



Flugbetriebsgemeinschaft Pattonville e.V.
- Vorstandssprecher Hr. Lehmann -
Weißenfelser Ring 18
70806 Kornwestheim

Mobilität, Verkehr, Straßen

Name: Hr. Stolle
Geschäftszeichen: RPS46_2-3846-304/3
(bei Antwort bitte angeben)
Datum: 27.06.2025

AUSFERTIGUNG

Änderungsgenehmigung SLP Pattonville (§ 6 LuftVG)

Anlagen

- (1) Lärmgutachten vom 25.04.2025
- (2) Betriebskonzept „Fliegen ohne Betriebsleitung“

Anhang 1 zu Ziff. A. VII

- *Bedingungen und Hinweise zur Durchführung von passiven Lärmschutzmaßnahmen*

Auf Antrag der Flugbetriebsgemeinschaft Pattonville e.V. vom 22.12.2023 ergeht in Bezug auf den SLP Pattonville folgende

Änderungsgenehmigung:



A. Tenor

- I. Ziff. A. IV. 2a der Genehmigung vom 22.10.2008 (Az.: 46-3846 LB Pattonville) wird wie folgt neu gefasst:

„Die Zahl der Flugbewegungen von Rettungshubschraubern wird auf max. 4.500 Flugbewegungen pro Jahr festgelegt.

Für den Nachtzeitraum (22:00 – 06:00 Uhr) sind pro Jahr max. 800 Flugbewegungen von Rettungshubschraubern zulässig.“

Ziff. B. 26 der Genehmigung vom 22.10.2008 (Az.: 46-3846 LB-Pattonville) wird ersatzlos gestrichen.

- II. Ziff. A. IV. 2b der Genehmigung vom 22.10.2008 (Az.: 46-3846 LB Pattonville) wird wie folgt neu gefasst:

„Luftfahrzeuge gemäß Ziffer II Nr. 1.1 dürfen insgesamt maximal 30 Starts und 30 Landungen pro Tag durchführen.“

- III. Ziff. A. II. 2. der Genehmigung vom 22.10.2008 (Az.: 46-3846 LB Pattonville), zuletzt geändert durch Änderungsgenehmigung vom 18.05.2015 (Az.: 46-3846/ LB Pattonville), wird ersatzlos gestrichen.

Ziff. A. II. wird wie folgt ergänzt:

Luftfahrzeuge der Luftfahrzeuggruppe P 1.0 (UL-Flugzeuge) und P 1.1 (Motorsegler) dürfen max. den Schallleistungspegel der Tabelle 6 der DIN 45684-1:2013-07 abzüglich 5 dB aufweisen; anderenfalls sind sie wie Luftfahrzeuge der Luftfahrzeuggruppe P 1.2 gemäß A.II.1.1 i.V.m. A. IV. 2b zu behandeln. Für Luftfahrzeuge der Luftfahrzeuggruppe P 1.2 und P 1.3 (ein- und mehrmotorige Flugzeuge) gelten die Schallleistungspegel der Tabelle 6 der DIN 45684-1:2013-07.



- IV. Ziff. A. IV. 1a der Genehmigung vom 22.10.2008 (Az.: 46-3846 LB/ Pattonville), zuletzt geändert durch Änderungsgenehmigung vom 18.05.2015 (Az. 46-3846/LB Pattonville), wird wie folgt geändert:

Betriebszeiten für motorgetriebene Luftfahrzeuge:

Montag bis Samstag von 07:00-20:00 Ortszeit.

Landungen nach einem Überlandflug sind bis 22:00 Uhr Ortszeit zulässig.

Sonn- und Feiertage:

09:00 Uhr bis 13:00 Uhr Ortszeit und 15:00 Uhr bis 20:00 Uhr Ortszeit.

Landungen nach einem Überlandflug sind zudem zwischen 13:00 Uhr und 15:00 Uhr Ortszeit sowie zwischen 20:00 Uhr und 22:00 Uhr Ortszeit zulässig.

- V. Abschnitt B. 21 der Genehmigung vom 22.10.2008 (Az. 46-3846 LB/Pattonville) wird durch folgende Regelung ersetzt:

a) Flugbetrieb darf – mit Ausnahme der Fälle gem. lit. b) – ohne Anwesenheit einer Betriebsleitung stattfinden. Der Flugplatzbetreiber kann jedoch den Einsatz einer Betriebsleitung freiwillig bestimmen.

b) In den im Betriebskonzept (s. Anhang 3) genannten Fällen wird gem. § 53 Abs. 3 LuftVZO eine Betriebsleitung verlangt.

c) Hinsichtlich der „Aufgaben und Befugnisse“ sowie der „Qualifikation“ der Betriebsleitung gilt Ziff. 4 bzw. Ziff. 8 der „Grundsätze über die Betriebsleitung auf Landeplätzen und Segelfluggeländen ohne Flugverkehrsdienste“ (NfL 2024-1-3106).

d) Der Flugbetrieb ohne Betriebsleitung entbindet den Flugplatzbetreiber nicht von der Erfüllung notwendiger Aufgaben zum Erhalt des betriebssicheren Zustands des Flugplatzes und zum ordnungsgemäßen Betrieb. Auf Ziff. C. 3 der Genehmigung vom 22.10.2008 (Az. 46-3846 LB/Pattonville) wird hingewiesen.

e) *Unabhängig von den Regelungen des § 7 Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO) sind sämtliche Unfälle oder Störungen unverzüglich der Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung und der Genehmigungsbehörde mitzuteilen.*

Diese Regelung steht unter der aufschiebenden Bedingung, dass die Regelung des Flugplatzverkehrs am Sonderlandeplatz EDTQ (§ 22 LuftVO) auf Grundlage einer gutachterlichen Stellungnahme der DFS entsprechend angepasst und anschließend in den Nachrichten für Luftfahrer (NfL) veröffentlicht wird.

VI. Hinsichtlich Ziff. I wird die sofortige Vollziehung angeordnet.

VII. Ziff. „B“ (Nebenbestimmungen) der Genehmigung vom 22.10.2008 (Az.: 46-3846 LB Pattonville) wird um folgende Nebenbestimmung (Auflage) ergänzt:

„28.

Der Flugplatzbetreiber hat auf Antrag den Grundstückseigentümern im Allgemeinen Wohngebiet von Pattonville, an deren Gebäudefassade der schalltechnische Orientierungswert für den nächtlichen äquivalenten Dauerschallpegel von 45 dB(A) überschritten wird (s. Anlage 5 des Lärmgutachten v. 25.04.2025; Gutachten 14726-02), unter den Bedingungen und Hinweisen gemäß Anhang 1 zu dieser Entscheidung die angemessenen Aufwendungen zu erstatten, die durch den Einbau von schallgedämmten Außenluftdurchlässen (ALD) entstehen.“

VIII. Alle übrigen Regelungen, Auflagen und Hinweise der Genehmigung vom 22.10.2008 (Az.: 46-3846 LB Pattonville) in der Fassung der Änderungsgenehmigung vom 18.05.2015 bleiben von dieser Genehmigungsänderung unberührt.

B. Sachverhalt

Das Fluggelände in Pattonville wurde bereits vor dem 2. Weltkrieg von der Wehrmacht zu fliegerischen Zwecken genutzt. Nach Kriegsende übernahm die US-Army das Gelände als „Ludwigsburg Army Airfield“ und baute es aus. Eine zivile Mitnutzung des Militärflugfeldes wurde ermöglicht, zunächst mittels Außenstart- und Außenlandeurlaubnissen. Anfang des Jahres 1979 wurde die Flugbetriebsgemeinschaft Ludwigsburg-Pattonville e.V. (später: Flugbetriebsgemeinschaft Pattonville e.V.) von allen den Platz nutzenden Vereinen gegründet. Ende 1988 wurde schließlich eine zivile Flugplatzgenehmigung gegenüber der Flugbetriebsgemeinschaft erteilt. Seit 2009 ist der Rettungshubschrauber „Christoph 51“ am Flugplatz Pattonville stationiert (Verlegung vom Flughafen Stuttgart nach Pattonville).

Nach bisheriger Genehmigungslage bestehen sowohl für den Rettungshubschrauber-Betrieb, als auch für den „Vereins-Flugbetrieb“ verschiedene Beschränkungen. Hinsichtlich des Rettungshubschrauber-Betriebs besteht die Einschränkung, dass *„bei Rettungs- und Verlegungseinsätzen zur Nachtzeit (22:00 - 06.00 Uhr) nur 1 Landung stattfinden darf“*. Zudem wurde *„die Zahl der Flugbewegungen von Rettungshubschraubern auf maximal 2400 pro Jahr festgelegt“* (s. Ziff. A. IV. 2a der Genehmigung v. 22.10.2008; 46-3846 LB Pattonville). Hinsichtlich des Vereins-Flugbetriebs bestehen bspw. Beschränkungen in Bezug auf die Anzahl von „Landungen“ sowie in Bezug auf die Anzahl der am Landeplatz stationierten Luftfahrzeuge.

