „Anerkennung des saarländischen Flugsportzentrums als Bundesleistungszentrum“ und der Besicherung der vorgesehenen erheblichen finanziellen Investitionen in die Infrastruktur.

Nach § 18 LuftVG in der zum damaligen Zeitpunkt geltenden Fassung - dieser erfuhr seitdem lediglich eine redaktionelle Änderung - bestand als Voraussetzung für das Eintreten der Außenwirkung die Verpflichtung, den Umfang des Bauschutzbereichs den Eigentümern und den anderen Nutzungsberechtigten von Grundstücken im Bauschutzbereich, soweit sie der zuständigen Behörde bekannt oder aus dem Grundbuch ersichtlich waren, bekannt zu geben oder in ortsüblicher Weise öffentlich bekannt zu machen. Eine zumindest ortsübliche öffentliche Bekanntmachung ist jedoch nach Aktenlage nicht erfolgt. Aus diesem Grund hat nach Überzeugung der Luftfahrtbehörde ein nach außen wirksamer beschränkter Bauschutzbereich für das Segelfluggelände nicht bestanden. Dem Landeplatzhalter wurden die Gründe hierfür mitgeteilt und der demnach keine Außenwirkung entfaltende beschränkte Bauschutzbereich für das Segelfluggelände zur Klarstellung formal mit Bescheid vom 28.02.2020 aufgehoben.

Selbst bei einem nach außen wirksamen beschränkten Bauschutzbereich für das Segelfluggelände wäre ein solcher für den nunmehr genehmigten Sonderlandeplatz nicht festzulegen gewesen. Die Gründe hierzu ergeben sich aus den Ausführungen in nachstehender Ziffer 3.

1.3 Beschränkter Bauschutzbereich für den Sonderlandeplatz

Es wird für den Sonderlandeplatz kein beschränkter Bauschutzbereich gemäß § 17 LuftVG bestimmt, da es hierfür keine notwendige Veranlassung gibt. Als Folge besteht auch nicht die Pflicht zur Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens nach den §§ 8 bis 10 LuftVG.

Die Ausweisung eines beschränkten Bauschutzbereichs für einen Landeplatz bzw. für ein Segelfluggelände soll nur im Ausnahmefall erfolgen, wenn dringende Gründe hierfür vorliegen, insbesondere wenn es sich um ein für Zwecke der Luftfahrt besonders wichtiges Gelände handelt; sie kommt vor allem für Verkehrslandeplätze in Betracht, kann aber auch für einen Sonderlandeplatz getroffen werden (vgl. Grabherr/Reidt/Wysk, Kommentar zum Luftverkehrsgesetz, Stand : Januar 2021, Rn. 6 zu § 17 LuftVG).

Landeplätze und Segelfluggelände, die nach Art und Umfang des Flugbetriebs einer Sicherung bedürfen, sollen durch einen beschränkten Bauschutzbereich von sicherheitsgefährdenden Störungen freigestellt werden, die insbesondere für den An- und Abflug aus der Bebauung in der Umgebung entstehen können (vgl. BVerwG, ZLR 1966, 56).

Die topografische Lage des Flugplatzgeländes in Marpingen ist dem eines „Flugzeugträgers“ vergleichbar. Das bedeutet, dass von den Enden der Start-/Landebahn sowie von den Begrenzungen des Flugplatzes das Gelände nach fast allen Richtungen mehr oder minder steil abfällt. Zudem ist die Umgebung, zumindest nach Nordwesten, Westen und Süden, von rein landwirtschaftlicher Nutzung geprägt. Eine Bebauung oder die Errichtung von Bauwerken und sonstigen Hindernissen in den Start-/Landerichtungen erscheint als eher unwahrscheinlich.

Darüber hinaus wurden seit der Bestimmung des beschränkten Bauschutzbereichs um das Segelfluggelände Marpingen keine entsprechenden Bau- bzw. Errichtungsvorhaben – mit Ausnahme auf dem Flugplatzgelände selbst – der Luftfahrtbehörde zur Erteilung der Zustimmung zur Baugenehmigung bzw. zur Genehmigung von baugenehmigungsfreien Vorhaben gemäß den §§ 12 bzw. 15 LuftVG vorgelegt. Insbesondere sind keine Vorhaben bekannt, für die die Luftfahrtbehörde die Zustimmung zur (Bau-)Genehmigung bzw. die Genehmigung versagte.

Somit sind keine dringenden flugsicherheitlichen Gründe für die Genehmigungsbehörde gegeben, einen beschränkten Bauschutzbereich gemäß § 17 LuftVG für einen Sonderlandeplatz Marpingen zu bestimmen.

1.4 Allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls gemäß § 9 UVPG

Ein Planfeststellungsverfahren ist für den beantragten Sonderlandeplatz als Änderungsvorhaben nicht durchzuführen; eine gemäß § 9 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 UVPG durchgeführte allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls hatte zum Ergebnis, dass von dessen Anlage bzw. Betrieb keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen ausgehen und somit keine Pflicht zur Durchführung einer Umverträglichkeitsprüfung besteht .

Das beantragte Änderungsvorhaben zur Genehmigung des Segelfluggeländes Marpingen als Sonderlandeplatz wurde hinsichtlich seiner Auswirkungen auf die Umwelt gemäß § 9 Abs. 2 Satz 1 UVPG i. V. m. der Anlage 1 Nr. 14.12.2 und unter Beachtung der Kriterien der zugehörigen Anlage 2 einer allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalls unterzogen.

Auf der Grundlage eines durch das Ministerium für Umwelt und Verbraucherschutz autorisierten Prüfkatalogs werden dabei Art, Größe und Umfang der Betroffenheit bzw. der Erheblichkeit möglicher Auswirkungen unter folgenden Gesichtspunkten betrachtet :

- Merkmale eines (Änderungs-)Vorhabens, z. B. Größe, Flächeninanspruchnahme/-versiegelung, Ingenieurbauwerke,
- Wirkfaktoren des Vorhabens, z. B. Erhöhung der Lärm-/Schadstoffemissionen, Zerschneidungswirkungen, visuelle Veränderungen, klimatische Veränderungen, Unfallrisiko, Abfall, Abwasser,

- Standort- und Nutzungskriterien, z.B. Umweltauswirkungen auf Wohngebiete, empfindliche Nutzungen, Naherholungsgebiete, Fremdenverkehr, Flächen mit besonderer Bedeutung für Land-/Forstwirtschaft,
- Schutzgüter, z. B. Lebensräume mit besonderer Bedeutung für Pflanzen und Tiere, Böden mit besonderer Bedeutung für den Naturhaushalt, Oberflächengewässer mit besonderer Bedeutung, für das Landschaftsbild bedeutende Landschaften oder Landschaftsteile, Denkmäler, Schutz-/Naturwaldzellen,
- Schutzkriterien, z. B. verschiedene Schutzgebiete bzw. geschützte Bereiche.

In die allgemeine Vorprüfung wurde auch eine vom Genehmigungsinhaber in Auftrag gegebene gutachtliche Stellungnahme der PCU PlanConsultUmwelt Partnerschaft vom 19.06.2018 mit dem Titel „Vorprüfung des Einzelfalls (UVPG)“ mit einbezogen.

Das um Stellungnahme zum Ergebnis der Vorprüfung gebetene Ministerium für Umwelt und Verbraucherschutz (MUV) äußerte am 02.08.2018, AZ: D/1 – 1.640/18 Sa, fehlende Angaben in den ihm eingereichten Unterlagen hinsichtlich des angrenzenden NATURA 2000-Gebiets würden eine naturschutzfachliche Bewertung der potenziellen Auswirkungen des Vorhabens nicht erlauben und eine abschließende Stellungnahme zur UVP-Pflicht sei zu diesem Zeitpunkt noch nicht möglich. Gleichzeitig führte es aus, zur Abschätzung möglicher naturschutzfachlich relevanter Folgen sei eine Gegenüberstellung des derzeitigen und des zu erwartenden Flugbetriebs sowie der sich hieraus ergebenden Auswirkungen, insbesondere hinsichtlich Schallemissionen und visueller Störungen auf in diesem Gebiet vorhandener störungssensibler Vogelarten, erforderlich. Zudem verwies es darauf, dass die bisherige gutachterliche Würdigung, insbesondere auch hinsichtlich der schalltechnischen Betrachtung, nur in unzureichender Weise erfolgt sei.

Nach mehreren Besprechungen zwischen dem Antragsteller und dem MUV, an denen auch die Genehmigungsbehörde teilnahm und in denen der gutachterliche Ergänzungsbedarf präzisiert wurde, legte Ersterer schließlich eine durch die PCU erstellte FFH-Studie vom 22.09.2019 sowie eine Ergänzung vom 29.10.2019¹⁶ vor. Das MUV führte anschließend in seinem an die Genehmigungsbehörde gerichteten Schreiben vom 03.12.2019, AZ: D/1 – 458/19 Se, aus :

„Die geplante Motorplatzrunde führt zu einer Betroffenheit des EU-Vogelschutzgebietes und FFH-Gebietes „Naturschutzgroßvorhaben Ill“, das überwiegend als Naturschutzgebiet „Täler der Ill und ihrer Nebenbäche“ rechtskräftig ausgewiesen ist. Durch die dargelegte Nutzungsänderung lassen sich Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele nicht gänzlich ausschließen, eine erhebliche Beeinträchtigung des Gebietes ist nach derzeitigem Kenntnisstand jedoch nicht zu befürchten.

Hinsichtlich der Belange der Obersten Naturschutzbehörde kann der Angabe des Prüfkatalogs zugestimmt werden, dass keine UVP-Pflicht besteht.“

¹⁶ Die Bezeichnung des Gutachtens vom 22.09.2019 wurde offensichtlich irrtümlich mit „FFH-Vorprüfung“ angegeben, denn das zweite Gutachten vom 29.10.2019 trägt die Bezeichnung „Ergänzung zur FFH-Studie“. Dies geht auch aus der dort nachfolgenden Einleitung (vgl. dort S. 2) hervor : „In Ergänzung der FFH-Studie vom 22.09.2019...“

Im Ergebnis war somit festzuhalten, dass nach der allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalls keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen zu erwarten sind und somit keine Umweltverträglichkeitsprüfung mit anschließendem Planfeststellungsverfahren gemäß § 6 Abs. 1 Satz 2 LuftVG durchzuführen ist.

Das Ergebnis der allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalls wurde im Amtsblatt des Saarlandes in der Ausgabe 1 vom 16.01.2020 unter der Veröffentlichungsnummer 3 (Bekanntmachung der Genehmigungsbehörde vom 12.12.2019) auf Seite 4 ff. öffentlich bekannt gegeben. Darin wurden auch die wesentlichen Gründe für das Nichtbestehen der UVP-Pflicht sowie die Merkmale des Vorhabens, die für diese Einschätzung maßgebend waren, aufgeführt.

1.5 Zusammenfassung

Ein Planfeststellungsverfahren neben dem luftrechtlichen Genehmigungsverfahren war nicht durchzuführen, da

- der seinerzeit nachträglich für das Segelfluggelände „ausgewiesene“ beschränkte Bauschutzbereich keine Außenwirkung erlangt hatte und auch nie „vollzogen“ wurde,
- sich - unabhängig von den vorstehenden Ausführungen - aus der Lage des Segelfluggeländes heraus sowie mangels entsprechender (Bau-)Genehmigungsverfahren in der Vergangenheit keine dringenden flugsicherheitlichen Notwendigkeiten bestehen bzw. bestanden haben, einen solchen für einen Sonderlandeplatz zu bestimmen und
- eine gemäß § 9 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 UVPG vorgenommene allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls ergeben hat, dass bei einer Genehmigung der Anlage und des Betriebs des Sonderlandeplatzes keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf die Umwelt zu befürchten sind.

2. Begründung der Änderung des Segelfluggeländes zum Sonderlandeplatz

Der Antrag auf Errichtung und Betrieb eines Flugplatzes, dies schließt erst recht die Änderung eines Segelfluggeländes in einen Sonderlandeplatz nach Maßgabe des LuftVG ein, ist begründet, wenn ein Bedarf besteht und das Vorhaben erforderlich ist. Erforderlichkeit bedeutet allerdings nicht, dass es unverzichtbar sein muss; vielmehr genügt es, wenn eine Realisierung des Vorhabens vernünftigerweise geboten ist (vgl. Reidt in Grabherr/Reidt/Wysk, Kommentar zum LuftVG, § 6, Rn. 109 und 111, sowie BVerwG, Urteile vom 16.03.2006).

Durch den Genehmigungsinhaber wurden sowohl im undatierten Antragsschreiben wie auch in der Stellungnahme der DESELCONSULTING zur zukünftigen Verkehrsentwicklung (vgl. dort Seite 15) die Gründe genannt, die ihn bewogen haben, einen Antrag auf Änderung der luftrechtlichen Genehmigung für das bestehende Segelfluggelände hin zur Errichtung und Betrieb eines Sonderlandeplatzes einzureichen. Diese sind für die Luftfahrtbehörde durchaus nachvollziehbar und werden anerkannt.

3. Eignung des Landeplatzes

3.1 Allgemeines

Die Eignung des bisherigen Segelfluggeländes als Sonderlandeplatz ist auf der Grundlage des Sachverständigengutachtens der PROJECT:airport GmbH vom 05.12.2017 und der gutachterlichen Stellungnahme der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH vom 23.01.2020, Zeichen : TWR/BF 12-SFG Marpingen, gegeben.

Zur Beurteilung der Geeignetheit des Segelfluggeländes als Sonderlandeplatz – auf diesem wird weiterhin überwiegend Segelflugbetrieb ausgeübt – sind die „Gemeinsamen Grundsätze des Bundes und der Länder für die Anlage und den Betrieb von Flugplätzen für Flugzeuge im Sichtflugbetrieb“ vom 03.08.2012, veröffentlicht in den „Nachrichten für Luftfahrer“ als NfL I-92/13, heranzuziehen.

Wie die PROJECT:airport GmbH zutreffend ausführt, verbleiben die Haupt-Start-/Landebahn, die Rückholstrecke sowie die Windenschleppbahn weitgehend wie im Bestand. Die Haupt-Start-/Landebahn wird anhand der Anforderungen der einschlägigen Richtlinien an das bestehende Flugplatzgelände angepasst, woraus diese eine unwesentliche Verlängerung um 10 m auf dann 950 m erfährt. Gleichzeitig wird die Breite auf 30 m verringert. Die Streifenbreiten entsprechen den Vorgaben.

Den Ausführungen des Gutachters wird durch die Genehmigungsbehörde gefolgt.

Überdies wird die Eignung des Geländes auch durch den seit Jahrzehnten genehmigten Betrieb als Segelfluggelände mit Motorflugzeugen für den Segelflugschlepp unter Beweis gestellt. Somit bestehen für die Genehmigungsbehörde an der Geeignetheit als Sonderlandeplatz Marpingen keine Zweifel.

3.2 Hindernissituation

Die Hindernisfreiheit der Start-/Landebahn mit dem sie umgebenden Streifen sowie der inneren Hindernisbegrenzungsfläche (An- und Abflugflächen - unverändert in Richtung 100° bzw. 280° rwN -, seitliche Übergangsfläche) ist gegeben. Hinsichtlich der äußeren Hindernisbegrenzungsfläche (Horizontalfläche, obere Übergangsfläche) wird im Westen die mit einem Radius von 2.000 m bemessene Horizontalfläche lediglich durch den Baumbewuchs auf dem Hungerberg (Entfernung ca. 1.500 m westlich der Schwelle 10) durchdrungen. Im Osten durchdringt der Härtelwald in einer Entfernung von rd. 2.300 m östlich der Schwelle 28 die Horizontalfläche sowie die obere Übergangsfläche.