Im Zuge der „Reform der Luftrettung“ hat das Land Baden-Württemberg im November 2022 die - künftig 10 - Luftrettungsstandorte bekanntgegeben. Die Standortentscheidungen setzen die fachlichen Empfehlungen der *„Struktur- und Bedarfsanalyse der Luftrettung in Baden-Württemberg“* aus dem Jahr 2020 um, die das Land beim Institut für Notfallmedizin und Medizinmanagement des Klinikums der Universität München (kurz: INM) erstellen ließ. Im Rahmen dieser Entscheidung wurde der Sonderlandeplatz Pattonville als zweiter 24-Stunden Standort ausgewiesen. Infolgedessen wurde vom Land BW über den Platzbetreiber eine Ausweitung des Rettungshubschrauberbetriebs am Standort Pattonville beantragt.

Zugleich hat die Flugbetriebsgemeinschaft Pattonville e.V. als Platzbetreiber für den Vereins-Flugbetrieb die Aufhebung von bisher bestehenden Beschränkungen beantragt.

I. Antragsgegenstand

1. Rettungshubschrauber-Betrieb

Gem. Ziff. 1.1 und Ziff. 1.2 des Antrags wurde hinsichtlich des Rettungshubschrauberbetriebs beantragt:

- eine Ausweitung des Rettungshubschrauberbetriebs auf insgesamt 4.500 Flugbewegungen pro Jahr und
- eine Ausweitung des Nachtflugbetriebs (22:00 – 06:00 Uhr) auf 800 Flugbewegungen pro Jahr.

Der Antrag zielt somit auf Änderung der Ziff. A. IV. 2a der Genehmigung v. 22.10.2008 (Az.: 46-3846 LB Pattonville).

2. Vereins-Flugbetrieb

Hinsichtlich des Vereins-Flugbetriebs wurden folgende Änderungen bzw. Erweiterungen beantragt:

Bzgl. Flugbewegungen

- a) Aufhebung der Beschränkung der maximalen Anzahl an zulässigen Landungen pro Tag für Ultraleichtflugzeuge.
- b) Aufhebung der Beschränkung der maximalen Anzahl an zulässigen Landungen pro Jahr für alle motorgetriebenen Luftfahrzeuge.
- c) Aufhebung der Beschränkung der maximal zulässigen Landungen pro Tag für nicht am Sonderlandeplatz stationierte motorgetriebene Luftfahrzeuge (PPR).

Die Anträge zielen somit auf Änderung von Ziff. A. IV. 2b der Genehmigung v. 22.10.2008 (Az.: 46-3846 LB Pattonville).

Bzgl. der Anzahl stationierter Luftfahrzeuge

Aufhebung der Obergrenze für die Stationierung motorgetriebener Luftfahrzeuge.

Der Antrag zielt somit auf Änderung von Ziff. A. II. 2. der Genehmigung v. 22.10.2008 (Az.: 46-3846 LB Pattonville).

Bzgl. Betriebszeiten

Neuregelung der Betriebszeiten wie folgt (alle Zeiten in gesetzlicher Ortszeit)

In Klammern: Betriebszeiten nur für Landungen:

Montag bis Samstag: 07:00-20:00 (22:00) Uhr

Sonntag und Feiertag: 09:00-13:00 (15:00) Uhr

15:00-20:00 (22:00) Uhr

Der Antrag zielt somit auf Änderung von Ziff. A. IV. 1a der Genehmigung v. 22.10.2008 (Az.: 46-3846 LB Pattonville).

Bzgl. Flugleiter

Aufhebung der Pflicht zur Anwesenheit eines Flugleiters

Der Antrag zielt somit auf Änderung von Ziff. B. 21 der Genehmigung v. 22.10.2008 (Az.: 46-3846 LB Pattonville).

Mit Schreiben vom 22.12.2023 beantragte die Flugbetriebsgemeinschaft Pattonville e.V. als Flugplatzbetreiber des SLP Pattonville die vorgenannten Änderungen/Erweiterungen der Flugplatzgenehmigung.

Mit Antrag wurden zwei Lärmgutachten vorgelegt (Gutachten 14726-01 v. 02.11.2023 bzgl. der Lärmimmissionen des Vereins- und Rettungshubschrauber-Flugbetriebs im Tagzeitraum (06:00 – 22:00 Uhr); Gutachten 14198-01 v. 24.01.2023 bzgl. Lärmimmissionen im Nachtzeitraum (22:00 – 06:00 Uhr) durch Rettungshubschrauberbetrieb).

Im April 2025 wurde der Genehmigungsbehörde ein überarbeitetes Lärmgutachten (s. Anlage 1) vorgelegt.

C. Rechtliche Würdigung

I. Formelle Voraussetzungen

Das Regierungspräsidium Stuttgart ist für die Entscheidung über den Antrag auf Änderung der Flugplatzgenehmigung (Verfahren nach § 6 LuftVG) am SLP Pattonville gemäß § 31 Abs. 2 Nr. 4 LuftVG i.V.m. 50 LuftVZO i.V.m. § 1 der Verordnung der Landesregierung und des Verkehrsministeriums über Zuständigkeiten auf dem Gebiet der Luftverkehrsverwaltung (LuftVVerwZustV BW) örtlich und sachlich zuständig.

Die Flugbetriebsgemeinschaft Pattonville e.V. ist als Flugplatzbetreiber antragsbefugt.

Die auf das Genehmigungsverfahren anzuwendenden Vorschriften ergeben sich aus einer Gesamtschau verschiedener Gesetze. § 6 Abs. 5 Satz 1 LuftVG erklärt einige Vorschriften des Planfeststellungsverfahrens (§ 73 Absatz 3a, § 75 Absatz 1a sowie § 74 Abs. 4 und 5 VwVfG) für entsprechend anwendbar. Daneben gelten für die Genehmigung von Landeplätzen die §§ 49 ff. LuftVZO. Die Ausgestaltung des Genehmigungsverfahrens obliegt im Übrigen den Ländern. Gemäß § 1 Abs. 1 Nr. 2 und Abs. 3 VwVfG gelten insoweit die Verwaltungsverfahrensgesetze der Länder (Schiller in Grabherr/Reidt/Wysk, § 6 Rn. 441).

Die konkrete Ausgestaltung erfolgt letztlich nach pflichtgemäßem Ermessen der Genehmigungsbehörde (Schiller in Grabherr/Reidt/Wysk, § 6 Rn. 454). Das Regierungspräsidium Stuttgart als zuständige Luftfahrtbehörde hat das Verfahren unter Beteiligung der betroffenen Städte, der Träger öffentlicher Belange sowie der Öffentlichkeit durchgeführt.

Die Städte und Träger öffentlicher Belange wurden am 28.05.2024 angehört. Angehört wurden:

- die Städte Kornwestheim, Remseck a.N. und Stuttgart
- das Landratsamt Ludwigsburg
- die höhere Raumordnungsbehörde (Ref. 21, Regierungspräsidium Stuttgart)
- die höhere Naturschutzbehörde (Ref. 55, 56 Regierungspräsidium Stuttgart)
- Ref. 45 Regierungspräsidium Stuttgart (Regionales Mobilitätsmanagement)
- der Verband Region Stuttgart
- die Zweckgemeinschaft Pattonville
- das Polizeipräsidium Stuttgart, und Polizeipräsidium Ludwigsburg
- die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH und das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF)
- die Netze BW GmbH
- das Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr (BAIUDBw)
- die Stuttgarter Straßenbahnen AG (SSB)
- das Landesamt für Geoinformation und Landentwicklung BW (LGL)

Die Beteiligung Dritter (Anwohner) war aufgrund des durchgeführten Anhörungsverfahrens mit Öffentlichkeitsbeteiligung gewährleistet. Die Antragsunterlagen waren vom 03. Juni – 05. Juli 2024 in den betroffenen Städten zu Einsichtnahme öffentlich ausgelegt. Zudem waren die Unterlagen im gleichen Zeitraum auf der Internetseite des Regierungspräsidiums Stuttgarts abrufbar.

Auf die Auslegung (sowie die Möglichkeit des Internetabrufs) wurde bei der Stadt Remseck a.N. durch die Bekanntmachung im Amtsblatt Remseck Nr. 22 vom 29.05.2024, bei der Stadt Kornwestheim durch die Bekanntmachung in der Kornwestheimer Zeitung vom 29.05.2024, bei der Stadt Stuttgart durch die Bekanntmachung im Amtsblatt Stuttgart Nr. 22 vom 31.05.2024 hingewiesen.

Bei den Städten und beim Regierungspräsidium Stuttgart wurden zahlreiche Einwendungen erhoben, welche die Anzahl von 50 Einwendungen übersteigen. Die Zustellung der Genehmigungsentscheidung kann somit gem. § 6 Abs. 5 LuftVG i.V.m. § 74 Abs. 5 VwVfG durch eine öffentliche Bekanntmachung ersetzt werden.

II. Materielle Voraussetzungen

1. Rechtsgrundlage

Die Änderungsgenehmigung beruht auf § 6 Abs. 4 S. 2 LuftVG. Danach bedarf es einer genehmigungspflichtigen Änderung der Flugplatzgenehmigung, wenn die Anlage oder der Betrieb des Flugplatzes wesentlich erweitert oder geändert werden soll.

Eine Erweiterung oder Änderung von Anlage oder Betrieb des Flugplatzes umfasst begrifflich jede Abweichung vom genehmigungsrechtlich festgelegten Anlagenbestand und Betriebsumfang (vgl. Reidt in Grabherr/Reidt/Wysk, § 6 Rn. 47). Dies ist vorliegend der Fall. Der beantragte Rettungshubschrauberbetrieb sowie der beantragte Vereins-Flugbetrieb weicht vom bisher bestehenden Genehmigungsumfang ab.

Ob eine Erweiterung oder Änderung wesentlich im Sinne des § 6 Abs. 4 Satz 2 LuftVG ist, kann nicht generell beurteilt werden, sondern setzt die Würdigung aller Umstände des Einzelfalls voraus. Abzustellen ist auf die Funktion des Genehmigungsvorbehalts, der mehr als unerhebliche Veränderungen der Raumnutzung, des Verkehrs und der Immissionsbelastung gegenüber dem vorhandenen Genehmigungsbestand einer erneuten planerischen Prüfung unterstellen will (s. Reidt in Grabherr/Reidt/Wysk, § 6 Rn. 54). Letztlich ist eine wesentliche Änderung immer dann anzunehmen, wenn in eine Abwägungsentscheidung eingetreten wird.

Da mit dem Antraggegenstand keine baulichen Änderungen/Erweiterungen verbunden sind – mithin die technische Maximalkapazität des Flugplatzes nicht erhöht wird – bemisst sich die Frage der „Wesentlichkeit“ im konkreten Fall letztlich danach, ob mit den beantragten Änderungen/Erweiterungen in Bezug auf den *Flugbetrieb* zusätzlich nicht nur unerhebliche Lärmimmissionen verbunden sind. In Anlehnung an § 2 Abs. 2 S. 4 FluglärmG ist bereits dann von einer „Erheblichkeit“ bzw. „Wesentlichkeit“ auszugehen, wenn sich der äquivalente Dauerschallpegel um mindestens 2 dB(A) erhöht (= Überschreitung der Wahrnehmungsschwelle). Auch eine Häufung von Spitzenpegeln an störungsanfälligen Einwirkungsorten führt zu einer „Wesentlichkeit“ (vgl. Deutsch in Kölner Kompendium Luftrecht, Bd. 2, Rn. 91; Reid in Grabherr/Reidt/Wysk, § 6 LuftVG Rn.

58). Jedenfalls letzteres ist der Fall. Insofern sind die mit den beantragten Änderungen/Erweiterungen einhergehenden Lärmimmissionen abwägungserheblich, die beantragten Änderungen/Erweiterungen mithin genehmigungspflichtig i.S.d. § 6 Abs. 4 S. 2 LuftVG.

2. Prüfungsmaßstab

Der Prüfungsmaßstab für die beantragten Änderungen der Flugplatzgenehmigung ergibt sich insbesondere aus § 6 Abs. 2 LuftVG, wonach vor Erteilung der Genehmigung besonders zu prüfen ist, ob die geplante Maßnahme den Erfordernissen der Raumordnung entspricht und ob die Erfordernisse des Naturschutzes und der Landschaftspflege sowie des Städtebaus und der Schutz vor Fluglärm angemessen berücksichtigt sind. Zudem muss das Flugplatzgelände i.S.d. § 6 Abs. 2 S. 3 LuftVG „geeignet“ sein. Schließlich darf die öffentliche Sicherheit und Ordnung durch das Vorhaben nicht gefährdet werden.

Im konkreten Fall waren die beantragten Änderungen/Erweiterungen des Flugbetriebs insbesondere im Hinblick auf einen angemessenen Schutz vor Fluglärm zu untersuchen und zu bewerten.

Neben der Einhaltung dieser „geschriebenen“ Anforderungen, bedarf es zunächst einer sog. Planrechtfertigung; diese ist ungeschriebenes Erfordernis jeder Fachplanung.

Da für den Sonderlandeplatz Pattonville kein (beschränkter) Bauschutzbereich festgelegt ist, war kein Planfeststellungsverfahren durchzuführen (§ 8 LuftVG). Insoweit bedurfte es keiner Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem LuftVG (§ 8 Abs. 1 S. 2 LuftVG). Da mit dem Antrag keine baulichen Änderungen/Erweiterungen der Flugplatzanlage verbunden sind (sondern rein betriebliche Änderungen/Erweiterungen begehrt werden), war auch nicht im Rahmen einer allgemeinen Vorprüfung nach § 9 i.V.m. Anl. 1 Nr. 14.12.2 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeit (UVPG) zu klären, ob aufgrund dieser Gesetzesgrundlage eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist (s. hierzu auch Schiller in Reidt/Wysk, LuftVG EL 18 Juli 2015, § 6 Rn. 475 m.w.N. aus der Rspr.; BVerwG, Beschl. v. 13.09.2017 – 4 B 26/16; juris Rn. 8).

(1) Luftverkehrlicher Bedarf (bzw. Planrechtfertigung)

Ungeschriebenes Erfordernis jeder Fachplanung ist die Planrechtfertigung. Sie liegt vor, wenn für die Errichtung und den Betrieb eines Flugplatzes oder dessen wesentliche Erweiterung oder Änderung nach Maßgabe der Zielsetzungen des LuftVG ein Bedarf besteht und das betreffende Vorhaben dementsprechend erforderlich ist. Erforderlichkeit bedeutet dabei allerdings nicht, dass das Vorhaben unverzichtbar sein muss. Es genügt vielmehr, wenn eine Realisierung des Vorhabens vernünftigerweise geboten ist (Reidt/Wysk § 6 LuftVG Rn. 109).

Die für die Planrechtfertigung notwendige fachplanerische Zielkonformität ist gegeben, wenn das Flugplatzvorhaben mit den Zielen des LuftVG übereinstimmt. Da das LuftVG selbst keine bestimmten gesetzlichen Ziele definiert, können diese nur mittelbar dem Gesetz entnommen werden. Die Übereinstimmung mit den Zielen des LuftVG ist danach insbesondere gegeben, wenn das Vorhaben der Befriedigung eines Luftverkehrsbedarfs oder zumindest einer Verbesserung der Verkehrsabwicklung dient oder wenn es zur besseren Erfüllung von Sicherheitsanforderungen oder zur Reduzierung von Immissionsbelastungen führen soll (Reidt/Wysk, § 6 LuftVG Rn. 110).

Bzgl. der Ausweitung des Rettungshubschrauberbetriebs am Standort Pattonville stellt sich der luftverkehrliche Bedarf wie folgt dar:

Das Land Baden-Württemberg (Ministerium für Inneres, Digitalisierung und Migration BW) beauftragte 2018 das Institut für Notfallmedizin und Medizinmanagement – Klinikum der Universität München (kurz: INM) mit der Durchführung einer Untersuchung zur Luftrettungsstruktur in Baden-Württemberg. Hintergrund der Beauftragung waren in den letzten Jahren veränderte Rahmenbedingungen und Anforderungen an die Notfallversorgung in Verbindung mit einer sich kontinuierlich verändernden Klinikstruktur. Die vom INM durchgeführte „*Struktur- und Bedarfsanalyse der Luftrettung in Baden-Württemberg*“ hat zunächst eine Bestandsaufnahme der Luftrettung in Baden-Württemberg sowie eine Untersuchung der notärztlichen Versorgung vorgenommen, einschließlich der bodengebundenen arztbesetzten Systeme (NEF/NAW). Aufbauend auf den Ergebnissen der Ist-Stand-Analyse wurden die Anforderungen an die Luftrettung definiert und

es erfolgte eine Bedarfsanalyse zur Luftrettungsstruktur in Baden-Württemberg. Die Ergebnisse dieses Verfahrens mündeten schließlich in Empfehlungen hinsichtlich Anzahl der Luftrettungsmittel und der Luftrettungsstandorte. Die vom Land BW (IM BW) Ende 2022 verkündeten Standortentscheidungen (u.a. Ausweitung des Rettungshubschrauberbetriebs am Standort Pattonville) setzen somit die fachlichen Empfehlungen der o.g. „*Struktur- und Bedarfsanalyse der Luftrettung*“ um. Für die Ausweitung des Rettungshubschrauberbetriebs am Standort Pattonville wurde somit hinreichend ein luftverkehrlicher Bedarf (Planrechtfertigung) in o.g.S. dargelegt.