Der technische Bericht der PROJECT:airport GmbH führt hierzu zutreffend aus, dass aufgrund der Lage des Flugplatzes auf einem Berggrücken die Hindernisbegrenzungsflächen weitgehend frei sind und identifiziert die vorstehenden Durchdringungen. Die zugehörigen Planunterlagen verdeutlichen die weitestgehende Hindernisfreiheit.

4. Raumordnung, Landesplanung und Städtebau

Belange der Raumordnung und der Landesplanung stehen dem Vorhaben nicht entgegen.

Das beteiligte Ministerium für Inneres, Bauen und Sport traf in seiner vorläufigen Stellungnahme vom 07.04.2020, AZ : OBB11 -43-2/20 Gr, zunächst folgende, nicht abschließende Grundaussagen:

„Die Neuplanung für das Segelfluggelände greift nicht unmittelbar in flächenbezogene landesplanerische Zielfestlegungen ein, kann infolge der beantragten Statusänderung dennoch insbesondere betriebsbedingte Auswirkungen auf landesplanerische Festlegungen haben. Dies betrifft im Wesentlichen folgende landesplanerische Festlegungen im rechtsgültigen Landesentwicklungsplan, Teilabschnitt „Umwelt (Flächenvorsorge für Freiraumfunktionen, Industrie und Gewerbe)“ von 2004, zuletzt geändert am 27. September 2011 (Amtsbl. I S. 342):

- **Vorranggebiet für Windenergie (VE)**... “ ... „
- **Vorranggebiete für Naturschutz (VN)**... “ ...

„Unklar ist, inwieweit die Lärmbelastung Auswirkungen auf das benannte Naturschutzgebiet hat und inwieweit dieses als schützenswert im Hinblick auf eine steigende Lärmbelastung zu betrachten ist. Dies sollte von Seiten des Antragstellers geprüft und in den Unterlagen ergänzend dargelegt werden. Nach entsprechender Bewertung und Ergänzung der Immissionsprognose kann die Landesplanungsbehörde eine abschließende Stellungnahme im Hinblick auf eine mögliche künftige Belastung des VN vornehmen.“

*„Vorhabenauswirkungen auf die landesplanerisch festgelegten **Vorranggebiete für Landwirtschaft (VL)** im Bereich südlich und nördlich des Segelfluggelände(s) sind derzeit nicht erkennbar.*

Hinsichtlich der Erfordernisse des Städtebaus und des Schutzes vor Fluglärm sind ebenfalls keine bzw. “... (Anmerkung : keine)...“ wesentlichen Vorhabenauswirkungen erkennbar. Die vorgelegte schalltechnische Untersuchung hat die durch den künftigen Betrieb des Flugplatzes verursachten Fluglärmimmissionen an den maßgeblich betroffenen schutzbedürftigen Nutzungen ermittelt und bewertet und kommt zu dem Ergebnis, dass die äquivalenten Dauerschallpegel an den betrachteten Immissionsorten die Orientierungswerte der DIN 18005 deutlich unterschreiten.“...

„Lärmauswirkungen durch den geplanten Flugbetrieb können für die schutzbedürftigen (Wohn-) Nutzungen in der Ortslage Marpingen und darüber hinaus daher mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit ausgeschlossen werden.“

Nach Übersendung ergänzender Unterlagen, insbesondere des Gutachtens der PCU über Auswirkungen des Flugbetriebs auf NATURA 2000-Gebiete vom 22.09.2020, des von der Genehmigungsbehörde ausgefüllten Prüfkatalogs zur allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalls gemäß § 9 UVPG, der Zustimmung der obersten Naturschutzbehörde zum Ergebnis der Vorprüfung und näheren Angaben, führte das Ministerium für Inneres, Bauen und Sport in seiner abschließenden Stellungnahme vom 03.06.2020 dann unter anderem aus :

„...dass einer Änderung der luftverkehrsrechtlichen Genehmigung des Segelfluggeländes Marpingen zu einem Sonderlandeplatz nunmehr keine landesplanerischen und verkehrslärmbezogene(n) städtebaulichen Belange entgegenstehen.“

5. Naturschutz und Landschaftspflege

Die Erfordernisse des Naturschutzes und der Landschaftspflege werden angemessen berücksichtigt.

Der Sonderlandeplatz entsteht durch Umwidmung des bestehenden Segelfluggeländes. Mit der luftrechtlichen Änderungsgenehmigung sind lediglich flugbetriebliche Änderungen verbunden; es findet weder eine zusätzliche Flächenversiegelung statt noch werden zusätzliche bauliche Anlagen errichtet. Es ist davon auszugehen, dass damit erhebliche Beeinträchtigungen bezüglich der Ziele der Landschaftspflege von vornherein ausgeschlossen sind.

Der Flugverkehr wird im Rahmen der für das Segelfluggelände festgelegten und veröffentlichten Platzrunden sowie Segelflugzeug-Schleppstrecken stattfinden; diese bleiben unverändert bestehen. Die Platzrunde für Motorflugzeuge führt dabei über mehrere Teilflächen des Fauna-Flora-Habitat- und Vogelschutzgebiets im Verbund NATURA 2000 „Naturschutzgroßvorhaben Ill“, die damit durch den Flugbetrieb betroffen sind.

Obwohl die An-/Abflüge gegenüber dem bisherigen Flugbetrieb unverändert und in entsprechender Höhe über diese kleinräumigen Teilflächen geführt würden, konnten aufgrund deren räumlichen Nähe Beeinträchtigungen des Schutzgebiets nicht von vornherein grundsätzlich ausgeschlossen werden.

Gemäß § 34 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) sind Projekte, im vorliegenden Fall das Vorhaben zur luftrechtlichen Änderungsgenehmigung, die einzeln oder im Zusammenwirken mit anderen Vorhaben geeignet sind, ein Gebiet des Netzes „NATURA 2000“ (FFH- und Vogelschutzgebiete) erheblich zu beeinträchtigen, vor ihrer Zulassung oder Durchführung auf ihre Verträglichkeit mit den Erhaltungszielen des betreffenden Gebietes in Form einer FFH-Verträglichkeitsprüfung zu untersuchen. Dabei ist nicht relevant, ob ein Vorhaben direkt Flächen von NATURA 2000-Gebieten in Anspruch nimmt oder lediglich von außen (beispielsweise durch Luftschadstoff- oder Schallimmissionen) auf diese einwirkt.

Ergibt die FFH-Verträglichkeitsprüfung, dass ein Vorhaben zu erheblichen Beeinträchtigungen eines NATURA 2000-Gebietes in seinen für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen führen kann, ist es gemäß § 34 Abs. 2 BNatSchG grundsätzlich unzulässig. Abweichend hiervon kann ein Projekt dennoch zugelassen werden, wenn es aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses notwendig ist und zumutbare Alternativen, den mit dem Vorhaben verfolgten Zweck an anderer Stelle ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen zu erreichen, nicht gegeben sind (§ 34 Abs. 3 BNatSchG).

Im Rahmen der allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalls des Änderungsvorhabens gemäß § 9 UVPG hatte die Genehmigungsbehörde den von ihr ausgefüllten Prüfkatalog dem Ministerium für Umwelt und Verbraucherschutz als oberste Naturschutzbehörde zur fachtechni-

schen Stellungnahme hinsichtlich der Auswirkungen auf die Umwelt übermittelt. Gleichzeitig war diesem unter anderem eine vom Antragsteller beauftragte und von der PCU PlanConsultUmwelt Partnerschaft erstellte Stellungnahme [Titel : „Vorprüfung des Einzelfalls (UVPG)“ vom 19.06.2018] beigelegt, mit der er seiner gesetzlichen Verpflichtung aus § 9 Abs. 4 i. V. m. § 7 Abs. 4 UVPG, der zuständigen Behörde geeignete Angaben zu den Merkmalen des Änderungsvorhabens und des Standorts sowie zu dessen möglichen erheblichen Umweltauswirkungen des Neuvorhabens zu übermitteln, nachgekommen war.

Da das MUV eine Betroffenheit von Teilflächen des „Naturschutzgroßvorhaben Täler der Ill“ identifizierte, die eingereichten Unterlagen für eine Abschätzung möglicher, insbesondere möglicherweise erheblicher naturschutzfachlicher Auswirkungen des Änderungsvorhabens als nicht ausreichend erachtete, wurden im weiteren Verlauf mehrere Abstimmungsgespräche zwischen ihm und dem Genehmigungsinhaber hinsichtlich der Art und des Umfangs weiterer Untersuchungen geführt. Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele der Schutzgebietsflächen wurden dabei vom MUV überwiegend aus dem Überflug im Bereich der Platzrunden, im Wesentlichen jedoch nicht aufgrund des bestehenden - und im Rahmen des Änderungsvorhabens unverändert bleibenden - Flugplatzgeländes per se gesehen. Schließlich übersandte der Antragsteller dem MUV und der Genehmigungsbehörde jeweils eine von der PCU erstellte FFH-Verträglichkeitsstudie vom 22.09.2019 sowie eine Ergänzung hierzu vom 29.10.2019.

Die Studie betrachtet die Schutzgegenstände und Entwicklungsziele des das Flugplatzgelände mit vier Teilflächen umgebenden Naturschutzgebiets, das auch als Vogelschutzgebiet und FFH-Gebiet im Verbund NATURA 2000 ausgewiesen ist. Sie enthält unter anderem auch Aussagen zu den im Pflege- und Entwicklungsplan (PEPL) des Gewässerrandstreifenprogramms in den Jahren 1992-1994 in allen Gewässerabschnitten des Projektgebiets flächendeckend erfolgten Vogelbestandserfassungen und deren Unterscheidung nach Zeigerarten und „restlichen Arten“, der Bestandsdichteabschätzung der Zeigerarten sowie der Unterscheidung der erfassten restlichen Vogelarten nach Brut- bzw. Gastvogel. Die Studie betrachtet auch die möglichen Auswirkungen des Änderungsvorhabens auf die NATURA 2000-Schutzgebietsflächen unter Heranziehen der Wirkfaktoren des Bundesamts für Naturschutz.

Die Studie verweist zur Beurteilung möglicher Auswirkungen flugbetrieblich bedingter Schallemissionen des Segelfluggeländes auf die Avifauna einer am Segelfluggelände gelegenen Teilfläche des Naturschutzgroßvorhabens auf eine vergleichende Untersuchung aus dem Jahr 2012. Gemäß „Leitfaden zur Evaluierung von Naturschutzgroßprojekten“ zur Überprüfung durch Effizienzkontrollen erfolgte danach seinerzeit eine Evaluierung durch Soll-Ist- bzw. Vorher-Nachher-Vergleiche. Im Rahmen der vergleichenden Evaluierung wurden danach avifaunistische Erhebungen aus dem Jahr 2011 mit denen des „PEPL 1994“ verglichen. Räumliche Grundlage für die Evaluierung war wie bereits für den PEPL 1994 das 1.161 ha große Kerngebiet; dabei liegt das Gelände des Segelflugplatzes und künftigen Sonderlandeplatzes nahe des Bachabschnitts „35 Kimpbach“.

Als wesentliche Ergebnisse und Bewertung der Vergleichsevaluation wird in der Studie herausgestellt :

„Insgesamt hat sich die Situation von 1994 bis 2011 kaum verändert.“

Die vergleichende Evaluierung von 2012 liefert darüber hinaus keinerlei Anhaltspunkte auf nachteilige Auswirkungen, die vom Betrieb des Segelfluggeländes auf das gewässergeprägte Vogelschutzgebiet ausgehen könnten.

Die Evaluierung führt keinerlei Hinweise auf einen Handlungsbedarf für die dem Segelflugplatz nahegelegenen Bachabschnitte auf.

Der Betrieb des Segelflugplatzes wird an keine Stelle als potenzieller Wirkungsfaktor thematisiert.

Die Artenliste des PEPL 1994 für die Bachabschnitt 35 Kimpbach und 40 Rohrbach beinhalten keine Vogelarten, für die eine ausgeprägte Empfindlichkeit gegenüber Schallemissionen bekannt ist.

Es kann daher ausgeschlossen werden, dass der motorisierte Flugverkehr, der die Teilbereiche des Schutzgebietes in einer Flughöhe von mindestens 310 m“

...(Anmerkung : Höhendifferenz zwischen den Bachbereichen und veröffentlichter Platzrundenhöhe)...“quert, keine nachteiligen Schallimmissionen für die Avifauna verursacht.

Negative Auswirkungen durch Schallemissionen sind aufgrund des beantragten unveränderten Flugbetriebs daher nicht zu erwarten. Darüber hinaus wiesen die schutz- und Erhaltungsziele des Schutzgebietes keine Elemente aus, für die eine besondere Empfindlichkeit gegenüber Schallemissionen bekannt ist.“

Die Studie weist weiter bezüglich einer Beeinträchtigung lärmempfindlicher Vogelarten darauf hin, dass die Wirkungen von Fluglärm auf lärmempfindliche Vogelarten gut erforscht seien, sich die wissenschaftliche Literatur jedoch schwerpunktmäßig mit Flughäfen mit hohem Verkehrsaufkommen und demzufolge hohen Dauerschallpegeln beschäftigt, die an Segelflugplätzen nicht erreicht werden können. Nach der Überzeugung der Genehmigungsbehörde gilt dies auch nach Genehmigungsänderung für den Sonderlandeplatz Marpingen.

Die FFH-Verträglichkeitsstudie der PCU führt zudem aus, dass sich im Gegensatz zum Straßenverkehrslärm, der als Dauerlärmbelastung die Kommunikationslaute von Vögeln überlagern und sich daher ab einem Schallpegel von 47 dB(A) störend auf die Avifauna auswirken könne, demgegenüber Fluglärm aus – darüber hinaus kurzzeitigen - Einzellärmereignissen bestehe, sodass – insbesondere unter Berücksichtigung des vergleichsweise geringen Umfangs des Flugbetriebs - zwischen diesen Ereignissen Vögel ungestört kommunizieren können. Zudem führt die Studie die in der Literatur häufig als lärmempfindlich genannten Vogelarten auf. In der Artenliste sei für die nächstgelegenen Bachabschnitte 35 Kimpbach und 40 Rohrbach jedoch keine Vogelarten nachgewiesen, bei denen eine besondere Empfindlichkeit gegenüber Lärm bekannt sei. Außerdem seien in der Beschreibung der Erhaltungsziele für das FFH- und Vogelschutzgebiet 6508-301 „Naturschutzgroßvorhaben Ill“ keine sonstigen lärmempfindlichen Tierarten aufgeführt.

In der Ergänzung der FFH-Verträglichkeitsstudie vom 22.09.2019 führt die vom Genehmigungsinhaber beauftragte PCU weitere von ihr betrachtete Auswirkungen des luftrechtlichen Änderungsvorhabens auf, so

- der Vergleich des Erhaltungszustands der Vogelpopulation anhand der Standarddatenbögen der Berichtszeiträume 2008/2013 und 2013/2018,
- den so genannten „Greifvogeleffekt“ als optische Auswirkungen des Flugbetriebs sowie

- die Betrachtung von Zugvögeln und Rastgebieten.

Hinsichtlich der Erhaltungsziele des ausgewiesenen Vogelschutzgebiets bestimmt Artikel 6 Abs. 2 der FFH-Richtlinie ein Verschlechterungs- und Störungsverbot für die Arten, für die Gebiete ausgewiesen sind. Für das Vogelschutzgebiet 6508-301 nennt die Studie die Erhaltung und Sicherung der Vogelarten Rotmilan, Uhu, Eisvogel, Grau- und Schwarzspecht sowie Neuntöter. In der Auflistung der nach den Standardartenbögen für die Berichtszeiträume 2008/2013 und 2013/2018 ermittelten vorgenannten Vogelarten und deren Vergleich zur Abschätzung der Populationsentwicklung kommt die Studie zum Ergebnis, dass keine grundsätzlich nachteiligen Entwicklungen der Erhaltungszustände bestünden und somit nachteilige Auswirkungen des Flugbetriebs am Segelfluggelände nicht erkennbar seien.

Hinsichtlich der Auswirkungen des Flugbetriebs in Form des „Greifvogeleffekts“ auf den den Flugbetrieb weiterhin dominierenden Segelflug verweist die Studie auf wissenschaftliche Untersuchungen, wonach besonders störungsempfindliche, insbesondere bodenbrütende Vogelarten und Rastvögel ein beträchtliches Fluchtverhalten durch Modellflug, Segelflug, Paraglider usw. zeigen könnten, demgegenüber bestimmte große Greifvögel eher eine Konkurrenz sähen. Die Studie kommt hinsichtlich dieses Aspekts zum Ergebnis, dass für die in den Erhaltungszielen des Schutzgebiets genannten Vogelarten keine besonderen Störungsempfindlichkeiten bekannt und damit nachteilige Auswirkungen nicht erkennbar seien. Angemerkt sei an dieser Stelle, dass weder erlaubnispflichtiger Modellflug- noch Gleitsegel-/Gleitschirmbetrieb zugelassen ist.

Die Ergänzung der FFH-Verträglichkeitsstudie schließt mit der Betrachtung möglicher Störungen von Zugvögeln und Rastgebieten. Bedeutende Rastgebiete sind danach im mittleren Saartal bekannt.

Das MUV als oberste Naturschutzbehörde teilte der Genehmigungsbehörde nach Prüfung der FFH-Verträglichkeitsstudie sowie deren Ergänzung mit Schreiben vom 03.12.2019 (AZ: D/1 – 458/19 Se) schließlich unter anderem mit :

„Die geplante Motorplatzrunde führt zu einer Betroffenheit des EU-Vogelschutzgebietes und FFH-Gebietes „Naturschutzgroßvorhaben Ill“, das überwiegend als Naturschutzgebiet „Täler der Ill und ihrer Nebenbäche“ rechtskräftig ausgewiesen ist. Durch die dargelegte Nutzungsänderung lassen sich Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele nicht gänzlich ausschließen, eine erhebliche Beeinträchtigung des Gebietes ist nach derzeitigem Kenntnissstand jedoch nicht zu befürchten.“

6. Fluglärm

Der Schutz vor Fluglärm ist angemessen berücksichtigt. Hierzu trägt auch die in Abschnitt B.V. dieses Bescheides enthaltene Nebenbestimmung bei.

Durch die Änderungsgenehmigung ist kein, insbesondere kein wesentlicher, Anstieg des Flugverkehrs mit zugelassenen E-Klasse-Flugzeugen zu erwarten. Vielmehr kann durch die im Übrigen vom Antragsteller im Wege der Selbstbeschränkung selbst beantragte Limitie-

rung in Abschnitt A.V. ausgeschlossen werden, dass eine Erhöhung der Zahl der Starts solcher Flugzeuge außerhalb des direkten Segelflugzeugschlepps über die in der Vergangenheit erreichten Werte hinaus stattfinden wird.

6.1 Betrachtung des bisherigen Motorflugbetriebs auf dem Segelfluggelände

Das Gutachten über die Verkehrsentwicklung der DESELCONSULTING stützt sich zur Beschreibung des bestehenden Flugverkehrs auf die IST-Zahlen des Jahres 2015 (Bezugsjahr), um daraus eine Abschätzung des Umfangs des möglicherweise zu erwartenden Flugverkehrs für das Prognosejahr 2025 (Basisjahr + 10 Jahre) vorzunehmen. Diese bilden wiederum die Datengrundlage für das schalltechnische Gutachten des Ingenieurbüros Dr.-Ing. DRÖSCHER, mit dem die bei dem vorgenannten eingeschätzten – jedoch nicht zwingend eintretenden – motorisierten Flugverkehr verbundenen Fluglärmimmissionen für das Prognosejahr 2025 errechnet wurden¹⁷. Zur Rechtslage sowie zur Berechnung und Beurteilung der Fluglärmimmissionen für das Prognosejahr wird auf die nachfolgenden Abschnitte verwiesen.

Zum Verständnis des bisherigen Umfangs des motorisierten Flugverkehrs im Rahmen der bestehenden luftrechtlichen Genehmigung des Segelfluggeländes sowie erteilter Außenstart- und –landeerlaubnisse dienen die nachstehenden Ausführungen, wobei neben dem Bezugsjahr 2015 auch die Folgejahre 2016 bis 2019 mit aufgeführt werden.

Der Gesamtumfang stellt sich dabei wie folgt dar :

	2015	2016	2017	2018	2019
Starts von E-Klasse-Flugzeugen, Reisemotorseglern, Motorseglern und Ultraleichtflugzeugen (= alle motorgetriebenen Starts)	2.896	3.610	2.796	2.796	2.684
davon Starts von E-Klasse-Flugzeugen außerhalb des direkten Segelflugzeugschlepps insgesamt	363	393	345	542	311

Die Starts der Schleppflugzeuge außerhalb des direkten Schleppbetriebs sind jedoch nicht ausschließlich auf der Grundlage von durch die Luftfahrtbehörde erteilten Außenstart- und –landeerlaubnissen erfolgt, wie dies im Rahmen erhobener Einwendungen von Bürgern vorgebracht wurde. Vielmehr ist ein großer Teil dieser Starts bereits durch die luftrechtliche Genehmigung für das Segelfluggelände abgedeckt.

So zählen zu den Starts der am Segelfluggelände stationierten Schleppflugzeuge außerhalb des direkten Segelflugzeugschlepps insbesondere

- Flüge zum Erwerb der Schleppberechtigung,
- Flüge zum Inübunghalten der (Schlepp-)Piloten (bei denen auch Personen mitgenommen werden dürfen),
- Flüge zum Aufrechterhalten der Klassenberechtigung,

¹⁷ Schalltechnisches Gutachten Dr.-Ing. DRÖSCHER, Blatt 3

- Überprüfungsflüge mit Fluglehrer bzw. Flugprüfer,
- Flüge im Rahmen der Instandhaltung des Fluggeräts.

Solche Starts unterfallen dem bestimmungsgemäßen Gebrauch der Schleppflugzeuge an Segelfluggeländen im Sinne des § 54 Abs. 2 Satz 1 LuftVZO. Es würde vollkommen an der flugbetrieblichen Realität vorbeigehen, wenn ausschließlich die direkten Schleppflüge von der luftrechtlichen Genehmigung des Segelfluggeländes umfasst würden und ansonsten jeglicher Flug einer zuvor erteilten Außenstart- und –landeerlaubnis bedürfte. Vielmehr ist der unmittelbar wie auch mittelbar mit dem Schleppen von Segelflugzeugen in Zusammenhang stehende Flugbetrieb von Schleppflugzeugen in der luftrechtlichen Genehmigung eines Segelfluggeländes einbezogen. So hatte auch das ehemalige Bundesministerium für Verkehr, Bau und Städtebau – BMVBS –(jetzt: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur – BMVI -) die Landesluftfahrtbehörden darüber informiert, dass der bestimmungsgemäße Gebrauch der Schleppflugzeuge an Segelfluggeländen bei den seinerzeit so bezeichneten „Gästerundflügen“ nicht gegeben und entsprechende Starts/Landungen als Außenstarts und –landungen nur mit Erlaubnis der zuständigen Luftfahrtbehörde nach § 25 Abs. 1 Satz 1 LuftVG zulässig seien¹⁸.

Demzufolge waren die außerhalb des Flugzeugschlepps durchgeführten Starts von Schleppflugzeugen am Segelfluggelände wie folgt einzuordnen :

Starts E-Klasse-Flugzeuge von Dritten (Außenstart- und –landeerlaubnis)	3	52	2	36	17
Starts von am Segelfluggelände stationierten Schleppflugzeugen im Rahmen von „Einführungsflügen“; früher „Gästerundflüge“ (Außenstart- und –landeerlaubnis)	147	69	162	191	207
Starts von nicht am Segelfluggelände stationierten Schleppflugzeugen außerhalb des direkten Segelflugschlepps (luftverkehrsrechtliche Genehmigung)	8	56	9	17	12
Starts von am Segelfluggelände stationierten Schleppflugzeugen außerhalb des direkten Schleppens im Rahmen der bestimmungsgemäßen Verwendung (luftverkehrsrechtliche Genehmigung)	205	216	172	298	75
Starts von E-Klasse-Schleppflugzeugen außerhalb des direkten Segelflugzeugschlepps insgesamt	363	393	345	542	311

Daraus ergibt sich, dass der größte bzw. ein großer Teil der Starts von Motorflugzeugen im Rahmen der luftrechtlichen Genehmigung des Segelfluggeländes erfolgt und auf der Grundlage von Außenstart- und –landeerlaubnissen durchgeführte Starts nicht nur im Bezugsjahr 2015, sondern auch in den Folgejahren nur einen geringen Teil am Gesamtumfang des jährlichen Flugverkehrs mit motorisierten Luftfahrzeugen ausmachen.

¹⁸ vgl. 82. Sitzung des Bund-Länder-Fachausschusses „Luftfahrt“ vom 09./09.06.2010, Ergebnisprotokoll zu TOP 12

6.2 Rechtslage

Vor der Erteilung einer Genehmigung für einen Flugplatz ist gemäß § 6 Abs. 2 Satz 1 LuftVG auch zu prüfen, ob der Schutz von Anwohnern vor Fluglärm angemessen berücksichtigt ist. Obwohl der Sonderlandeplatz durch Umwandlung eines seit Jahrzehnten genehmigten und betriebenen Segelfluggeländes entsteht, keine grundsätzlich neuen Arten von Luftfahrzeugen für den Platz zugelassen werden und sich auch der Umfang des außerhalb des mit dem Segelflugzeugschleppbetrieb in Verbindung stehenden Flugbetriebs nicht bzw. nicht wesentlich ändern wird, hatte die Genehmigungsbehörde im Vorfeld der Antragstellung dem Antragsteller gemäß § 51 Abs. 1 Satz 1 i. V. m. § 40 Abs. 2 LuftVZO aufgegeben, die Fluglärmbelastungen zu ermitteln, um deren Umfang und Zumutbarkeit feststellen sowie ggf. Schutzmaßnahmen ergreifen zu können. Als prüffähige Grundlage legte dieser dann zusammen mit dem Genehmigungsantrag das schalltechnische Gutachten des Dr.-Ing. Frank DRÖSCHER vom 14.12.2017 vor.

Die unmittelbare Anwendung des auf Flughäfen anzuwendenden Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm – Fluglärmenschutzgesetz - kommt bei Landeplätzen nicht in Betracht, weil die Voraussetzungen des § 4 Abs. 1 FluLärmG nicht gegeben sind. Es spricht indes viel dafür, dass auch in diesen Fällen die grundsätzlichen Wertungen dieses Regelwerks zur Zumutbarkeitsschwelle anzuwenden sind, weil bei der Beurteilung der nachteiligen Wirkungen des Lärms die hinreichenden gesicherten Kenntnisse der Lärmwirkungsforschung zu beachten sind und die Regelungen des Fluglärmenschutzgesetzes die Ergebnisse der aktuellen Lärmwirkungsforschung wiedergeben (vgl. auch BVerwG, Urteil vom 13.10.2011, Az.: 4 A 4001/10, in juris Rn. 166 und 167).

Um Fluglärm zu beschreiben werden unterschiedliche Kriterien genutzt. Insbesondere in luftrechtlichen Genehmigungsverfahren nach den §§ 6 und 8 LuftVG werden die Beurteilungsgrößen äquivalenter Dauerschallpegel und Maximalpegelhäufigkeit, die auch im FluLärmG angewandt werden, herangezogen (vgl. Fellenberg in Grabherr/Reidt/Wysk, Kommentar zum LuftVG, § 6, Rn. 305).

Der äquivalente Dauerschallpegel (L_{Aeq}) berücksichtigt dabei die in einem bestimmten Beurteilungszeitraum auftretenden Lärmereignisse mit der jeweiligen Schallpegelhöhe (L_{max}), Geräuschkdauer und Häufigkeit. Der L_{Aeq} ist somit keine real wahrnehmbare Größe, sondern ein zeitlicher Mittelwert der Schalldruckpegel innerhalb eines Beobachtungszeitraums. Das FluLärmG bezieht in die Berechnung des Fluglärms die sechs verkehrsreichsten Monate ein (vgl. a.a.O., Rn. 306). Der Dauerschallpegel hat sich in ständiger administrativer und gerichtlicher Praxis als Kriterium für die Bewertung von Fluglärm bewährt, dies insbesondere, da Anzahl und Höhe der Einzelschallereignisse in den Dauerschallpegel eingehen (vgl. a.a.O., Rn. 308).

Das Häufigkeits-Maximalpegelkriterium (Anzahl der Überschreitungen eines bestimmten Pegelwertes) wird dagegen insbesondere verwendet, um die Fluglärmbelastung durch Flugbewegungen in der Nachtzeit zu ermitteln und zu bewerten, weil nach der Lärmwirkungsforschung ein direkter Zusammenhang zwischen der Anzahl von Maximalpegeln bzw. sich daraus ggf. ergebender Aufwachreaktionen und der Schlafqualität besteht. Die Lärmwirkungsforschung schreibt den Maximalpegelhäufigkeiten als Begrenzung für die Nachtstunden die entscheidende Bedeutung zu.

Verbindliche Grenzwerte für Lärmimmissionen bei der Errichtung von Flugplätzen, für die kein Lärmschutzbereich nach § 4 Abs.1 FluLärmG verbindlich festzulegen ist, existieren nicht. Die in § 2 aufgeführten Werte für Lärmimmissionen gelten zwar expressis verbis nur für Verkehrsflughäfen mit Fluglinien- oder Pauschalflugreiseverkehr, für bestimmte Verkehrsflugplätze und für bestimmte Militärflugplätze (§ 4 Abs. 1 FluLärmG). Auch die immissionsschutzrechtlichen Regelungen gelten im Wesentlichen nicht für Flugplätze (§ 2 Abs. 1 Satz 1 Bundes-Immissionsschutzgesetz –BImSchG-). Allerdings ist durch die Rechtsprechung anerkannt, dass sich die Genehmigungsbehörden an die in § 2 Abs. 2 FluLärmG genannten Werte als Ausdruck des aktuellen Stands der lärmmedizinischen Erkenntnisse auch für nicht dem FluLärmG unterworfenen Flugplätzen bei der Festlegung der Zumutbarkeitsschwellen von Fluglärm orientieren (vgl. Bayer. VwGH, Urteil vom 23.08.2012, in juris Rn. 106, und Fellenberg in Grabherr/Reidt/Wysk, Kommentar zum Luftverkehrsgesetz, § 6, Rn. 365). In Anlehnung an § 2 Abs. 2 Nr. 2 FluLärmG sind grundsätzlich für einen Flugplatz als Zumutbarkeitsschwellen äquivalente Dauerschallpegel von

60 dB(A) L_{Aeq} Tag
50 dB(A) L_{Aeq} Nacht

sowie in der Nacht der fluglärmbedingte Maximalpegel $L_{Amax} = 6 \times 53$ dB(A) im Innenraum anzusehen. Da der Sonderlandeplatz Marpingen lediglich für Flugverkehr am Tag zugelassen ist, bleiben auf die Nacht bezogene Lärmwerte unberücksichtigt.