Hinsichtlich des „Vereins-Flugbetriebs“ wurde der luftverkehrliche Bedarf an den beantragten Änderungen/Erweiterungen wie folgt dargelegt:

Hinsichtlich Ziff. 2.1. a) des Antrags (Aufhebung der Beschränkung der maximalen Anzahl an zulässigen Landungen pro Tag für Ultraleichtflugzeuge) wurde seitens des Vereins vorgetragen, dass die Luftfahrzeugkategorie Motorsegler *„stets von der Beschränkung der Bewegungszahlen mit der nachvollziehbaren Begründung ausgenommen war, dass von dieser Luftfahrzeugart deutlich weniger Geräuschemissionen ausgehen als von der Luftfahrzeugkategorie Motorflugzeug.“* Dies müsse erst recht auch für UL-Flugzeuge gelten, da diese Fluggeräte lärmtechnisch unter den Motorseglern liegen. Insofern besteht zum einen keine Rechtfertigung die „leiseren“ UL-Flugzeuge strenger zu behandeln als die Motorsegler. Zum anderen kommen am SLP Pattonville mittlerweile vermehrt UL-Flugzeuge als Alternative zu Motorseglern zum Einsatz, sodass ein Bedarf besteht, die Beschränkung betreffend der UL-Flugzeuge entsprechend aufzuheben. Insoweit wurde ein luftverkehrlicher Bedarf an der Aufhebung der Beschränkung betreffend der UL-Flugzeuge dargelegt.

Hinsichtlich der Aufhebung der Beschränkung der maximalen Anzahl an zulässigen Landungen pro Jahr für alle motorgetriebenen Luftfahrzeuge (Antrag Ziff. 2.1.b)) wurde in der Antragsbegründung ausgeführt, dass *„die bisher bestehende starre Beschränkung der Landungen pro Jahr in der Vergangenheit in einzelnen Jahren [...] zu Einschränkungen im Vereinsflugbetrieb gegen Jahresende geführt habe.“* Insofern wurde ein Bedarf an einer diesbzgl. Änderung/„Erweiterung“ dargelegt.

Hinsichtlich Antrag Ziff. 2.1 c) des Antrags (Aufhebung der Beschränkung der maximal zulässigen Landungen pro Tag für nicht am Sonderlandeplatz stationierte motorgetriebene Luftfahrzeuge (PPR)) wird die Möglichkeit einer flexibleren Handhabung an einzelnen Tagen für den „Empfang von Tagesgästen“ angestrebt. Auch dieszbl. wurde somit ein luftverkehrlicher Bedarf dargelegt.

Hinsichtlich der beantragten Aufhebung der Obergrenze für die Stationierung motorgetriebener Luftfahrzeuge (Ziff. 2.2 des Antrags) wurde in der Antragsbegründung vorge-
tragen, dass *„diese starre Obergrenze eine flexible Weiterentwicklung und Modernisierung des Flugzeugparks behindere und seit Jahren lange Wartelisten selbst für neue Vereinsflugzeuge verursache“*. Insoweit wurde auch diesbzgl. ein luftverkehrlicher Bedarf dargelegt.

Hinsichtlich der beantragten Erweiterung der Betriebsschlusszeiten (Ziff. 2.3 des Antrags) wurde in der Antragsbegründung ausgeführt, dass hierdurch *„für den Flugbetrieb eine Entzerrung zu den Tagesrandzeiten angestrebt werde.“* Die Maßnahme dient somit auch einer verbesserten Verkehrsabwicklung und steht damit im Einklang mit den fachplanerischen Zielen des LuftVG, s.o. (Fachplanerische Zielkonformität).

Unter Ziff. 2.4 des Antrags (Aufhebung der Pflicht zur Anwesenheit eines Flugleiters/Betriebsleiters) wurde zum Ausdruck gebracht, dass für den am SLP Pattonville stattfindenden Flugbetrieb grundsätzlich kein Erfordernis für die Bestellung einer Betriebsleitung (vormals: Flugleitung) gesehen wird.

(2) Eignung des Fluggeländes

Zu prüfen ist an dieser Stelle, ob es aus *„tatsächlichen oder rechtlichen Gründen nicht möglich ist, den geplanten Flugplatz auf dem betreffenden Gelände zu realisieren, wesentlich zu erweitern oder in sonstiger Weise zu ändern (§ 6 Abs. 4 S. 2)“*, mithin, ob das Flugplatzgelände für den beantragten Flugbetrieb „an sich“ ungeeignet ist (s. hierzu Reidt/Wysk, LuftVG EL 18 Juli 2015, § 6 Rn. 404f.). Die Geeignetheit des Fluggeländes ist somit nicht bereits dann zu versagen, *„wenn das in Aussicht genommene Gelände eines Flugplatzes im Vergleich zu anderen möglichen Standorten insgesamt oder, was in der Regel eher zu erwarten ist, hinsichtlich einzelner Gesichtspunkte weniger geeignet ist als das Gelände eines anderen möglichen Standortes. Dies ist Gegenstand der notwendigen planerischen Abwägung“* (Reidt/Wysk, LuftVG EL 18 Juli 2015, § 6 Rn. 404; zur Geeignetheit des Flugplatzes i.S.d. planerischen Abwägung s. Ausführungen unter Ziff. C. III. 3. e), „zu (2) – zu (4)“).

Hinsichtlich der grundsätzlichen Eignung des Fluggeländes in Bezug auf den Rettungshubschrauber-Betrieb ist anzumerken, dass am Flugplatz Pattonville bereits seit 2009 genehmigter Rettungshubschrauber-Betrieb stattfindet (Genehmigung vom 22.10.2008, Az.: 46-3846 LB Pattonville). Durch das damalige Landeplatzgutachten wurde festgestellt, dass *„der Sonderlandeplatz Pattonville EDTQ den Erfordernissen, die an gewerblichen Hubschrauberbetrieb im Rettungswesen gestellt werden, entspricht“* und der *„Flugbetrieb ohne Gefahren für die öffentliche Sicherheit und Ordnung, als auch der Sicherheit des Luftverkehrs durchgeführt werden kann.“* An der diesbzgl. Einschätzung hat sich im Zuge des Änderungsverfahrens nichts geändert; der SLP Pattonville ist mithin für einen Rettungshubschrauber-Betrieb (weiterhin) geeignet.

Hinsichtlich der Eignung des Fluggeländes für den „Vereins-Flugbetrieb“ gilt gleiches. Der „Vereins-Flugbetrieb“ wird bereits seit 1988 auf Basis einer Flugplatzgenehmigung (§ 6 LuftVG) betrieben (zuvor bereits auf Basis von sog. Außenstart- und Außenlande-erlaubnissen, § 25 LuftVG). Der Flugplatz Pattonville ist für den gegenständlichen „Vereins-Flugbetrieb“ geeignet.

(3) Lärmschutz/Beurteilung der Fluggeräuschemissionen

Die Beurteilung von Fluggeräuschemissionen hinsichtlich ihrer Zulässigkeit obliegt der Luftfahrtbehörde an Hand einer umfassenden Würdigung aller Umstände des Einzelfalles, insbesondere unter Berücksichtigung der Schutzwürdigkeit der umgebenden Bebauung.

Zur Einschätzung der Langzeitwirkungen von Fluggeräusch-Immissionen wird der äquivalente Dauerschallpegel als fachlich und richterlich eingeführte und anerkannte Kenngröße herangezogen. Eine Festlegung zulässiger Immissionsgrenzwerte in Norm- oder Richtlinienform, speziell für die Beurteilung von Fluggeräuschen in der Umgebung von Flugplätzen, existiert bislang nicht.

Aus Normen, Richtlinien, Verwaltungsvorschriften (DIN 18005 Teil 1 Schallschutz im Städtebau; Leitlinie zur Beurteilung von Fluglärm durch die Immissionsschutzbehörden der Länder, Leitlinie zur Ermittlung und Beurteilung der Fluglärmimmissionen in der Umgebung von Landeplätzen durch die Immissionsschutzbehörden der Länder), einschlägigen Gerichtsurteilen (bspw. BVerwGE 125, 116, Rn. 376; BVerwG, Urt. v. 23.02. 2005 – 4 A 5/04, juris Rn. 42; Bayerischer VGH, Urt. vom 20.05.2003 – 20 A 02.40015) sowie aus dem Fachschrifttum der Lärmwirkungsforschung lassen sich jedoch hinsichtlich des äquivalenten Dauerschallpegels nachstehende schalltechnischen Orientierungswerte für die Langzeitwirkungen von Fluglärm-Immissionen in Wohngebieten (WA und WR - §§ 3 und 4 BauNVO) zusammengefasst ableiten:

- ≥ 70 dB(A) Tag, 60 dB(A) Nacht: gesundheitl. Beeinträchtigungen sind zu erwarten
- ≥ 65 dB(A) Tag, 55 dB(A) Nacht: erhöhtes gesundheitliches Risiko
- $= 60$ dB(A) Tag, 50 dB(A) Nacht: erhebliche Belästigung für die Anwohner
(Zumutbarkeitsschwelle)
- 50 dB(A) Tag, 45 dB(A) Nacht: Geringfügigkeitsschwelle, unterhalb derer die Lärmbetroffenheit so geringfügig ist, dass sie bei der Abwägung regelmäßig außer Betracht bleiben kann.