Keine Anwendung findet die Landeplatz-Lärmschutzverordnung (Landeplatz-LärmschutzV)¹⁹, da am Segelfluggelände eine Zahl von 15.000 Flugbewegungen weder im Bezugsjahr 2015 noch in den Vorjahren und danach erreicht bzw. überschritten worden ist.

Als Maßstab für die lärmschutzrechtliche Beurteilung ist die von der „Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Immissionsschutz (LAI)“ beschlossene „Leitlinie zur Ermittlung und Beurteilung der Fluglärmimmissionen in der Umgebung von Landeplätzen (Landeplatz-Fluglärmleitlinie)“²⁰ einschlägig. Mit ihr soll den für den Immissionsschutz zuständigen Landesbehörden eine Orientierungshilfe zur Abschätzung der vorhandenen und möglichen Fluglärmbelastung bei der Beurteilung von Planungen und Vorhaben im Hinblick auf den Schutz vor Fluglärm an Flugplätzen, die nicht dem Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm unterliegen, gegeben werden. Sie dient also der Ermittlung (Berechnung von Lärmkonturen) und Bewertung von Fluglärmimmissionen in der Umgebung von Landeplätzen und Segelfluggeländen im Sinne der §§ 49 und 54 LuftVZO, insbesondere auch im Rahmen von Genehmigungsverfahren nach § 6 LuftVG (vgl. Bayer. VGH, Beschluss vom 10.09.2015, Az.: 8 ZB 15.833, in juris Rn. 12; VG Hannover, Urteil vom 24.10.2019, Az.: 5 A 650/17, in juris Rn. 79).

In die Landeplatz-Fluglärmleitlinie ist die Anwendung der DIN 45684-1 „Akustik – Ermittlung von Fluggeräuschimmissionen an Landeplätzen – Teil 1: Berechnungsverfahren“ eingearbeitet. Diese DIN-Norm enthält jedoch kein Beurteilungsverfahren für Fluglärm an Landeplätzen, weshalb dieses in der Landeplatz-Fluglärmleitlinie angegeben ist.

¹⁹ Landeplatz-Lärmschutzverordnung (Landeplatz-LärmschutzV) vom 05.01.1999 (BGBl. I S. 35), geändert durch Artikel 5 der Verordnung vom 29.10.2015 (BGBl. I S. 1894)

²⁰ Die Landeplatz-Fluglärmleitlinie wurde auf der 115. Sitzung der LAI am 12./13.03.2008 in Trier beschlossen.

Zur Ermittlung der Fluglärmimmissionen (entsprechend DIN 45684-1)

- sind die Landeplatzdaten, Flugbewegungszahlen und Flugstreckenbeschreibungen in speziellen Datenblättern zu erfassen, wobei für jede Start- bzw. Landerichtung eine 100%-Verteilung der Flugbewegungen anzusetzen ist;
- sind die verkehrsreichsten Monate des Bezugsjahres wie des Prognosejahres anzusetzen;
- sollte ausgehend von den vorstehend erfassten Flugbewegungen des Bezugsjahres ein Prognosejahr, vorzugsweise das Bezugsjahr plus 10 Jahre²¹ gewählt werden;
- werden die Flugbewegungen der einzelnen Luftfahrzeuge in Luftfahrzeuggruppen eingeordnet;
- werden Kurven mit konstantem äquivalentem Dauerschallpegel $L_{pAeq,Tag}$ (Fluglärmkonturen) entlang den Flugstreckenbeschreibungen berechnet und zeichnerisch dargestellt;
- werden die berechneten Fluglärmkonturen mit den Orientierungswerten nach DIN 18005 Teil 1 Beiblatt 1 verglichen.

Als Orientierungswerte für Fluglärmimmissionen gelten in Gebieten, in denen Baurecht besteht, entsprechend der DIN 18005 äquivalente Dauerschallpegel am Tag in

- reinen Wohngebieten (WR) 50 dB(A),
- allgemeinen Wohngebieten (WA) 55 dB(A),
- Mischgebieten (MI) 60 dB(A).

Überschreiten die Fluglärmimmissionen diesen Wert können verschiedene Maßnahmen grundsätzlich in Betracht kommen, so

- technische Maßnahmen am Luftfahrzeug,
- flugbetriebliche Maßnahmen,
- technische Schallschutzmaßnahmen an den Umfassungsbauteilen schutzbedürftiger Räume betroffener Gebäude.

Hinsichtlich des letzten Punkts der voranstehenden Aufzählung sollten nach Nr. 4.3 der Landeplatz-Fluglärmleitlinie entsprechende Maßnahmen eingeleitet werden, wenn die Orientierungswerte um mindestens 5 dB(A) überschritten werden; sofern diese um weniger als 5 dB(A) überschritten werden, sollten Maßnahmen erwogen werden, wobei dem besonderen Ruheanspruch an Sonn- und Feiertagen Rechnung getragen werden sollte. Bei Nutzungen außerhalb eines Gebäudes (z.B. Garten oder Terrasse von Wohngebäuden) setzen sich allerdings die Bewohner aufgrund eigener Entscheidung erhöhten Lärmimmissionen aus. Die Landeplatz-Fluglärmleitlinie empfiehlt hier einen entsprechenden Hinweis in die Genehmigung aufzunehmen (vgl. Abschnitt F.III.9).

Für die Untersuchung des Umfangs des zu erwartenden Fluglärms für den Sonderlandeplatz hat der Sachverständige Dr.-Ing. DRÖSCHER in seinem Gutachten die Vorgaben der Landeplatz-Fluglärmleitlinie herangezogen.

²¹ Der Prognosezeitraum ist nicht gesetzlich geregelt, aber ein Zeitraum von 8-10 Jahren nicht zu beanstanden (vgl. BayVGH, Urteil vom 23.08.2012, Az.: 8 B 11.1608 u.a., in juris Rn. 79); ansonsten siehe Nr. 2.1.1 der Landeplatz-Fluglärmleitlinie

6.3 Ermittlung der Fluglärmimmissionen

Das mit dem Änderungsgenehmigungsantrag vorgelegte Verkehrsentwicklungsgutachten der DESEL CONSULTING (Fertigstellung im Januar 2017) stellt auf das Basisjahr 2015 zur Darstellung des Umfangs des motorisierten Flugverkehrs ab, nahm die Einteilung nach den in DIN 45684-1 aufgeführten Luftfahrzeuggruppen vor, ermittelte den Umfang des Flugbetriebs der sechs verkehrsreichsten Monate dieses Jahres und erstellte eine Verkehrsprognose für das Jahr 2025 (Basisjahr +10 Jahre).

Ob hierfür entsprechend Nm. 2.1. und 2.1.1 der Landeplatz-Lärmleitlinie zur Ermittlung der Eingangsdaten für die Berechnung der Fluglärmbelastung am Segelfluggelände als Bezugsjahr das Jahr 2016 hätte herangezogen werden müssen, ist im vorliegenden Fall ohne Bedeutung. Jedenfalls wurde die Stellungnahme zur Verkehrsentwicklung der DESELCONSULTING im Jahr 2016 erarbeitet. Unterschiedliche Zahlen und Daten in den beiden Sachverständigengutachten hätten keine Vergleichbarkeit ermöglicht. Zum anderen wurde im Jahr 2016 auf dem Segelfluggelände eine Deutsche Segelflugmeisterschaft ausgetragen, sodass gegenüber dem üblichen Flugbetrieb eine erheblich höhere Zahl von Motorflügen erfolgte. Darüber hinaus belegen die im Vergleich niedrigeren Zahlen der folgenden Jahre 2017 (2.796 Flüge), 2018 (ebenfalls 2.796 Flüge) und 2019 (2.684 Flüge), dass der motorisierte Flugbetrieb im Jahr 2015 (2.896) durchaus üblichen Umfang hatte und in den Folgejahren entgegen der der Prognose zugrundeliegenden Annahme einer jährlichen Steigerung ab- statt zunahm.

Hinsichtlich der Ermittlung des Umfangs des Flugverkehrs am Sonderlandeplatz Marpingen im Prognosejahr 2025 (Bezugsjahr 2015 plus 10 Jahre) hat der Sachverständige der DESELCONSULTING grundsätzlich ausgeführt, verkehrswissenschaftliche Untersuchungen hätten gezeigt, dass die in der Großluftfahrt angewandten bestehenden Berechnungsverfahren und Verkehrsmodellbetrachtungen sowohl für Großräume und für einzelne Flughäfen zu plausiblen und nachvollziehbaren Ergebnissen führen würden. Bei Anwendung dieser Verfahren in der Allgemeinen Luftfahrt würde die Anwendung dieser Verfahren allerdings nur für Großräume plausible und sinnhafte Lösungen bringen; auf der Ebene einzelner Flugplätze funktioniere dies im Allgemeinen jedoch nicht mehr plausibel²². Hinsichtlich des Umfangs des Flugverkehrs im Rahmen einer Verkehrsprognose stützt er sich auf die Aussage eines Richters am Bundesverwaltungsgericht und Mitkommentators zum Luftverkehrsgesetz im Rahmen eines Vortrags auf dem 7. Speyerer Luftverkehrsrechtstag im Jahr 2006:

„Für die Entwicklung der Allgemeinen Luftfahrt stehen mathematische Verfahren und qualifizierte Schätzmodelle zur Verfügung, die aussagefähige Prognosen indes nur für Großräume, nicht für einzelne Flugplätze erlauben; hier bleibt nur die an örtlichen Gegebenheiten orientierte Schätzung.“

Darüber hinaus zeigt er durchaus nachvollziehbar und zutreffend auf, dass hinsichtlich der Schätzung kein starker Anstieg des Umfangs des Luftverkehrs mit E-Klasse-Flugzeugen zu erwarten sei, da sich der Trend hin zu zudem lärmärmeren Ultraleichtflugzeugen bewege²³. Darüber hinaus wird die Gesamtzahl der Starts der erstgenannten Luftfahrzeuge außerhalb des direkten Segelflugschlepps auf jährlich 600 begrenzt.

²² Stellungnahme der DESELCONSULTING Aviationmanagement, Januar 2017, Seite 21

²³ Stellungnahme a.a.O., Seite 22

Die Schätzung des Sachverständigen basiert auf der Annahme, dem vorgenannten Trend folgend, dass sich im Prognosejahr die Zahl der Starts von Ultraleichtflugzeugen deutlich erhöhen wird. Gleichzeitig unterstellt er zudem in einer Worst-Case-Betrachtung, dass sich im Prognosejahr die Zahl der Starts von Segelflugzeugen im Windschlepp nahezu halbiere, während gleichzeitig der Fluglärm verursachende Schlepp mit Schleppflugzeugen sich – ebenfalls in einer Worst-Case-Betrachtung – mehr als verdoppeln würde, wie aus nachstehender Tabelle zu ersehen ist²⁴ (mit Hervorhebungen).

Verkehrsart	Starts 2015	Starts 2025	Bemerkungen
Segelflug	2.146	2.700	
<i>davon Windenstart</i>	<i>1.027</i>	<i>540</i>	<i>Worst-Case-Betrachtung (Flugzeuge, Motorsegler und UL)</i>
<i>davon Schlepp</i>	<i>1.119</i>	<i>2.160</i>	
Flugzeuge	1.154	2.280	
<i>davon Schlepp</i>	<i>791</i>	<i>1.680</i>	<i>Worst-Case-Betrachtung Genehmigter Maximalwert</i>
<i>davon sonstige Starts</i>	<i>363</i>	<i>600</i>	
Ultraleichtflugzeuge	218	970	
<i>davon Schlepp</i>	<i>125</i>	<i>250</i>	
<i>davon sonstige Starts</i>	<i>93</i>	<i>720</i>	
Summe	5.042	7.450	

Im Bericht der DESELCONSULTING hat der Sachverständige zudem gemäß Nr. 2.1.3 der Landeplatz-Fluglärmleitlinie die für das Prognosejahr 2025 angesetzten Starts entsprechend der Tabelle 1 der DIN 45685-1 in Flugzeuggruppen eingeordnet, unter anderem von Ultraleichtflugzeugen, Motorseglern und Propellerflugzeugen mit einer Startmasse bis 2,0 t. Die Norm stellt für die Immissionsberechnungen tabellarische Daten der akustischen Kenngrößen, Geräuschemissionen und Flugleistungen der Luftfahrzeuggruppen bereit.

Anschließend wurden in nicht zu beanstandender Weise in Übereinstimmung mit Nr. 2.2.1 der Landeplatz-Fluglärmleitlinie noch die Anzahl der Starts in den sechs verkehrsreichsten Monaten mit Aufteilung nach den Luftfahrzeuggruppen des Bezugsjahres 2015 sowie unter Berücksichtigung des unter Lärmgesichtspunkten zuvor beschriebenen Worst-Case-Szenarios für das Prognosejahres 2025 ermittelt²⁵.

Das schalltechnische Gutachten des Ingenieurbüros für Technischen Umweltschutz Dr.-Ing. DRÖSCHER (Fertigstellung am 14.12.2017) verwendete seinerseits die Zahlen und Daten zum motorisierten Flugverkehr in den sechs verkehrsreichsten Monaten aus dem Prognosejahr 2025 im Verkehrsgutachten als Grundlage (vgl. dort Nr. 4.1, Blatt 8).

Die im Verkehrsentwicklungsbericht ermittelten Zahlen der erfolgten „Starts“ in den sechs verkehrsreichsten Monaten des Bezugsjahrs wurden im schalltechnischen Gutachten des

²⁴ Stellungnahme a.a.O., Seite 25

²⁵ Stellungnahme a.a.O., Seite 26

Ingenieurbüros Dr.-Ing. DRÖSCHER zutreffend in Flugbewegungszahlen umgerechnet, wobei jeder Startvorgang, jede Platzrunde und jeder Landevorgang entsprechend Nr. 2.1.4 der Landeplatz-Fluglärmleitlinie jeweils als eine Flugbewegung gewertet wurde²⁶.

Weiter berücksichtigte der Sachverständige im Lärmgutachten für die verschiedenen Start- und Landerichtungen die ebenfalls in der Nr. 2.1 der Landeplatz-Fluglärmleitlinie festgelegte 100 % / 100%-Flugbewegungsverteilung der Gesamtzahl der Flugbewegungen der sechs verkehrsreichsten Monate²⁷. Hierbei ist in Form eines Worst-Case-Szenarios davon auszugehen, dass – obwohl mindestens zwei An-/Abflugrichtungen vorhanden sind – alle Flugbewegungen zu 100 % in jede Richtung erfolgen würden. Damit ist sichergestellt, dass, egal welche Kombinationen aufgrund der tatsächlichen Betriebsrichtungssituationen auftreten, keine größere Lärmbelastung vorliegen kann.