Im Hinblick auf die Bewertung der lärmtechnischen Aspekte hat der Antragsteller mit Antragstellung zwei Lärmgutachten der „Kurz und Fischer GmbH - Beratende Ingenieure“ vorgelegt. Das Gutachten 14726-01 v. 02.11.2023 betrachtet die Lärmimmissionen des Vereins- und Rettungshubschrauber-Flugbetriebs im Tagzeitraum (06:00 – 22:00 Uhr). Das Gutachten 14198-01 v. 24.01.2023 betrachtet für den Nachtzeitraum (22:00 – 06:00 Uhr) die vom Rettungshubschrauberbetrieb ausgehenden Lärmimmissionen.

Die Beurteilung der Fluglärmimmissionen erfolgte in Anlehnung an die „Leitlinie zur Ermittlung und Beurteilung der Fluglärmimmissionen in der Umgebung von Landeplätzen der Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz (LAI)“ (sog. Landeplatz-Fluglärmleitlinie). Nach der Rechtsprechung stellt die Landeplatz-Fluglärmleitlinie eine geeignete Grundlage für die Beurteilung der Fluglärmimmissionen in der Umgebung von Landeplätzen und Segelfluggeländen außerhalb des Anwendungsbereichs des Fluglärmgesetzes dar, da die sich aus der Landeplatz-Fluglärmleitlinie ergebenden Beurteilungspegel gewährleisten, dass die kritischen Werte einer Gesundheitsgefahr unterschritten werden (s. VG Karlsruhe, Urt. v. 16.07.2024, 8 K 1485/22, juris Rn. 157ff.)

Lärmimmissionen Tagzeitraum (06:00 – 22:00 Uhr); Gutachten 14726-01

Die gutachterliche Ermittlung und Beurteilung der Fluglärmimmissionen durch die Flugbewegungen des Vereins (Ultraleichtflugzeuge, Motorsegler, ein- und mehrmotorige Flugzeuge) und des Rettungshubschraubers am Tage am Sonderlandeplatz Pattonville lässt sich wie folgt zusammenfassen:

Für die schalltechnische Beurteilung wurden die Flugbewegungen in den sechs verkehrsreichsten Monaten eines Jahres zugrunde gelegt (s. Ziff. 3.5. des Gutachtens). Dabei wurde hinsichtlich des Vereins-Flugbetriebs (Ultraleichtflugzeuge, Motorsegler, ein- und mehrmotorige Flugzeuge) eine Maximalbetrachtung vorgenommen (theoretisch maximal mögliche Anzahl an Umläufen; s. Ziff. 3.5. des Gutachtens). In Bezug auf den Rettungshubschrauber wurde eine Ausweitung des Betriebs auf insgesamt 4.500 Flugbewegungen pro Jahr beantragt. Für die Lärmbetrachtung wurde unterstellt, dass dabei

rd. 70 % der Flugbewegungen des Rettungshubschraubers in den sechs verkehrsreichsten Monaten eines Jahres stattfinden (Ziff. 3.5 des Gutachtens).

Schließlich wurde für die Berechnung der Fluglärmbelastung in der Umgebung der Start-/Landebahn und der Hubschrauber-Plattform bzw. im Bereich der An-/Abflugkorridore eine 100 % / 100 %-Flugbewegungsverteilung (d. h. 100 % der Flugbewegungen jeweils in beide Richtungen) vorgenommen (s. Ziff. 3.5 des Gutachtens).

Das Lärmgutachten kommt dabei zu dem Ergebnis, dass die entsprechenden gebietsbezogenen Immissionsrichtwerte bzw. Orientierungswerte nach DIN 18005-1 Beiblatt 1:1987-05 (auf die die Landeplatz-Fluglärmleitlinie hinsichtlich der Orientierungswerte verweist) durch die äquivalenten Dauerschallpegel der betrachteten Flugbewegungen eingehalten bzw. (z.T. deutlich) unterschritten werden (s. Ziff. 4.3 des Gutachtens).

Auch die Schwellenwerte der Orientierungs- bzw. Eckwerte oder Bewertungsgrenzen (außen) für die umweltmedizinische Beurteilung von Fluglärmimmissionen bei wesentlichen Änderungen oder Neuanlagen von Flughäfen/Flugplätzen gemäß der sog. Fluglärmsynopse (Griefhan/Jansen/Scheuch/Spreng) werden nach den Feststellungen des Lärmgutachtens eingehalten bzw. (z.T. deutlich) unterschritten (s. Ziff. 4.3 des Gutachtens).

Über die Anforderungen der Landeplatz-Fluglärmleitlinie hinaus beinhaltet das Lärmgutachten auch eine Beurteilung des Maximalpegels (in Anlehnung an die TA Lärm). Diesbzgl. wurde festgestellt, dass die präventiven Richtwerte (PRW) für die maximale Häufigkeit der Maximalpegel im Tagzeitraum mit den zu erwartenden Flugbewegungen wegen der geringen Anzahl an Maximalpegelhäufigkeiten i. W. nicht tangiert oder gar überschritten werden bzw. die Maximalpegelkonturen verlaufen weit außerhalb der bestehenden Wohnbebauung (s. Ziff. 4.3 des Gutachtens).

Festzuhalten ist somit, dass nach den Feststellungen des Lärmgutachtens 14726-01 v. 02.11.2023 die Lärmimmissionen im Tagzeitraum (06:00 – 22:00 Uhr) die entsprechenden Immissionsrichtwerte bzw. Orientierungswerte einhalten bzw. unterschreiten.

Lärmimmissionen Nachtzeitraum (22:00 – 06:00 Uhr); Gutachten 14198-01

Das Gutachten 14198-01 v. 24.01.2023 untersuchte für den Nachtzeitraum (22:00 – 06:00 Uhr) die aus den zu erwartenden Hubschrauberbewegungen resultierenden Fluglärmimmissionen.

Für die schalltechnische Beurteilung des nächtlichen Rettungshubschrauberbetriebs wurden dabei 200 Umläufe (= 400 Flugbewegungen) in sechs Monaten eines Jahres angesetzt, mithin 50 % der für das Jahr beantragten 800 Flugbewegungen für den Nachtzeitraum. Die im Vergleich zum Rettungsflugbetrieb am Tage prozentual niedrigere Ansetzung an Flugbewegungen für den Nachtzeitraum (50 % statt 70 %) begründet sich darin, dass der Nachtflugbetrieb überwiegend von Verlegungsflügen schwerverletzter Patienten von einer Klinik in eine andere (Spezial-) Klinik geprägt ist und weniger von Notfalleinsätzen, sodass – über das Jahr gesehen – beim Rettungshubschrauberbetrieb nachts von einer gleichmäßigen Verteilung der Flugbewegungen auszugehen ist, es mithin nachts i.d.S. keine „verkehrsreichsten Monate“ gibt.

Für die Berechnung der Fluglärmbelastung in der Umgebung der Hubschrauber-Plattform bzw. im Bereich der An-/Abflugkorridore wurde auch hier eine 100 % / 100 %-Flugbewegungsverteilung (d. h. 100 % der Flugbewegungen jeweils in beide Richtungen) vorgenommen (s. zu allem unter Ziff. 3.6 des Gutachtens).

Das Lärmgutachten kommt dabei zu dem Ergebnis, dass die entsprechenden gebietsbezogenen Immissionsrichtwerte bzw. Orientierungswerte nach DIN 18005-1 Beiblatt 1: 2023-07 durch die äquivalenten Dauerschallpegel gerade eingehalten bzw. unterschritten werden (s. Ziff. 4.3 des Gutachtens).

Auch die die Schwellenwerte der Orientierungs-bzw. Eckwerte oder Bewertungsgrenzen (außen) für die umweltmedizinische Beurteilung von Fluglärmimmissionen hinsichtlich Vermeidung von Schlafstörungen gemäß der sog. Fluglärmsynopse (Griefhan/Janzen/Scheuch/Spreng) werden nach dem Gutachten bei der Wohnbebauung am südlichen Ortsrand von Pattonville i. W. eingehalten oder unterschritten.

Zusätzlich erfolgte eine Beurteilung des Maximalpegels (in Anlehnung an die TA Lärm). Diesbzgl. wurde festgestellt, dass „die präventiven Richtwerte (PRW) für die maximale Häufigkeit der Maximalpegel im Nachtzeitraum [...] zur Vermeidung von Schlafstörungen mit den zu erwartenden Flugbewegungen im Nachtzeitraum (22:00 – 06:00 Uhr), die i. d. R. nur in sehr seltenen Fällen bis zu rd. 6-mal zu erwarten sind, wegen der geringen Anzahl an Maximalpegelhäufigkeit i. W. nicht tangiert oder gar überschritten werden.“

Festzuhalten ist somit, dass nach den Feststellungen des Lärmgutachtens 14198-01 v. 24.01.2023 die Lärmimmissionen im Nachtzeitraum (22:00 – 06:00 Uhr) die entsprechenden Immissionsrichtwerte bzw. Orientierungswerte einhalten bzw. unterschreiten.

Die Genehmigungsbehörde hat die Gutachten gegengeprüft. Die Feststellungen im Gutachten waren plausibel und nachvollziehbar. Anhaltspunkte dafür, dass die Gutachten auf falschen Annahmen beruhen, unrichtige Daten zugrunde liegen, Widersprüche aufweisen, falsche Berechnungen vornehmen o.ä. bestanden nicht. Infolgedessen wurden die beiden Lärmgutachten im Anhörungsverfahren den Städten und TÖB zugeleitet und für die Öffentlichkeit zur Einsichtnahme ausgelegt (bzw. im Internet zum Abruf zur Verfügung gestellt).

Im Rahmen der Anhörung bzw. der Öffentlichkeitsbeteiligung erreichte die Genehmigungsbehörde eine Einwendung, dass die rechnerisch ermittelten Fluglärmimmissionen betreffend den nächtlichen Rettungshubschrauber-Betrieb nicht den tatsächlich auftretenden bzw. konkret gemessenen Fluglärmimmissionen entsprechen; letztere würden deutlich über den errechneten Werten und den maßgeblichen Richtwerten liegen. Eine Anwohnerschaft in Pattonville hatte hierzu bei der DEKRA Automobil GmbH eine messtechnische Untersuchung in Auftrag gegeben, die für den IO 1 einen L_{pAeq} von 52,3 dB(A) (statt 45 dB(A) gem. Gutachten) und ein LAF_{max} von 85 dB(A) bzw. ein LAS_{max} von 82 dB(A) ausweist (s. hierzu auch unter C. III. 3. c) (2)).

Die Genehmigungsbehörde nahm diesen Einwand zum Anlass, den Antragsteller (bzw. dessen beauftragten Lärmgutachter) zu einer messtechnischen Verifizierung der berechneten Lärmwerte anzuhalten. Im Zeitraum vom 18.07. – 10.09.2024 und vom 18.09.

– 03.11.2024 wurden vom Lärmgutachter am Flugplatz Pattonville Dauermessungen vorgenommen. Insgesamt konnten 454 Flugbewegungen des Rettungshubschraubers erfasst werden. Dabei wurden im Zeitraum 18.07. – 10.09.2024 239 Bewegungen von einem Hubschrauber mit „4-Blatt-Rotor“ erfasst und vom 18.09. – 03.11.2024 215 Bewegungen von einem Hubschrauber mit „5-Blatt-Rotor“.

Nach Auswertung der Messung ergab sich die Erkenntnis, dass die bisherige den Lärmgutachten zugrunde gelegte Annahme, dass Hubschrauber mit 5-Blatt-Rotoren grundsätzlich „leiser“ sind als mit 4-Blatt-Rotoren, jedenfalls für die hier maßgebende Start- und Landephase nicht bestätigt werden kann (die geringeren Emissionen bei Einsatz von 5-Blatt-Rotoren-Hubschraubern wirken sich im Wesentlichen somit lediglich bei Über-/Vorbeiflügen aus, jedoch nicht in der unmittelbaren Start- und Landephase). Infolgedessen wurde es erforderlich, das bisherige Lärmgutachten unter Berücksichtigung dieser Erkenntnis zu überarbeiten.

Lärmgutachten v. 25.04.2025; Gutachten 14726-02

Am 25.04.2025 wurde schließlich das überarbeitete Gutachten (Gutachten 14726-02) vorgelegt, dass die zuvor beschriebene Erkenntnis (5-Blatt-Rotor-Hubschrauber in der Start- und Landephase (doch) nicht leiser als ein 4-Blatt-Rotor-Hubschrauber) berücksichtigt (s. hierzu insbesondere S. 15f. des Gutachtens).

Das Gutachten 14726-02 v. 25.04.2025 fasst die Lärmbeurteilung für den Tag- und den Nachtzeitraum in einem Gutachten zusammen und kommt zu folgenden Feststellungen:

Äquivalenter Dauerschallpegel

- Tagzeitraum (06:00 – 22:00 Uhr)

Das Lärmgutachten kommt zu dem Ergebnis, dass die entsprechenden gebietsbezogenen Immissionsrichtwerte bzw. Orientierungswerte nach DIN 18005-1 Blatt 1: 2023-07 durch die äquivalenten Dauerschallpegel eingehalten bzw. (z.T.

deutlich) unterschritten werden (s. Ziff. 6.1 des Gutachtens sowie Isophonenkarte Anlage 3 Seite 1 des Gutachtens).

- Nachtzeitraum (22:00 – 06:00 Uhr)

Das Lärmgutachten stellt unter Ziff. 6.1 fest, dass *„an dem südlichen Ortsrand von Pattonville bei dem Allgemeinen Wohngebiet (WA) die entsprechenden gebietsbezogenen Immissionsrichtwerte bzw. Orientierungswerte nach DIN 18005-1 Beiblatt 1: 2023-07 durch die äquivalenten Dauerschallpegel der zu erwartenden Rettungshubschrauberbewegungen nachts (22:00 – 06:00 Uhr) teilweise um bis zu 3 dB überschritten werden.“* Von der Überschreitung der Immissionsrichtwerte betroffen sind in Pattonville Wohngebäude der Nebraskastr., des Uthawegs, der Michiganstr. (Haus-Nr. 19) sowie der John-F.-Kennedy-Allee (Haus-Nr. 36), (s. Anlage 5 des Lärmgutachtens).

Im Übrigen werden die gebietsbezogenen Immissionsrichtwerte bzw. Orientierungswerte eingehalten bzw. unterschritten (s. hierzu auch Isophonenkarte Anlage 3 Seite 2 des Gutachtens).

Maximalpegel

- Tagzeitraum (06:00 – 22:00 Uhr)

Der an die TA Lärm angelehnte Orientierungswert für den Maximalpegel (s. unter Ziff. 2.2 des Gutachtens) wird nach den Feststellungen des Lärmgutachtens an keinem der untersuchten Immissionsorte erreicht bzw. wird (z.T. deutlich) unterschritten (s. Ziff. 5.1.2 des Gutachtens). Die Maximalpegelkonturen verlaufen weit außerhalb der bestehenden Bebauung (s. Isophonenkarte Anlage 4 des Gutachtens). Infolgedessen werden auch die präventiven Richtwerte für die maximale Häufigkeit der Maximalpegel im Tagzeitraum (s. unter Ziff. 2.4 des Gutachtens) nicht tangiert oder gar überschritten.

- Nachtzeitraum (22:00 – 06:00 Uhr)

Aufgrund der geringen Anzahl von Flugbewegungen im Nachtzeitraum (im Durchschnitt 2,19 Flugbewegungen des Rettungshubschraubers pro Nacht) ist nicht zu erwarten, dass die präventiven Richtwerte für die maximale Häufigkeit der Maximalpegel im Nachtzeitraum (s. unter Ziff. 2.4 des Gutachtens) tangiert oder überschritten werden.

(Das Häufigkeits-Maximalpegelkriterium definiert die zulässige Anzahl von Überschreitungen eines bestimmten Pegelwertes, des sog. Schwellenwertes, während einer vorgegebenen Zeitperiode (s. Reidt/Wysk, § 6 LuftVG, 2015 EL 18, Rn. 310)).

Die Genehmigungsbehörde hat das Gutachten 14726-02 v. 25.04.2025 gegengeprüft. Die Feststellungen im Gutachten sind plausibel und nachvollziehbar. Die durch die Dauerermessung erworbene Erkenntnis, dass Hubschrauber mit 5-Blatt-Rotoren in der Start- und Landephase doch nicht „leiser“ sind als Hubschrauber mit 4-Blatt-Rotoren, wurde in diesem Gutachten berücksichtigt. Anderweitige Anhaltspunkte dafür, dass das Gutachten auf falschen Annahmen beruht, unrichtige Daten zugrunde liegen, Widersprüche bestehen, falsche Berechnungen vorgenommen wurden o.ä. bestehen nicht. Insofern stellt das Gutachten 1426-02 v. 25.04.2025 für die Genehmigungsbehörde eine taugliche Entscheidungsgrundlage dar.