Schließlich wurden, Nr. 2.1.4 der Leitlinie folgend, für die Fluglärmrechnung die Flugbewegungen entsprechend der Besonderheiten des Flugplatzes für drei Kennzeichnungszeiten festgelegt. Diese erfolgten aufgrund der Auswertung der Flugbewegungszahlen nach den Flugbewegungsanteilen in absteigender Reihenfolge für Sonn- und Feiertage als betriebsstärkste Tage, gefolgt von Samstagen und den Tagen Montag bis Freitag (ohne Feiertage).

Entsprechend Nr. 2.2.1 der Landeplatz-Fluglärmleitlinie wurden schließlich Kurven mit äquivalentem Dauerschallpegel $L_{pAeq, Tag}$ in Form von Fluglärmkonturen für jede der vorgenannten Kennzeichnungszeiten errechnet und zeichnerisch dargestellt.

6.4 Bewertung des Fluglärms am Tag

Die Genehmigungsbehörde stimmt mit den Aussagen der zusammenfassenden Aussage des schalltechnischen Gutachtens des Ingenieurbüros Dr.-Ing. DRÖSCHER überein :

„Die Berechnungen der Fluglärmimmissionen zeigen, dass die äquivalenten Dauerschallpegel an den betrachteten Immissionsorten die Orientierungswerte der DIN 18005 deutlich unterschreiten.“

Diese wurden unter folgenden Voraussetzungen getroffen :

- die Geräuschimmissionen durch den Betrieb des Segelflugplatzes im Bezugsjahr 2015 wurden für einen voraussichtlichen Flugbetrieb „Prognose-Planfall 2025“ im Rahmen von Worst-Case-Szenarien ermittelt²⁸;
- die Zahl der Flugbewegungen in den sechs verkehrsreichsten Monaten für den Prognose-Planfall 2025 stützt sich dabei auf das Gutachten zur künftigen Verkehrsentwicklung²⁹.

Die Lärmbelastungen durch den motorisierten Flugverkehr auf der Basis äquivalenter Dauerschallpegel liegen unter Berücksichtigung der vorstehenden Ausführungen und der im Übrigen durch den Antragsteller selbst beantragten angeordneten Beschränkungen von Starts/Landungen von Motorflugzeugen für die lärmintensivste Kennzeichnungszeit „Sonn-

²⁶ Schalltechnisches Gutachten des Ingenieurbüros Dr.-Ing. DRÖSCHER, Blatt 9, Erläuterung unter Tabelle 4-1

²⁷ Schalltechnisches Gutachten, dort in Nr. 4.1, Blatt 8, und in Nr. 4.3, Blatt 10

²⁸ vgl. schalltechnisches Gutachten Dr.-Ing. DRÖSCHER, dort Nr. 4.1, Blatt 8

²⁹ Stellungnahme zur künftigen Verkehrsentwicklung der DESELCONSULTING, dort Tabelle 4.-2, Seite 26

und Feiertage“ an allen Immissionsorten deutlich, und zwar mindestens um 6 dB(A) L_{pAeq} am kritischsten Immissionsort (vgl. Immissionsort 3 : „Hinter der Kirche 17“, wie allgemeines Wohngebiet) unterhalb des jeweiligen Orientierungswerts für die umliegende Wohnbebauung der Gemeinden Marpingen und Tholey.

Die Lärmausbreitungsberechnungen ergeben, dass die maximale Belastung einen je nach Art des bebauten Gebietes in DIN 18005 festgelegten Orientierungswert für äquivalenten Dauerschallpegel nicht nur nicht erreicht, erst recht nicht übersteigt, sondern vielmehr deutlich unterschreitet. An keinem Ort wird der Orientierungswert von 50 dB(A) für reine Wohngebiete, 55 dB(A) für allgemeine Wohngebiete bzw. 60 dB(A) für Mischgebiete erreicht.

Es sind auch keine Anhaltspunkte für eine Gesundheitsgefährdung der Bevölkerung aufgrund von Lärm erkennbar. Nach der Lärmwirkungsforschung, die auch ihren Niederschlag in § 9 Abs. 1 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm (FluLärmG) gefunden hat, markiert ein fluglärmbedingter Dauerschallpegel von 70 dB(A) am Tag eine Schwelle, ab der eine Gesundheitsgefährdung zu erwarten ist³⁰. Der kritische Toleranzwert, ab dem ein erhöhtes gesundheitliches Risiko besteht, liegt bei 65 dB(A) am Tag. Diese Werte werden allenfalls auf dem Flugplatzgelände selbst, und zwar im Bereich der Start-/Landebahn, erreicht (siehe schalltechnisches Gutachten, Anlage 1 – zeichnerische Darstellung).

6.5 Fluglärm während der Nachtzeit

Der Sonderlandeplatz ist entsprechend der Festlegungen in Abschnitt A.IV ausschließlich für Flugbetrieb nach Sichtflugregeln am Tag (VFR) zugelassen. Im Umkehrschluss zur in Artikel 2 Nr. 97 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 der Kommission vom 26.09.2012³¹ enthaltenen flugbetrieblichen Definition der „Nacht“³² findet somit kein Flugbetrieb während der Nachtzeit statt, sodass auch keine fluglärmbezogene Beurteilung durchzuführen war.

7. Gefährdung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung

7.1 Unfallrisiko

Tatsachen, welche die Annahme rechtfertigen könnten, dass durch die Umwandlung des Segelfluggeländes in einen Sonderlandeplatz die öffentliche Sicherheit und Ordnung gefährdet sein könnte, sind nicht ersichtlich. Darüber hinaus treten bezüglich der auf dem bisherigen Segelfluggelände zugelassenen Luftfahrzeugarten keine Änderungen ein. Die Veränderungen sind lediglich flugbetrieblicher Art, und zwar insbesondere dahingehend, dass

³⁰ vgl. Hessischer VGH, Beschluss vom 19.05.2017, Az.: 9 C 1572/12.T, in juris Rn. 99 und 106)

³¹ Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 der Kommission vom 26.09.2012 zur Festlegung gemeinsamer Luftverkehrsregeln und Betriebsvorschriften für Dienste und Verfahren der Flugsicherung und zur Änderung der Durchführungsverordnung (EG) Nr. 1035/2011 sowie der Verordnungen (EG) Nr. 1265/2007, (EG) Nr. 1794/2006, (EG) Nr. 730/2006, (EG) Nr. 1033/2006 und (EU) Nr. 255/2010 (ABl. L 281 vom 13.10.2012, S. 1), zuletzt geändert durch Durchführungsverordnung (EU) 2020/886 der Kommission vom 26.06.2020 (ABl. 205 vom 29.06.2020, S. 14

³² „Nacht“ : die Stunden zwischen dem Ende der bürgerlichen Abenddämmerung und dem Beginn der bürgerlichen Morgendämmerung. Die bürgerliche Dämmerung endet am Abend und beginnt am Morgen, wenn sich die Mitte der Sonnenscheibe 6° unter dem Horizont befindet

– in beschränktem Umfang – einmotorige Flugzeuge und Ultraleichtflugzeuge den Sonderlandeplatz außerhalb des Segelflugzeugschleppbetriebs nutzen können, ohne dass hierzu eine besondere Außenstart- und –landeerlaubnis erforderlich ist.

Aus Gründen der Sicherheit und Unfallverhütung ist weiterhin - noch vor der Abnahmeprüfung durch die Luftfahrtbehörde - eine Landeplatzbenutzungsordnung (vgl. Nr. 3) zu erstellen und der Genehmigungsbehörde vorzulegen. Dem ist durch Aufnahme der Nebenbestimmung in Abschnitt B.I.6 Rechnung getragen.

Darüber hinaus erfolgt eine Abnahme durch die Genehmigungsbehörde und anschließende formelle Gestattung der Aufnahme des Flugbetriebs als Sonderlandeplatz. Die Genehmigungsbehörde veranlasst außerdem

- die Veröffentlichung wesentlicher Teile des Genehmigungsbescheides, die Regelung des Flugplatzverkehrs sowie die Gestattung der Betriebsaufnahme im Bekanntmachungsorgan „Nachrichten für Luftfahrer“ und
- die Aufnahme relevanter Daten, zusammen mit einer Sichtanflug- sowie einer Flugplatzkarte in das Luftfahrthandbuch (AIP – Teil VFR).

7.2 Flugplatzverkehr und Flugbetrieb (§ 22 LuftVO)

Für die Durchführung des Flugplatzverkehrs trifft die Genehmigungsbehörde besondere Regelungen auf der Grundlage einer gutachtlichen Stellungnahme der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH. Diese werden von ihr in den „Nachrichten für Luftfahrer“ (NfL) bekannt gemacht. Piloten von Luftfahrzeugen, die den Landeplatz anfliegen, sind gemäß § 22 Abs. 1 LuftVO verpflichtet, sich über die erlassenen Flugplatzverkehrsregelungen zu unterrichten und diese zu beachten.

7.3 Landeplatzbenutzungsordnung (§ 53 Abs. 1 i. V. m. § 43 LuftVZO)

Der Genehmigungsinhaber hat vor der Abnahmeprüfung und der Gestattung des Flugbetriebs als Sonderlandeplatz eine Flugplatzbenutzungsordnung zu erstellen und der Genehmigungsbehörde zur Genehmigung vorzulegen. In diese sind Verhaltenspflichten und Einzelanweisungen für Personen, die den Landeplatz benutzen bzw. betreten, sowie Vorschriften für die Alarmierung externer Feuerlösch- und Rettungskräfte aufzunehmen, um eine weitgehende Sicherheit für den Flugplatzbetrieb zu gewährleisten.

7.4 Brandschutz und Rettungswesen

Für den Sonderlandeplatz sind die „Richtlinien für das Feuerlösch- und Rettungswesen auf Landeplätzen“ vom 01.03.1983 (NfL I-72/83), geändert am 01.08.2016 (NfL 1-792-16) zu beachten. Diese betreffen nicht nur die Ausstattung mit entsprechender Feuerlösch- und Rettungsgerät, sondern zusätzlich das Herstellen bzw. Aufrechterhalten der Einsatzbereitschaft von Material und den hierfür vorgesehenen Personen. Bei Einhaltung der unter Abschnitt B.IV angeordneten Nebenbestimmungen wird entsprechend den zugelassenen Luftfahrzeugen den Erfordernissen des Brandschutzes und des Rettungswesens ausreichend Rechnung getragen.

8. Bewertung der Einwendungen/Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange

Durch das beteiligte **Ministerium für Umwelt und Verbraucherschutz** als oberste Naturschutzbehörde wurden in der abschließenden Stellungnahme vom 03.12.2019, AZ : D/1 – 458/19 Se, keine Einwendungen erhoben. Zum Inhalt der Stellungnahme wird auf Abschnitt F.III.1 verwiesen.

Das ebenfalls beteiligte **Ministerium für Inneres, Bauen und Sport** als oberste Landesplanungsbehörde erhob in seiner abschließenden Stellungnahme vom 03.06.2020, ebenfalls keine Bedenken gegen die Änderung der luftrechtlichen Genehmigung des Segelfluggeländes in einen Sonderlandeplatz. Die entsprechenden Kernaussagen sind in Abschnitt E.III.4 enthalten.

Die **Gemeinde Marpingen** stimmte auf der Grundlage des Gemeinderatsbeschlusses vom 03.06.2020 mit Schreiben vom 21.07.202 dem Vorhaben vorbehaltlos zu.

Grundlage der abschließenden Stellungnahme der außerdem beteiligten **Gemeinde Tholey** vom 12.06.2020 bildete der Gemeinderatsbeschluss vom 13.05.2020; die entsprechenden Argumentationen sind in Abschnitt E.III.3 aufgeführt. Die Genehmigungsbehörde kündigte in ihrer Antwort vom 03.07.2020 an, diese als Einwendungen zu werten und ihnen beim Fortgang des Verfahrens Rechnung zu tragen.

Die vorgetragenen Einwendungen werden wie folgt gewertet :

Die Gemeinde Tholey hat in ihrer Stellungnahme weder eine Verletzung ihrer Planungshoheit wie auch von kommunalen Selbstverwaltungsaufgaben vorgetragen, zumal das vorliegende Genehmigungsverfahren lediglich flugbetriebliche Änderungen zum Ziel hat und das Gemeindegebiet als Fläche nicht tangiert wird.

Im Übrigen haben sich zur Anfechtung fachplanerischer Maßnahmen durch eine Gemeinde nach der Rechtsprechung folgende Grundsätze herausgebildet :

- Eine Gemeinde kann in der Regel eine luftrechtliche Genehmigung nach § 6 LuftVG nur in beschränktem Umfang anfechten. So hat sie eine wehrfähige Rechtsposition, soweit ihre Planungshoheit auf dem eigenen Gemeindegebiet, ihre geschützte Rechtsposition als Trägerin kommunaler Einrichtungen oder die Erfüllung kommunaler Selbstverwaltungsaufgaben verletzt werden würde (vgl. VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 28.01.2021, AZ: 5 S 1361/18, in juris Rn. 36).
- Daneben kann sie sich auf ihre privatrechtliche Position als Eigentümerin betroffener Grundstücke (§ 903 des Bürgerlichen Gesetzbuches) berufen, wobei jedoch hier das Gewicht ihrer Interessen als geringer einzustufen ist. Der Grundrechtsschutz des Eigentums nach Artikel 14 Abs. 3 Satz 1 des Grundgesetzes (GG) steht ihr nicht zu (vgl. VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 28.01.2021, AZ: 5 S 1361/18, in juris Rn. 51; BVerwG, Beschluss vom 18.03.2008, AZ : 9 VR 5/07, in juris Rn. 12; BVerwG, Beschluss vom 08.07.1982, AZ : 2 BvR 1187/80).

- Eine Gemeinde kann eine luftrechtliche Genehmigung nicht einer allgemeinen Rechtmäßigkeitskontrolle zuführen. Sie ist nicht berechtigt, sich über die Anrufung der Verwaltungsgerichte zum „Kontrolleur“ der zur Wahrung örtlicher Belange jeweils berufenen staatlichen Behörden aufzuschwingen. Sie kann auch nicht die grundrechtlich geschützten Interessen ihrer Einwohner bei sich bündeln, indem sie diese als Sachwalterin der örtlichen Gemeinschaft geltend macht. Ihr kommen auch nicht deshalb „wehrfähige“ Rechte zu, weil der Allgemeinheit oder einzelnen Privatpersonen, die ihre Rechte selbst geltend machen können, ein Schaden droht (VG München, Urteil vom 23.10.2009, AZ: M 24 K 08.4174, in juris Rn. 64 mit weiteren Nachweisen). Eine Gemeinde kann eine Überprüfung der planerischen Abwägungsentscheidung einer Genehmigungsbehörde durch ein Gericht nur hinsichtlich ihrer eigenen Belange und der ihren Belangen gegenübergestellten, für das Vorhaben streitenden Belange verlangen. Ob andere gegen das Vorhaben sprechende Belange ordnungsgemäß berücksichtigt worden sind, kann sie demgegenüber ebenso wenig geltend machen wie die Frage, ob Rechtsnormen beachtet wurden, die nicht zu ihrem Schutz bestimmt sind (vgl. VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 28.01.2021, AZ: 5 S 1361/18, in juris Rn. 34; BVerwG, Urteile vom 06.11.2013, AZ: 9 A 9.12, in juris Rn. 18, sowie vom 09.11.2017, AZ: 3 A 2.15, in juris Rn. 34).
- Sie ist im Rahmen des verwaltungsgerichtlichen Rechtsschutzes auch nicht befugt, als Sachwalterin von Rechten Dritter bzw. des Gemeinwohls ihrer Bürger, wie z.B. Lärmschutzinteressen oder Beeinträchtigungen des Naturschutzes, geltend zu machen (ständige Rechtsprechung, vgl. u.a. BVerwG, Urteil vom 28.04.2016, AZ: 9 A 8.15, in juris Rn. 14).

Unter Berücksichtigung dieser Umstände war auf die in der Stellungnahme der Gemeinde Tholey vom 12.06.2020 enthaltenen Ausführungen nicht weiter einzugehen. Die Einwendungen werden daher zurückgewiesen. Die von der Gemeinde vorgetragene Beschränkung der Anzahl von Flügen von Klasse E-Flugzeugen hat dessen ungeachtet in modifizierter Form in der Beschränkung in Abschnitt A.V. ihren Niederschlag gefunden.

Zu den Ausführungen der Gemeinde Tholey hinsichtlich der Lärmbelastungen durch militärischen Flugbetrieb in der „TRA Lauter“ ist zu sagen, dass diesen Lärmbelastungen ein großer Teil der darunterliegenden Gemeinden im Saarland wie auch in Rheinland-Pfalz ausgesetzt ist. Jedoch ist hier für den unteren Luftraum im Bereich um den Flugplatz Marpingen zu ergänzen :

Im militärischen Luftfahrthandbuch (AIP) – Stand : Januar 2021 - ist in Abschnitt ENR 5.1, dort unter Nr. 2.2.3, eine periodische Schutzzone für das Segelfluggelände Marpingen festgelegt. Dessen horizontale Ausdehnung ist mit einem Radius von 3 NM (entsprechend rd. 5.500 m), einer vertikalen Ausdehnung von 1.500 ft AGL (entsprechend rd. 460 m über Grund) und zeitlichen Wirksamkeit jährlich vom 01.04. bis 30.09. festgelegt. Es ist aus der Erfahrung der Vergangenheit davon auszugehen, dass Militärluftverkehr in niedrigen Höhen oberhalb der Grenze der Schutzzone diesen Bereich ausspart. Die Schutzzone überdeckt unter anderem die Orte Tholey, Sotzweiler und Bergweiler in Gänze. Somit kann angenommen werden, dass diese Orte von direkten Überflügen durch Militärflugzeuge im Tiefflug (nicht aber innerhalb der TRA Lauter) ausgespart werden. Der Fluglärm von Militärflugzeugen, die sich innerhalb der TRA Lauter befinden bzw. nördlich des Schutzbereichs Übungsflüge im

Tiefflug durchführen, reichen allerdings in den Bereich dieser Orte hinein. Da auch am genehmigten Sonderlandeplatz weiterhin in überwiegendem Umfang Segelflugbetrieb stattfinden wird, wird nach derzeitigem Kenntnisstand bei zumindest dem Aufrechterhalten des aktuellen Umfangs des Flugverkehrs vom Weiterbestehen dieser Schutzzone ausgegangen.

Im Übrigen hat die lediglich für den zivilen Luftverkehr zuständige Genehmigungsbehörde keinen Einfluss auf den Umfang militärischen Flugverkehrs.

9. Bewertung der Einwendungen von privaten Dritten

Die durch private Dritte vorgebrachten Einwendungen sind in Abschnitt E.III.6 enthalten und betreffen weit überwiegend Befürchtungen zu einer Zunahme des Umfangs des Flugbetriebs und damit sich ausweitender Lärmimmissionen sowie Forderungen zu grundsätzlichen Reduzierungen durch Ersatz von Klasse E-Flugzeugen durch Ultraleichtflugzeuge und Elektrowinden für den Segelflugzeugschlepp.

Die Einwendungen sind nachfolgend sachlich zusammengefasst. Die Beurteilung erfolgt mit Nachweis entsprechend Abschnitt E.III.6 Buchstaben a bis t. Soweit Gegenäußerungen des Antragstellers in die Abwägung einbezogen worden sind, ergeben sich diese aus Abschnitt E.III.7.

Kritik an der Geeignetheit, Tauglichkeit und Brauchbarkeit des schalltechnischen Gutachtens (Abschnitt E.III.6 Buchstaben i und j)

Der Vortrag eines Einwenders, das schalltechnische Gutachten sei nicht geeignet, die Berücksichtigung der Erfordernisse des Schutzes vor Fluglärm zu belegen, wird zurückgewiesen.

So wird behauptet, das Gebiet der Gemeinde Tholey habe in der Abbildung 2-1³³ des schalltechnischen Gutachtens keine Aufnahme gefunden, obwohl die Schlepprouten in der Praxis im Wesentlichen über das Gebiet der Gemeinde Tholey geführt werden. Der Einwender hat hierbei zum einen übersehen, dass die Abbildung 2-1 einen Übersichtsplan des Segelfluggeländes sowie die Immissionsorte in Marpingen darstellt, also die Lage der in unmittelbarer Nähe des Flugplatzes befindlichen und von Fluglärm am stärksten offenen Wohnbereiche identifiziert.

Zum anderen führen die Schlepprouten zwar über das Gebiet der Gemeinde Tholey, jedoch nicht über Wohnbebauung, sondern an ihr vorbei und zwar so, dass zwischen den Ortsrändern von Tholey und Alsweiler gerade aus Lärmschutzgründen ein entsprechender horizontaler Abstand eingehalten wird. Die Wohnbebauung in der Gemeinde Tholey mit der größten Nähe zu den Schlepprouten ist der Immissionsort IO 11. Dessen Lage ist im schalltechnischen Gutachten identifiziert, der dort errechnete äquivalente Dauerschallpegel angegeben und auch in den flächenhaften Darstellungen der Lärmisophonen (Lärmkonturen) für die einzelnen Kennzeichnungszeiten dargestellt³⁴

³³ Schalltechnisches Gutachten Dr.- Ing. DRÖSCHER, dort Blatt 5

³⁴ wie vor, dort Blatt 13 bezüglich Dauerschallpegel, Anlagen 1 bis 3 bezüglich Lärmkarten

Zudem weist der Einwender auf einen angeblich bestehenden Widerspruch zwischen der Gesamtzahl der Starts in der Stellungnahme der DESELCONSULTING zur Verkehrsentwicklung für das Prognosejahr 2025 und dem im schalltechnischen Gutachten des Dr.-Ing. DRÖSCHER angegebenen Flugverkehrsaufkommen für dieses Jahr hin, um seine Auffassung, das schalltechnische Gutachten sei ungeeignet, zu belegen. So werde im Verkehrsentwicklungsgutachten für das Jahr 2025 7.450 Starts, abzüglich 540 Windenstarts, und damit eine verbleibende Gesamtzahl von 6.910 Starts prognostiziert³⁵, während im schalltechnischen Gutachten lediglich 4.750 Flüge³⁶ angesetzt seien. Für den Einwender ergibt sich damit eine Differenz von 2.160 Starts, die nach seiner Auffassung im schalltechnischen Gutachten gegebenenfalls zusätzlich zu berücksichtigen wären. Der Einwender lässt jedoch die folgenden Tatsachen außer Acht, die im Ergebnis keinerlei Raum für eine angebliche Differenz zwischen den Zahlen in den beiden Sachverständigengutachten gibt :

- In der Tabelle 4-2 der Stellungnahme zur Verkehrsentwicklung der DESELCONSULTING ist der geschätzte Gesamtumfang des Flugverkehrs aller Luftfahrzeuge für das Prognosejahr 2025 angegeben; damit sind auch alle Starts von Segelflugzeugen im Rahmen von Flugzeugschlepps, und zwar 2.160 (vgl. dort Spalte „Segel F-Schlepp“), eingerechnet. Diese wurden im F-Schlepp von Ultraleichtflugzeugen (vgl. dort Spalte „P 1.0 Schlepp“ = 250 Flüge) sowie von Schleppflugzeugen (vgl. dort Spalte „P 1.2“ – „Alle Schleppstarts ohne UL-Schleppflüge“ = 1.910 Flüge) in die Luft verbracht. Die Summe der so prognostizierten Starts der motorisierten Luftfahrzeuge (Gruppen P 1.0 bis P 1.3) ergibt 4.750 Flüge.
- Das schalltechnische Gutachten hat lediglich die Flüge mit motorisierten Luftfahrzeugen zu berücksichtigen, und damit die für das Jahr 2025 prognostizierten 4.750 Flüge³⁷. Die Differenz in den Zahlenangaben erklärt sich somit daraus, dass der in der Stellungnahme zur Verkehrsentwicklung angegebene Gesamtumfang auch die Segelflugzeugstarts umfasst.

Weiter führt der Einwender an, die Erfahrung der Vergangenheit habe gezeigt, dass die im Gutachten angegebenen Schlepprouten bzw. Platzrunden selbst von den bisher ortskundigen Piloten nicht regelhaft eingehalten würden. Darüber hinaus seien keine Aussagen hinsichtlich der Belastung der reinen Wohngebiete „Im Eidental“ und „Schrödersberg“ enthalten, die „An- und Abflugflächen“ seien zudem im technischen Bericht (Anmerkung : Eignungsgutachten der PROJECT:airport) jedoch „bis an die Grenze der Bebauung eines reinen Wohngebietes in Sotzweiler“ herangeführt worden. Die An- und Abflugflächen im dort eingestellten Lageplan (Anmerkung : Lageplan 1 des Eignungsgutachtens) dürften nach Ansicht des Einwenders eher die Realität des zukünftigen Start- und Landeverhaltens entsprechen als die Bezugnahme auf vorgegebene Start- und Schlepprouten, die regelhaft nicht eingehalten würden. Dem Vortrag des Einwenders, die Schlepprouten würden nicht eingehalten, ist der Antragsteller (vgl. Abschnitt E.III.7 Buchstabe g) sachlich begründet entgegengetreten.

Die vorstehenden Einwendungen werden berücksichtigt, führen jedoch nicht zu einer Ablehnung. Insbesondere konstruiert der Einwender aus den im Lageplan Nr. 1 des Eignungsgut-

³⁵ Stellungnahme zur Verkehrsentwicklung der DESELCONSULTING, dort Tabelle 4-2, Seite 26

³⁶ Schalltechnisches Gutachten Dr.-Ing. DRÖSCHER, dort Tabelle 4-1, Blatt 9

³⁷ wie vor, dort Tabelle 4-1, Blatt 9

achtens der PROJECT:airport eingezeichneten Darstellungen zur erforderlichen Hindernisfreiheit³⁸ der Umgebung eines Flugplatzes von Luftfahrthindernissen (Bestandteil des Nachweises der Geeignetheit der Umgebung eines Geländes als Flugplatz), dass der Flugbetrieb hiernach erfolgen würde statt nach den als Allgemeinverfügung erlassenen Regelungen des Flugplatzverkehrs gemäß § 22 LuftVO und der veröffentlichten Motorplatzrunde.

Auch der weitere Vortrag des Einwenders, für ihn sei nicht nachvollziehbar, wie das schalltechnische Gutachten zu den Angaben in Anlage 2 gelangt, und zudem seien Ausgangsparameter und Rechenschritte nicht dargelegt, wird zurückgewiesen. Zur Berechnung und Darstellung der Fluglärmimmissionen wurde vom Sachverständigen die Software CadnaA (CadnaA - Computer Aided Noise Abatement) der Firma Datakustik genutzt³⁹. Nach Herstellerangaben ist dieses die führende Software zur Berechnung, Darstellung, Beurteilung und Prognose von Umgebungslärm, und wird weltweit in mehr als 60 Ländern erfolgreich eingesetzt (Quelle : Webseite der Firma Datakustik). Die Software berücksichtigt unter anderem auch die Vorgaben der Landeplatz-Fluglärmleitlinie. Dem Einwender wird außerdem entgegengehalten, dass die Grundlagen in Ziffer 3 des schalltechnischen Gutachtens ausreichend klar ausgeführt sind. So sind dort unter anderem die Landeplatz-Fluglärmleitlinie, die DIN 45684-1 sowie die Orientierung an der DIN 18005 Teil 1 Beiblatt 1 angegeben.

Eine präzise Darstellung der Einzelschritte und der Berechnungen, wie diese Ergebnisse unter Verwendung eines für solche Zwecke eingesetzten Softwareprodukts zustande gekommen sind, ist unbeachtlich angesichts der Tatsache, dass der Wohnort Sotzweiler und das Wohngebiet des Einwenders [reines Wohngebiet; Orientierungswert 50 dB(A); Ergebnis lt. Gutachten maximal 38 dB(A) an Sonn- und Feiertagen] lediglich im Randbereich der Lärmkarte liegen.

Der Einwender bemängelt zudem, das schalltechnische Gutachten sei unbrauchbar, da es angeblich „nur von einer punktuellen Lärmquelle bezogen auf den Flugplatz Marpingen“ ausgehe, statt eine Lärmkarte bezogen auf die Flug- und Schlepprouten zu erstellen. Dieser Einwand wird ebenfalls zurückgewiesen. Dies ergibt sich aus den Ausführungen des Sachverständigen zu den zugrunde gelegten Richtlinien sowie insbesondere aus den Anlagen 2 bis 4 dieses Gutachtens. Aus diesen ist eindeutig erkennbar, dass sowohl Lärmkarten erstellt wurden als auch die Lärmverteilung entsprechend der Flug- bzw. Schleppwege dargestellt sind.

Wertverlust der Immobilie und Verletzung des Grundrechts auf Eigentum nach Artikel 14 Grundgesetz (Abschnitt E.III. 6 Buchstaben p und s)

Die Befürchtung mancher Einwender, durch die Umwidmung des Segelfluggeländes in einen Sonderlandeplatz träte ein Wertverlust ihrer Wohnimmobilie ein, wird zurückgewiesen. Die Einwender tragen nicht konkret vor, sondern beschränken sich vielmehr auf pauschale Behauptungen.

³⁸ Grundlage : Gemeinsame Grundsätze des Bundes und der Länder für die Anlage und den Betrieb von Flugplätzen für Flugzeuge im Sichtflugbetrieb vom 03.08.2012, veröffentlicht in den „Nachrichten für Luftfahrer“ als NFL I-92/13

³⁹ wie vor, dort Blatt 8

Die Bodenrichtwertkarte des Saarlandes (vgl. www.geoportal.saarland.de; Stand 2018) jedenfalls weist sowohl für die Gemeinde Marpingen wie auch für die Gemeinden in der näheren Umgebung keine signifikanten Unterschiede bzw. ein Wertgefälle von Grundstücken bezogen auf die Nähe zum seit rund 50 Jahren bestehenden Flugplatz aus. Inwiefern bei einem zukünftigen möglichen Verkauf einer Immobilie persönliche Vorstellungen zu erzielbaren Preisen erfüllt bzw. nicht erfüllt werden, ist dabei von vielerlei Faktoren abhängig und kann nicht allein auf die mehr oder minder große Nähe zu einem Flugplatz zurückgeführt werden.