III. Einwendungen und Stellungnahmen

1. Stellungnahmen Städte und TÖB's

Den unter Ziff. C. I. aufgeführten Städten und Trägern öffentlicher Belange (TÖB) wurde Gelegenheit gegeben zum Vorhaben Stellung zu beziehen bzw. Einwendungen zu erheben. Seitens der Städte und TÖB sind folgende Stellungnahmen eingegangen:

(1) Stadt Remseck am Neckar

Rettungshubschrauber-Betrieb

Die Stadt Remseck am Neckar begrüßt grundsätzlich das laufende luftrechtliche Genehmigungsverfahren zur Änderung der Flugplatzgenehmigung des Sonderlandeplatzes Pattonville, da „*der hier stationierte Rettungshubschrauber einen unverzichtbaren Beitrag zur Sicherstellung der notwendigen Rettungsinfrastruktur für unsere Region leistet.*“

Im Hinblick auf den Schutz der Anwohner vor Fluglärm fordert die Stadt Remseck die Überprüfung einer Verlegung des Standorts auf dem Gelände des Flugplatzes Pattonville sowie die Prüfung geeigneter Lärmschutzmaßnahmen. Zudem wird gefordert „*aufgrund des Lärmschutzes, maximal 600 Flugbewegungen in der Nachtzeit pro Jahr festzulegen.*“

Vereins-Flugbetrieb

Im Hinblick auf die beantragten Änderungen/Erweiterungen des Vereins-Flugbetriebs gab die Stadt Remseck a.N. folgende Stellungnahme ab:

1. *Die Stadt Remseck am Neckar spricht sich gegen die unbegrenzte Aufhebung der Stationierung aus und fordert eine Begrenzung auf maximal 40 Flugzeuge. Die derzeit gebauten Flugzeughallen weisen eine Kapazität von maximal 40 Flugzeugen auf. Mit der Begrenzung auf maximal 40 Flugzeuge können mögliche zusätzliche Hallen-Neubauten vermieden werden. Eine Beschränkung auf 40 Flugzeuge würde somit dazu beitragen, die Lärmbelastung und Umweltauswirkungen zu kontrollieren und die Lebensqualität der Anwohner zu schützen.*



Tatsächlich können aber die Vereine gegenüber dem jetzigen Ist-Zustand, im Rahmen der vorhandenen Räumlichkeiten, mehr Flugzeuge stationieren.

2. *Die Stadt Remseck am Neckar spricht sich gegen die Aufhebung der Betriebsbeschränkungen aus, da dies andernfalls unbegrenzte Flugbewegungen ermöglichen würde. Es wird daher eine Beschränkung auf insgesamt 4.000 Landungen pro Jahr gefordert.*
3. *Die Stadt Remseck am Neckar stimmt der Ausweitung der Betriebszeiten für die Wochentage Montag bis Samstag wie folgt zu:*
 - *Montag bis Samstag: 07:00 – 20:00 Uhr*
 - *Landungen nach Überlandflügen dürfen bis 22:00 Uhr durchgeführt werden.*

Die Stadt Remseck am Neckar lehnt aus Rücksichtnahme gegenüber den Anwohnerinnen und Anwohnern und aus Gründen des Lärmschutzes die Ausweitung an Sonn- und Feiertagen ab. Die Betriebszeiten sollen wie bisher belassen werden.

(2) Stadt Kornwestheim

Rettungshubschrauber-Betrieb

Die Stadt Kornwestheim befürwortet grundsätzlich die Erweiterung für den Betrieb des Rettungshubschraubers.

Im Hinblick auf den Schutz der Anwohner vor Fluglärm fordert die Stadt Kornwestheim die Genehmigung mit folgenden Auflagen zu versehen:

1. Verlegung des Landeplatzes des Rettungshubschraubers auf dem Flugplatz Pattonville, sodass ein größerer Abstand zur Wohnbebauung entsteht und damit die errechneten Lärmwerte verringert werden;
2. Errichtung einer Lärmschutzwand;
3. Festlegung der Flugbewegungen zur Nachtzeit auf max. 600 pro Jahr;
4. Festschreibung der Flugroute des Rettungshubschraubers bei nicht dringenden medizinischen Einsätzen in der Genehmigung.

Vereins-Flugbetrieb

Im Hinblick auf die beantragten Änderungen/Erweiterungen des Vereins-Flugbetriebs gab die Stadt Kornwestheim folgende Stellungnahme ab:

- „1. Um dem Ruhebedürfnis der Bürgerschaft Pattonvilles Rechnung tragen zu können, stimmt die Stadt Kornwestheim der Aufhebung der Beschränkung von Landungen durch Ultraleichtflugzeuge, motorgetriebene Luftfahrzeuge und sog. PPR nicht zu. Bei den Flugbewegungen handelt es sich um Vereinsaktivitäten, die gegenüber dem allgemeinen Interesse an Lärmschutz zurückzutreten haben.*
- 2. Der beantragten Änderung der Betriebszeiten stimmt die Stadt hinsichtlich der Anpassung für den Wochentag Samstag zu. Die Betriebszeiten für Sonn- und Feiertage sowie die Landezeiten sind im bisher genehmigten Rahmen zu belassen, da eine Orientierung an den Betriebszeiten anderer Flugplätze in diesem Fall nicht passend ist. Der Sonderlandeplatz Pattonville hat eine wesentlich geringere Entfernung zur Wohnbebauung als andere Flugplätze in der Region und kann somit in dieser Hinsicht nicht verglichen werden.*
- 3. Einer Aufhebung der Begrenzung maximal stationierter Luftfahrzeuge kann die Verwaltung zustimmen. Mit diesem Antrag ist aus unserer Perspektive nicht mit einer Erweiterung des Flugverkehrs zu rechnen. Wir gehen davon aus, dass dadurch keine zusätzlichen Lärmbelastungen der Anwohner einhergehen.*
- 4. Ebenfalls stimmt die Stadt Kornwestheim dem Entfall der Flugleiterpflicht für den Sonderlandeplatz Pattonville zu, da dies ebenfalls keine Auswirkungen auf die Lärmbelastigungen der Anwohner hat.“*

(3) Landeshauptstadt (LHS) Stuttgart

Die LHS Stuttgart erhob keine Einwände bzgl. dem Antrag auf Erweiterung des Rettungshubschrauber-Betriebs sowie den Änderungen/Erweiterungen des Vereinsflugbetriebs.

(4) Landratsamt Ludwigsburg

Das LRA Ludwigsburg meldete in Bezug auf Umweltaspekte, dass *„aufgrund der bereits bestehenden Belastung durch den Flugverkehr und die angrenzende Straße wir nicht davon ausgehen, dass durch die Erweiterung der Genehmigung eine relevante erhöhte Belastung entsteht. Die übrigen vom Fachbereich Umwelt vertretenen Belange sind nicht betroffen.“*

Im Hinblick auf den Immissionsschutz sieht sich das LRA Ludwigsburg *„weder räumlich noch in fachtechnischer Sicht zuständig und auch sonstige, von uns zu vertretende Belange, werden durch die beantragte Änderung nicht relevant berührt.“*

Im Hinblick auf die Landwirtschaft meldete das LRA Ludwigsburg, *„dass landwirtschaftliche Belange durch die Intensivierung des Flugverkehrs nicht weiter betroffen sind.“*

Im Hinblick auf den Bevölkerungsschutz meldete das LRA Ludwigsburg, dass *„wir die beantragte Erweiterung des Flugbetriebs des Rettungshubschraubers unterstützen und keine Einwände haben. [...]“*

(5) höhere Naturschutzbehörde (RPS/Ref. 55 und 56)

Die Referate 55 und 56 des RPS als höhere Naturschutzbehörde meldeten keine Einwände zum beantragten Vorhaben.

(6) höhere Raumordnungsbehörde (RPS/Ref. 21)

Hinsichtlich der beantragten Ausweitung der Betriebsbeschränkungen des Rettungshubschraubers am Standort Pattonville meldete die höhere Raumordnungsbehörde (Regierungspräsidium Stuttgart, Ref. 21) Stuttgart keine Bedenken.

Hinsichtlich des Vereins-Flugbetriebs wurden von der Raumordnungsbehörde insofern Bedenken angemeldet, als *„eine über die Schallimmissionsschutzprognose hinausgehende Ausweitung des Flugbetriebs zu Überschreitungen der Immissionsricht- bzw. Orientierwerte führe und dies jedenfalls mit Blick auf das unmittelbar angrenzende Vorranggebiet für den Schwerpunkt des Wohnungsbaus nach Plansatz 2.4.4.1 (Z) Regionalplan und die Lage des Flugplatzes im Regionalen Grünzug nach Plansatz 3.1.1 (Z) Regionalplan Bedenken“* begegnen würde. Die Raumordnungsbehörde geht davon aus, *„dass es bei der gänzlichen Aufhebung der Betriebsbeschränkungen zu einer*

Überschreitung der vorgegebenen Immissionsrichtwerte bzw. Orientierungswerte kommen wird und damit einhergehend eine über das zulässige Maß hinausgehenden Beanspruchung regionalplanerisch geschützter Flächen vorliegt, weshalb aus raumordnerischer Sicht Bedenken gegen den Antrag bestehen.“

(7) Verband Region Stuttgart

Der Verband Region Stuttgart (VRS) stimmte der beantragten Ausweitung des Rettungshubschrauber-Betriebs am Standort Pattonville zu. Hinsichtlich des Vereins-Flugbetriebs trägt der VRS gleiche Bedenken vor, wie die höhere Raumordnungsbehörde. Zudem spricht er sich „im Hinblick auf die siedlungsnähe Erholungsfunktion“ gegen eine Ausweitung der Betriebszeiten am Abend und am Wochenende aus, „da gerade zu diesen Zeiten z. B. Erwerbstätige sich vermehrt in Wohnungsnähe aufhalten und ihrem Erholungsbedürfnis nachkommen können“.