Bedenken hinsichtlich der Eignung als Sonderlandeplatz wegen der Lage in der „Anflugkeule“ des Militärflughafens Ramstein sowie Fehlen der notwendigen Stellungnahme der DFS (Abschnitt E.III.6 Buchstabe k)

Der sowohl vom Segelfluggelände wie auch von US-Air-Base Ramstein ausgehende Flugbetrieb koexistiert seit Jahrzehnten. Durch die Umwidmung in einen Sonderlandeplatz verändert sich der Flugbetrieb auch nicht. Insofern sind die Bedenken des Einwenders, der dem Flugplatz Marpingen seine Eignung abspricht, unbeachtlich. Der Genehmigungsinhaber sensibilisiert vielmehr seine Mitglieder hier regelmäßig zu den Besonderheiten des Luftraums über dem Saarland, nicht nur hinsichtlich von und zur Air-Base fliegenden Militärflugzeugen, und gibt Verhaltenshinweise zur Vermeidung von Gefahren im Rahmen der so genannten „Good Airmanship“. Im Flug, und damit während der Nutzung des Luftraums, ist zudem jeder Pilot für die Sicherheit und für die Einhaltung der Luftverkehrsregeln selbst verantwortlich.

Die Genehmigung von Flugplätzen ist gemäß § 31 Abs. 1 Nr. 4 LuftVG den Ländern im Auftrag des Bundes übertragen. Gemäß Abs. 3 wird die Entscheidung auf Grund einer gutachtlichen Stellungnahme der DFS als zuständiger Flugsicherungsorganisation getroffen. Diese wurde am 17.12.2019 angefordert; die DFS gab ihre Stellungnahme am 23.01.2020 ab, in der keinerlei flugsicherheitliche Bedenken vorgetragen wurden, auch nicht hinsichtlich der US-Air-Base Ramstein. Die erforderliche gutachtliche Stellungnahme lag somit vor der Entscheidung über die Änderungsgenehmigung vor. Da diese zudem lediglich flugsicherheitliche Aspekte betrachtet, war sie auch weder den Gemeinden noch den Bürgern in der öffentlichen Auslegung bekanntzugeben.

Befürchtung einer enormen Belastung für Umwelt, Gesundheit und Natur durch dauerhaft Berieselung durch Giftstoffe (Abschnitt E.III.6 Buchstabe s)

Auf diese Einwendung kann erwidert werden, dass

- Segelflugzeugschlepps, sofern sie in Startrichtung Ost durchgeführt werden, weder über das Anwesen des Einwenders noch über den Ort Marpingen geführt werden,
- Landeanflüge über das Wohnhaus mit stark reduzierter Motorleistung und in erheblicher Höhe erfolgen,
- durch die schnell drehende Luftschraube Abgase im Luftstrom zudem sehr stark verwirbelt und verdünnt werden,

- die Zahl der jährlich hier startenden motorisierten Luftfahrzeuge aller Art weitaus niedriger ist als beispielsweise der Abgasausstoß des täglichen Kraftfahrzeugverkehrs auf der durch Marpingen führenden Landstraße L 133 (vgl. Verkehrsmengenkarte Saarland 2015 : 5.200 bzw. 8.200 KFZ) und
- die am Segelfluggelände wie auch am Sonderlandeplatz zugelassenen Luftfahrzeugarten über keine Vorrichtung zum Treibstoffnotablass verfügen.

Insgesamt ist die Einwendung nicht geeignet, die Genehmigungsentscheidung zu erschüttern. Aus allgemeinen Umweltschutzbelangen können grundsätzlich keine Verletzungen bzw. Betroffenheit subjektiver Rechte abgeleitet werden.

Allgemeine Befürchtung von steigendem Flugverkehr und einhergehendem Anstieg von Fluglärm (Abschnitt E.III.6 Buchstaben c, d, l, m und q)

Diese Befürchtungen werden sowohl von den Sammeleinwendern aus Tholey wie auch von einzelnen Bürgern aus den Orten Sotzweiler, Alsweiler und Marpingen geäußert. Die Einwendungen führen zu keiner anderen Beurteilung. Die Einwender verkennen dabei, dass

- die Stellungnahme zur zukünftigen Verkehrsentwicklung der DESELCONSULTING in ihrer Verkehrsprognose für das Jahr 2025, die gleichzeitig als Datengrundlage für die Berechnung zu erwartender Fluglärmimmissionen des schalltechnischen Gutachtens diente, in mehrfacher Hinsicht ein Worst-Case-Szenario unterstellt hat (vgl. Abschnitt F.III.6.3 und Stellungnahme der DESELCONSULTING, dort Nr. 4.3.1 und Tabelle 4-1, Seiten 24 und 25),
- das schalltechnische Gutachten trotz Zugrundelegen von Worst-Case-Szenarien selbst an Sonn- und Feiertagen als den Tagen mit dem anteilig höchsten Flugverkehrsaufkommen (vgl. dort Anlage 2, Kennzeichnungszeit „Sonn- und Feiertage“) in allen Wohngebieten in Tholey, Sotzweiler und Alsweiler der maximale äquivalente Dauerschallpegel einen Wert von weniger als 35 bzw. weniger als 40 dB(A) ausweist, der nach der Art des ausgewiesenen Wohngebiets (reines bzw. allgemeines Wohngebiet) weit bzw. erheblich unterhalb des Orientierungswerts der Landeplatz-Fluglärmleitlinie liegt,
- der Genehmigungsinhaber im Wege der Selbstbeschränkung beantragt hat, in der Genehmigung für den Sonderlandeplatz die Gesamtzahl der Flüge mit Klasse E-Flugzeugen außerhalb des direkten Segelflugzeugschlepps auf 600 pro Jahr begrenzt und die Zahl der Starts von am Landeplatz nicht stationierten Luftfahrzeugen auf täglich maximal fünf zu begrenzen.

Weitere Einschränkungen des Motorflugverkehrs wegen bestehender Belastungen durch Militärflugbetrieb im Interesse der Einwohner des Luftkurortes Tholey und aus touristischen Gründen dringend erforderlich (Abschnitt E.III.6 Buchstaben a, b und n)

Von einer Anzahl von Bürgern der Gemeinde Tholey, die im Rahmen einer gemeinsamen Erklärung Einwendungen vorbrachten, wird im Interesse ihrer Einwohner eine weitere Einschränkung des vom Flugplatz in der benachbarten Gemeinde Marpingen ausgehenden Motorflugverkehrs gefordert. Dies wird insbesondere damit begründet, dass eine erhöhte Belastung des Gemeindegebiets durch militärischen Flugbetrieb während der Woche bestehe,

der durch den Flugbetrieb aus Marpingen am Wochenende ergänzt würde. Darüber hinaus wäre Tholey Luftkurort und würde gerade am Wochenende von (ruhesuchenden) Touristen aufgesucht und der Motorflugbetrieb würde der Entwicklung des Tourismus entgegenwirken.

Die Einwendungen sind nicht geeignet, über die vom Genehmigungsinhaber selbst beantragten Begrenzungen hinaus weitere Beschränkungen anzuordnen.

Das Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm (FluLärmG) als Rechtsgrundlage zur Anordnung von eventuellen Beschränkungen von Flugverkehr kann im vorliegenden Genehmigungsfall nicht herangezogen werden. Lärmschutzbereiche für die niedrigste Kategorie von Flugplätzen nach diesem Gesetz wären erst bei Verkehrslandeplätzen mit Fluglinienverkehr und mindestens 25.000 Flugbewegungen/Jahr festzusetzen. Davon ist der Sonderlandeplatz sowohl nach der Definition als auch der Zahl der Flugbewegungen, erst recht von motorisierten Luftfahrzeugen, weit entfernt.

Für Landeplätze - und Segelfluggelände - gibt es dagegen keine gesetzliche Regelung zur Beurteilung des Fluglärms. Hier hat die Länderarbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz (LAI) den Ländern bei der Ermittlung vorhandener und zu erwartender Belastungen durch Fluglärm in der Umgebung von Landeplätzen empfohlen, die „Landeplatz-Fluglärmleitlinie“ empfohlen. Diese wurde auch im schalltechnischen Gutachten des Dr.-Ing. DRÖSCHER als Grundlage für die Beurteilung der Fluglärmbelastung in der Umgebung des Sonderlandeplatzes und auch in der Gemeinde Tholey herangezogen. Darin wurde auch der Ortsrand von Tholey (Immissionsort 11, Wohnbebauung Jugendherbergstraße) als den Flugstrecken nächstgelegener Punkt in die Fluglärmbeurteilung einbezogen. Deren Ergebnisse zeigen, dass die nach der Landeplatz-Fluglärmleitlinie heranzuziehenden Orientierungswerte der DIN 18005 Teil 1 Beiblatt 1 selbst an diesem Ort, und damit an allen von den Flugstrecken weiter entfernt liegenden Bebauungen der Gemeinde Tholey, weder überschritten oder erreicht, sondern vielmehr weit unterschritten werden. Dies zeigt deutlich, dass den Anforderungen des § 6 Abs. 2 LuftVG in Bezug auf zumutbaren Fluglärm ausreichend Rechnung getragen ist.

Gleiches gilt auch für die Beurteilung des Sachverhalts nach den Grundsätzen der Landeplatz-Lärmschutz-Verordnung (LärmSchutzV). Diese Rechtsverordnung regelt unmittelbar Einschränkungen des Flugbetriebs in zeitlicher Hinsicht, wenn auf dem jeweiligen Landeplatz jährlich mindestens 15.000 Flugbewegungen mit Flugzeugen, Motorseglern und Drehflüglern bis zu einer maximalen Startmasse von 9.000 kg durchgeführt werden. Diese Verordnung greift unmittelbar in den Flugbetrieb ein; sie ist insofern nicht geeignet, um im Zusammenhang mit Genehmigungsverfahren nach § 6 LuftVG unmittelbar Anwendung zu finden. Diese Regelungen zeigen jedoch deutlich vom Ordnungsgeber gewollte Grenzen der Zumutbarkeit von Fluglärm auf.

Bezogen auf die Situation in Marpingen wird daraus deutlich, dass sich der bestehende wie auch der geplante Flugbetrieb deutlich im Rahmen der Zumutbarkeit bewegen wird.

Der Verweis der Einwender auf den bestehenden militärischen Flugbetrieb über dem nördlichen Saarland und eine damit einhergehenden Lärmbelastungen kann jedenfalls nicht als

Begründung dienen, eine im Vergleich zu den bestehenden gesetzlichen Regelungen stärkere Einschränkungen des zulässigen Flugbetriebs am Sonderlandeplatz Marpingen zu fordern. An dieser Stelle wird außerdem auf die entsprechenden Ausführungen zur Stellungnahme der Gemeinde Tholey (vgl. Abschnitt F.III.8) verwiesen.

Der Vortrag eines Einwenders aus dem zur Stadt St. Wendel zugehörigen Ort Oberlinxweiler, eine Region die täglich mit militärischem Fluglärm extremst belastet werde, brauche an Wochenenden nicht noch zusätzlichen Fluglärm, führt zu keiner anderen Beurteilung. Zum einen konkretisiert der Einwender seinen Vortrag nicht, inwiefern der Fluglärm motorisierten Luftfahrzeugen des Flugplatzes Marpingen zuzurechnen ist, denn in der näheren Umgebung bestehen mehrere Landeplätze sowohl im Saarland wie in Rheinland-Pfalz. Zum anderen ist aufgrund europaweit geltender Luftverkehrsregeln für Sichtflugverkehr dieser grundsätzlich unter Einhaltung der festgelegten Mindestflughöhen zulässig. Letztendlich sind aufgrund der räumlichen Entfernung weder der Ort Oberlinxweiler noch sein Wohnanwesen durch den Flugplatzverkehr (Start-, Lande- und Platzrundenbereich) tangiert.

Unvereinbarkeit mit der Raumordnung und Landesplanung sowie dem Landesentwicklungsplan (Abschnitt E.III.6 Buchstabe e)

Der Auffassung eines Einwenders, das Vorhaben sei mit den Zielen der Raumordnung und Landesplanung nicht vereinbar, da im Landesentwicklungsplan als Flughäfen nur der Verkehrsflughafen Saarbrücken sowie der Verkehrslandeplatz Saarlouis-Düren vorgesehen seien, ein weiterer Landeplatz somit nicht vorgesehen und dadurch ausgeschlossen sei, ist unbeachtlich.

Das Ministerium für Inneres, Bauen und Sport als oberste Landesplanungsbehörde hat den Antrag mit entsprechenden Unterlagen geprüft und ist abschließend zu Ergebnis gekommen, dass keine landesplanerischen und verkehrsbezogenen städtebaulichen Belange der Änderungsgenehmigung entgegenstehen (vgl. Abschnitt E.III.4).

Der Landesentwicklungsplan ist das formale Instrument der Landesplanung im Saarland und das wichtigste Dokument der räumlichen Gesamtplanung. Er hat die Aufgabe, die vielfältigen Flächenansprüche an den Raum und die räumliche Verteilung der einzelnen Nutzungen unter Abwägung überörtlicher Gesichtspunkte zu koordinieren und zu sichern. Es lässt sich jedoch hieraus keineswegs ableiten, dass darin nicht enthaltene Einzelvorhaben bzw. Einrichtungen per se unzulässig sind bzw. sein sollen. Dies gilt für das Segelfluggelände bzw. für den Sonderlandeplatz Marpingen sowie auch unter anderem für das nicht in der Karte des Landesentwicklungsplans enthaltene Segelfluggelände in Dillingen-Diefflen und den Sonderlandeplatz Neunkirchen-Bexbach, welche Flugplätze entsprechend der Legaldefinition in § 6 Abs. 1 LuftVG sind und ebenfalls Jahrzehnte bestehen.

In diesem Zusammenhang sei abschließend erwähnt, dass im Landesentwicklungsplan des Saarlandes, Teilabschnitt „Umwelt“, Teil A : Textliche Festlegungen vom 13.07.2004, ausgeführt wird unter

- Randnummer (67) zur Ausweisung von Vorrangflächen für Windenergie
„Topographisch ungeeignete Bereiche wurden ebenfalls wie auch Flächen in der Nähe von Segelflugplätzen und sonstigen Landeplätzen ausgeschlossen.“

- Randnummer (117)

„Zum Schutz der Anwohner vor Fluglärm in Gebieten von Siedlungserweiterungen bzw. neuer Siedlungsflächen ist in der Bauleitplanung ein ausreichend großer Abstand zu Flugplätzen vorzusehen, damit eine Lärmbeeinträchtigung für die Bewohner vermieden wird.“

Es ist davon auszugehen, dass auch im Rahmen des derzeit in der Neuaufstellung befindlichen Landesentwicklungsplans entsprechende Belange der Luftfahrt Berücksichtigung finden werden.

Bedenken im Zusammenhang mit den Erfordernissen des Natur-, Landschafts- und Klimaschutz (Abschnitt E.III.6 Buchstaben f und h)

Mehrere Einwender machen Belange des Natur-, Landschafts- und Landschaftsschutzes geltend, die einer Genehmigung entgegenstünden. Ein Einwender führt an, in der weiteren Umgebung befänden sich ausgewiesene Naturschutzgebiete, FFH-Gebiete und Vogelschutzgebiete und das Vorhaben sei nach § 34 Bundesnaturschutzgesetz unzulässig.

Im Rahmen der allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalls gemäß § 9 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 UVPG wurde festgestellt, dass durch das Änderungsvorhaben Schutzgebiete betroffen sind. Das beteiligte Ministerium für Umwelt und Verbraucherschutz als oberste Naturschutzbehörde forderte daraufhin die Vorlage einer FFH-Verträglichkeitsstudie im Sinne des § 34 Abs. 2 Bundesnaturschutzgesetz.

Nachdem diese (FFH-Studie vom 22.09.2019 sowie Ergänzung vom 29.10.2019) durch den Antragsteller vorgelegt und vom MUV geprüft worden war, stellte Letzteres abschließend fest, dass die – im Übrigen bereits für das bisherige Segelfluggelände festgelegte und auch für einen Sonderlandeplatz unverändert beibehaltene – Platzrunde für Motorflugzeuge zu einer Betroffenheit des EU-Vogelschutzgebiets und FFH-Gebiets „Naturschutzgroßvorhaben III“ führt. Weiter hat es ausgeführt, dass sich Beeinträchtigungen nicht gänzlich ausschließen ließen, jedoch gleichzeitig bestätigt, dass eine erhebliche Beeinträchtigung des Gebiets nach derzeitigem Kenntnisstand nicht zu befürchten seien (vgl. Abschnitt F.III.1.4 zur verfahrensrechtlichen Beurteilung und F.III.5 zu den Belangen des Naturschutzes).

Hinsichtlich des Vortrags von Bedenken im Zusammenhang mit den Erfordernissen des Umwelt- und Naturschutzes können Einwender keine subjektiven Schutzansprüche herleiten :

„Inwieweit mit der Pflicht des Gesetzgebers zum Umweltschutz in Artikel 20a GG Individualrechte des Bürgers korrespondieren, hat das BVerfG bisher nicht vertieft erörtert. Einigkeit besteht in Schrifttum und Rechtsprechung dahingehend, dass Artikel 20a GG eine Norm des objektiven Verfassungsrechts ist und als solche keine subjektiven Rechte für den Einzelnen begründet.“ ... „Das Grundgesetz enthält kein eigenes Grundrecht auf Umweltschutz.“⁴⁰

Somit kann aus allgemeinen Umweltschutzbelangen grundsätzlich keine Betroffenheit oder Verletzung subjektiver Rechte abgeleitet werden.

⁴⁰ Andreas Voßkuhle, Aufsatz zu „Umweltschutz und Grundgesetz“, NVwZ 2013, 1-8

Die von Einwendern vorgebrachten Bedenken und Widersprüche des Vorhabens wegen des in westlicher Richtung in einer Entfernung von rd. 550 m beginnenden Landschaftsschutzgebiets (vgl. Abschnitt E.IV) verfangen nicht. Nach § 3 der Schutzgebietsverordnung sind zwar Veränderungen verboten, die geeignet sind, den Naturhaushalt zu schädigen, das Landschaftsbild zu verunstalten oder den Naturgenuss zu beeinträchtigen; dies betrifft jedoch nur Veränderungen im Schutzgebiet. Auch in § 4 der Verordnung nicht abschließend aufgeführte Maßnahmen, die der Erlaubnispflicht durch die Naturschutzbehörde unterliegen, betreffen physische Veränderungen, die innerhalb des Schutzgebiets stattfinden würden. Ziel dieser wie auch anderer Landschaftsschutzgebietsverordnungen ist es, die Landschaft vor schädlichen Veränderungen zu bewahren, die in ihm stattfinden. Das Überfliegen eines Teils des Landschaftsschutzgebiets durch Luftfahrzeuge, insbesondere in durch europaweit geltende luftrechtliche Vorschriften zugelassenen Flughöhen, stellt im Übrigen lediglich eine kurzzeitige Nutzung des Luftraums über solchen Gebieten dar und keine Inanspruchnahme des Gebietes selbst.

Klimaschutz und die Minderung von Treibhausgasemissionen ist letztlich eine globale Herausforderung, die von der gesamten Gesellschaft Anstrengungen fordert und alle Menschen und ihre Lebensbereiche umfassend betrifft. Diesen Zielen hat sich die Bundesregierung auch verpflichtet. Zu deren konkreten Umsetzung sind allerdings entsprechende Rechts- bzw. Zulassungsvorschriften erforderlich, die konkrete Ge- bzw. Verbote als Rechtsgrundlagen für das Handeln von Behörden enthalten müssen. Im Bereich der allgemeinen Luftfahrt sind jedoch bis dato keine Vorschriften erlassen, mit denen die Zulassung bzw. der Betrieb verbrennungsmotorgetriebener Luftfahrzeuge generell unterbunden bzw. eingeschränkt würde.

Verzicht auf den Segelflugzeugschlepp mit Schleppflugzeugen zugunsten des Einsatzes von (Elektro-)Schleppwinden bzw. Ultraleichtschleppflugzeugen (Abschnitt E.III.6 Buchstaben f und g)

Mit dem Vortrag von Einwendern, der Verzicht auf den Einsatz von Motorflugzeugen für den Segelflugzeugschlepp zu Gunsten des Einsatzes von Schleppwinden, möglichst von Elektrowinden, bzw. von Ultraleichtflugzeuge sei geboten, hat sich der Genehmigungsinhaber in seiner Gegenäußerung vom 20.08.2020 sachlich auseinandergesetzt. In für die Genehmigungsbehörde nachvollziehbarer und überzeugender Weise (vgl. Abschnitt E.III.7) hat dieser dargelegt, warum weiterhin E-Klasse-Flugzeuge zum Segelflugzeugschlepp eingesetzt werden und insbesondere Elektrostartwinden nicht zum Einsatz kommen können.

Doch selbst wenn eine solche Lösung technisch machbar und finanziell tragbar wäre, könnte hieraus kein Anspruch auf Umsetzung erwachsen.

Befürchtungen zu einer Zunahme der Flugbewegungen der Lärmbelastungen der Anwohner des Wohngebiets nördlich des Sonderlandeplatzes und durch Fluglärm krank zu werden; Durchführung von Schleppflügen direkt über die Wohnanwesen (Abschnitt E.III.6 Buchstaben o und t)

Eine übermäßige Zunahme der Fluglärmbelastungen bei einem Anstieg der Flugbewegungen ist für das nördlich fast angrenzende Wohngebiet trotz des Vortrags der Einwender nicht zu befürchten. Das schalltechnische Gutachten kommt zu folgenden Ergebnissen :

- die nächstgelegene schutzbedürftige Wohnbebauung des betrachteten Wohngebiets betrifft das Anwesen „Hinter der Kirche 17“ (wie allgemeines Wohngebiet);
- hinsichtlich der Lärmbeurteilung gelten „Sonn- und Feiertage“ als ungünstigste Kennzeichnungszeit, da an diesen Tagen der größte Anteil an Flugbewegungen stattfindet (vgl. schalltechnisches Gutachten, Nm. 4.1 und 4.3);
- der Orientierungswert für das Wohngebiet, das wie ein allgemeines Wohngebiet zu betrachten ist, liegt nach der Landeplatz-Lärmleitlinie und DIN 18005 Teil 1 Blatt 1 bei einem äquivalenten Dauerschallpegel von 55 dB(A) $L_{pAeq, Tag}$;
- nach Nr. 4.3 der Leitlinie sollten baurechtliche Maßnahmen eingeleitet werden, sofern der jeweilige Orientierungswert um mindestens 5 dB überschritten wird. Wird dieser Wert um weniger als 5 dB überschritten, sollten Maßnahmen erwogen werden, wobei dem besonderen Ruheanspruch an Sonn- und Feiertagen Rechnung getragen werden sollte. Dieser Orientierungswert wird im Ergebnis der Berechnungen für das Wohngebiet nicht einmal erreicht, sondern der mit 49 dB(A) berechnete äquivalente Dauerschallpegel wird sogar um mindestens 6 dB(A) unterschritten (vgl. schalltechnisches Gutachten, Tabelle 5-1 und Anlage 2 – Lärmkarte Kennzeichnungszeit „Sonn- und Feiertage“).

Die Genehmigungsbehörde folgt diesen Ergebnissen.

Hinsichtlich des Vortrags der Einwender werden diese entsprechend Nr. 4.3 der Leitlinie an dieser Stelle besonders darauf hingewiesen, dass bei Nutzungen außerhalb des Gebäudes (z.B. Garten oder Terrassen an Wohngebäuden) sich die Bauherren – dies gilt damit auch für Bewohner von Bestandsgebäuden – aufgrund eigener Entscheidung erhöhten Lärmimmissionen aussetzen.

Die Einwender monieren zudem, dass bei Wetterlagen mit Wind aus östlicher Richtung sowohl Schleppstarts mit Motorflugzeugen wie auch Starts von Motorflugzeugen über die Wohnhäuser des nördlich angrenzenden Wohngebiets durchgeführt werden. Dem wird mit der Nebenbestimmung in Abschnitt B.V. dieses Bescheides Rechnung getragen, dass bei Starts in östlicher Richtung (Pistenrichtung 10) zur Vermeidung übermäßigen Fluglärms Überflüge über die Wohnbebauung, und damit auch der Wohngrundstücke des nördlich des Flugplatzes gelegenen Wohngebiets, nach Möglichkeit zu vermeiden sind. Ein konkretes Verbot, diese Wohngrundstücke zu überfliegen kann jedoch aufgrund des § 1 LuftVG, wonach die Nutzung des Luftraums grundsätzlich frei ist, nicht angeordnet werden. Darüber hinaus können Luftfahrzeugführer von Regelungen abweichen, wenn die Umstände eine solche Abweichung im Interesse der Sicherheit absolut notwendig machen⁴¹, also soweit es aus flugbetrieblichen Gründen zur Vermeidung von Gefahren für die Sicherheit des Luftverkehrs und von Dritten unbedingt erforderlich ist. Hinsichtlich etwaigen Lärmbeeinträchtigungen beim Aufenthalt im Außenbereich der Wohngebäude wird in diesem Zusammenhang nochmals auf den besonderen Hinweis oben verwiesen.

⁴¹ vgl. Anhang SERA 2010 Buchstabe a und SERA 2015 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012; vollständige Zitierung in Fußnote 4

Abschließend wird noch angemerkt, dass die Genehmigungsbehörde bereits für das Segelfluggelände am 09.04.2013 eine Flugverkehrsregelung gemäß § 21a LuftVO (alter Fassung; jetzt § 22 Abs. 1 Satz 2) in Form einer von allen Nutzern zu beachtenden Allgemeinverfügung erlassen hatte, die in den „Nachrichten für Luftfahrer“ als NfL I-96/13 veröffentlicht wurde. Danach

„...sollen motorgetriebene Luftfahrzeuge bei Starts“... „in Richtung 10“... „möglichst früh nach Norden abdrehen, sofern dies nach der Entscheidung der verantwortlichen Luftfahrzeugführer gefahrlos möglich ist“.

Diese Regelung ist auch in den beiden zugehörigen Anlagen zur Flugverkehrsregelung (Darstellung der Platzrunde und der Flugzeugschleppstrecken) zu ersehen. Zu berücksichtigen ist jedoch, dass solche zeichnerischen Festlegungen nach der Rechtsprechung lediglich Ideallinien darstellen, die den tatsächlichen Flugverlauf nur annähernd abbilden können.

Befürchtung zukünftiger Anträge auf Erhöhung der Flugbewegungszahlen mit allen negativen Konsequenzen (Abschnitt E.III.6 Buchstabe r)

Die Ausführungen des Einwenders werden zurückgewiesen. Sein Wohnanwesen liegt im südöstlichen Teil des zur Gemeinde Marpingen gehörenden Ortsteils Alsweiler (allgemeines Wohngebiet „Lindensiedlung“). Für diesen Bereich ist im schalltechnischen Gutachten für die ungünstigste Kennzeichnungszeit „Sonn- und Feiertage“ ein äquivalenter Dauerschallpegel von 35 bis 36 dB(A) errechnet worden. Der Orientierungswert für ein allgemeines Wohngebiet von 55 dB(A) wird um 14 bis 15 dB(A) unterschritten. Hinsichtlich der Nutzungen außerhalb von Gebäuden gilt der besondere Hinweis in Abschnitt F.III.6.2.

An der niedrig zu bewertenden Lärmsituation ändert auch grundsätzlich nicht, dass Luftfahrzeuge, die die Flugstrecke 28 C⁴² nutzen, in – allerdings entsprechender Höhe – über den Gemeindeteil Alsweiler hinwegfliegen.

Die festgelegte Platzrunde für motorgetriebene Luftfahrzeuge ist in einer seitlichen Entfernung von rund 1.000 m vom Wohnanwesen des Einwenders und umfasst in diesem Bereich das Ende des so genannten Gegenanflugs und den Beginn des Queranflugs. Dieser Teil der Platzrunde wird von motorgetriebenen Luftfahrzeugen mit stark reduzierter Drehzahl befliegen, da diese hier damit beginnen, zur Vorbereitung der Landung die Platzrundenhöhe zu verlassen und Flughöhe abzubauen. Dadurch stellt sich die Fluglärmbelastung in der Realität als noch niedriger dar.

Das aktuelle Genehmigungsverfahren vermittelt dem Antragsteller im Übrigen keine Ansprüche für die Zukunft auf weitere Ausweitungen des Flugbetriebs. Solche wären einem neuen Genehmigungsverfahren vorbehalten, in dem die Fluglärmbelastungen erneut zu prüfen wären.

⁴² Ingenieurbüro Dr.-Ing. DRÖSCHER, schalltechnisches Gutachten, Tabellen 4-2 bis 4-4, Blatt 11 und 12, sowie Anlage 1 – Übersicht über das Segelfluggelände und Flugstrecken

G. Kostenentscheidung

Die Luftfahrtbehörden erheben für Amtshandlungen im Bereich der Luftfahrtverwaltung Kosten (Gebühren und Auslagen) nach der Kostenverordnung der Luftfahrtverwaltung (LuftkostV) vom 14.02.1984 (BGBl. I, S. 346), zuletzt geändert durch Artikel 3 der Verordnung vom 09.03.2021 (BGBl. I S. 338).

Die Kosten des Verfahrens hat der Aero-Club Saar e.V. als Antragsteller zu tragen (§ 1 Abs. 1 LuftKostV i. V. m. §§ 1 und 13 Abs. 1 Verwaltungskostengesetz – VwKostG -).

Die Kostenfestsetzung bleibt einem gesonderten Bescheid vorbehalten.

H. Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Bescheid kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage beim Verwaltungsgericht des Saarlandes in 66740 Saarlouis, Kaiser-Wilhelm-Straße 15, schriftlich oder zur Niederschrift bei dem Urkundsbeamten der Geschäftsstelle dieses Gerichts erhoben werden.

Die Klage kann auch in elektronischer Form nach Maßgabe der Verordnung für den elektronischen Rechtsverkehr mit Gerichten und Staatsanwälten im Saarland erhoben werden.

Die Klage muss den Kläger, den Beklagten und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen. Sie soll einen bestimmten Antrag enthalten; die zur Begründung dienenden Tatsachen und Beweismittel sollen angegeben werden. Der Klage und allen Schriftsätzen nebst Anlagen sollen Abschriften für die übrigen Beteiligten sowie die angefochtene Entscheidung in Urschrift oder in Abschrift beigelegt werden.

Eine Anfechtungsklage gegen die Kosten des Verfahrens entfaltet allerdings nach § 80 Abs. 1 Satz 1 und Abs. 2 Nr. 1 der Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO) keine aufschiebende Wirkung.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag



Manuela Fries