Zudem trägt der VRS vor, dass „Regionale Grünzüge nach Plansatz 3.1.1 (Z) keiner weiteren Belastung, insbesondere durch Bebauung ausgesetzt werden dürfen“ und meldet gegenüber „einer Stationierung zusätzlicher Flugzeuge Bedenken an, sofern hierfür Abstellanlagen oder Gebäude errichtet werden müssten.“

(8) Polizeipräsidium Ludwigsburg

Das Polizeipräsidium Ludwigsburg meldete keine Einwände.

(10) DFS Deutsche Flugsicherung GmbH, Bundesaufsichtsamt f. Flugsicherung (BAF)

Die DFS meldete, dass „gegen die beantragte Genehmigungsänderung des Sonderlandeplatz Pattonville (EDTQ) aus flugsicherungsbetrieblicher Sicht keine Bedenken bestehen.“

Das BAF meldete, dass „durch die beantragte Änderung der Aufgabenbereich [des BAF] im Hinblick auf den Schutz ziviler Flugsicherungseinrichtungen gemäß § 18a LuftVG und Flugverfahren nicht berührt wird. Es bestehen gegen vorgelegten Planungsstand keine Einwände.“

(10) Netze BW GmbH

keine Einwände.

(11) Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr (BAIUDBw)

keine Einwände.

Verteidigungsbelange seien nicht beeinträchtigt.

(12) Landesamt für Geoinformation und Landentwicklung BW (LGL)

keine Einwände.

2. Zusammenfassende Bewertung der Stellungnahmen/Einwände Städte/TÖB's

Abgesehen von der Frage, ob und inwieweit die Städte die jeweiligen Einwendungen/Forderungen beanspruchen können, werden diese wie folgt bewertet:

(1) zu Rettungshubschrauber-Betrieb

Soweit seitens der Städte Remseck und Kornwestheim hinsichtlich des Hubschrauber-Landeplatzes eine Verlegung des Standorts auf dem Gelände des Flugplatzes Pattonville gefordert wird, ist dem wie folgt zu entgegenen: Eine Verlegung des Start- und Landeplatzes des Rettungshubschraubers auf dem Flugplatzgelände Pattonville (bspw. in süd-östlicher Richtung) wäre mit einem vollständigen Neubau des Landeplatzes sowie des dazugehörenden Betriebsgebäudes verbunden (inkl. Erschließung des Grundstücks). Auf eine solche Maßnahme könnte der Antragsteller letztlich nur dann verwiesen werden, sofern die Antragsänderungen/ -erweiterungen am bisherigen Standort nicht genehmigungsfähig wären. Dies ist jedoch nicht der Fall. Die Lärmbetrachtung hat ergeben, dass die vom bisherigen Standort vom Rettungshubschrauber ausgehende Lärmbelastung für den überwiegenden Teil von Pattonville ohne zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen zumutbar ist. Ein verhältnismäßig geringer Anteil der Wohnbebauung von Pattonville ist zwar von einer Überschreitung der schalltechnischen Orientierungs-/ Richtwerte von bis zu 3 dB betroffen (s. Anlage 5 des Lärmgutachtens); diesbzgl. kann jedoch hinreichender Lärmschutz mit den beauftragten Lärmschutzmaßnahmen gewährleistet werden.

Im Übrigen müssten auch bei einer Verlegung des Landeplatzes auf dem Gelände des SLP Pattonville aus Sicherheitsgründen die bestehenden An-/Abflugrouten beibehalten werden, sodass im Bereich der An-/Abflugsektoren auch bei einer Verlegung des Landeplatzes keine signifikante Änderung der Fluglärmimmissionen zu erwarten sind.

Soweit Seitens der Stadt Remseck geeignete Lärmschutzmaßnahmen gefordert werden, ist anzumerken, dass für diejenigen Anwohner, an deren Gebäude der nächtliche schalltechnische Orientierungswert für den äquivalenten Dauerschallpegel um bis zu 3 dB (A) überschritten ist (s. Anlage 5 des Lärmgutachtens), grundsätzlich ein Anspruch auf passiven Lärmschutz (in Form von sog. Schalldämmlüfter) zugebilligt wurde (s. A. VII). Die Forderung der Stadt Kornwestheim hinsichtlich der Errichtung einer Lärmschutzwand lässt sich hingegen nicht begründen, da für einen ausreichenden Lärmschutz bereits der Einbau eines sog. Schalldämmlüfters ausreichend ist (s. insb. unter Ziff. 7 des Lärmgutachtens 14726-02), somit – umgekehrt – die Errichtung einer Lärmschutzwand nicht erforderlich wäre. Abgesehen davon wurde vom Lärmgutachter die schallmindernde Wirkung einer Lärmschutzwand in Bezug auf den Hubschrauberlandeplatz untersucht. Dabei wurde festgestellt, dass die schallmindernde Wirkung einer Lärmschutzwand in städtebaulich vertretbarer Höhe sehr gering wäre, da der Lärm beim Start oder Landung des Rettungshubschraubers durch eine Lärmschutzwand nur für einen sehr kurzen Zeitraum abschirmt sein würde bzw. der Schallpegel weit überwiegend durch den Vorbeiflug (über/oberhalb einer Lärmschutzwand) nach dem Start bzw. vor der Landung bestimmt wird. Da eine Lärmschutzwand nicht unmittelbar neben einem Hubschrauberlandeplatz errichtet werden kann, sondern zwischen Landeplatz und baulichen Anlagen ein Sicherheitsabstand bestehen muss, ist die erreichbare Abschirmwirkung durch eine Lärmschutzwand deutlich eingeschränkt. Insofern steht auch schon die Geeignetheit einer solchen Maßnahme in Frage.

Soweit von den Städten Remseck und Kornwestheim gefordert wurde, die nächtlichen Flugbewegungen des Rettungshubschraubers auf max. 600 zu beschränken, ist dem zu entgegen, dass die beantragte Anzahl von jährlich 800 Flugbewegungen nach den Feststellungen des Lärmgutachtens (s. unter C. II. 2. (3)) lärmmäßig zumutbar ist.

Soweit die Stadt Kornwestheim fordert, dass die Flugroute des Rettungshubschraubers bei nicht dringenden medizinischen Einsätzen in der Genehmigung festgeschrieben werden soll, ist diesbzgl. anzumerken, dass die Standard-An-/Abflugroute bereits gem. der Regelung des Flugplatzverkehrs vorgegeben bzw. in der AIP (Luftfahrthandbuch; Sichtflugkarte) ausgewiesen ist.

(2) zu Vereinsflugbetrieb

Hinsichtlich der Forderungen der Städte Remseck und Kornwestheim den beantragten Änderungen betreffend den Verein-Flugbetrieb aus Lärmschutzgründen (überwiegend) nicht nachzukommen steht die Feststellung des Lärmgutachtens entgegen, dass der beantragte Flugbetrieb am Tage die Immissionsrichtwerte für den äquivalenten Dauerschallpegel sowie den Maximalpegel einhalten bzw. (z.T. deutlich) unterschreiten (s. unter Ziff. C. II. 2. (3) der Entscheidung).

Die Bedenken der höheren Raumordnungsbehörde unter Ziff. C. III. 1. (6) bzgl. des Vereins-Flugbetriebs können wie folgt entkräftet werden: die gutachterliche Feststellung bzgl. der Lärmimmissionen (s. unter Ziff. C. II. 2. (3)) hat ergeben, dass die maßgeblichen Lärmrichtwerte eingehalten werden können. Eine „über die Schallimmissionsschutzprognose hinausgehende Ausweitung des Flugbetriebs“ ist nicht Gegenstand des Verfahrens; insofern laufen diesbzgl. Bedenken ins Leere.

Die darüber hinaus gehenden Bedenken des Verbands Region Stuttgart (VRS) unter Ziff. C. III. 1. (7) bzgl. einer weiteren Belastung des Regionalen Grünzugs durch zusätzliche Bebauungen auf dem Flugplatz Pattonville lassen sich bereits insofern entkräften werden, als dass einerseits Änderungen/Erweiterungen von baulichen Anlagen schon nicht beantragt wurden, andererseits Baugenehmigungen zudem nicht von einer Flugplatzgenehmigung umfasst werden. Eine Flugplatzgenehmigung nach § 6 LuftVG entfaltet – anders als bei einer Planfeststellung – keine Konzentrationswirkung (s. in Reidt/Wysk § 6 LuftVG Rn. 94). Für eine etwaige Bebauung bedarf es somit zusätzlich der Genehmigung der zuständigen Baurechtsbehörde. Etwaige raumordnerische Gründe, die einer Bebauung entgegenstehen können, müssen im Falle eines Baugesuchs dann von der Baurechtsbehörde geprüft bzw. berücksichtigt werden.

3. Einwendungen/Forderungen Öffentlichkeit

Seitens der Öffentlichkeit (Anwohner) gingen zahlreiche Einwendungen bzw. Forderungen ein.

a) Einwendungen in Bezug auf das Anhörungsverfahren

(1) Die maßgebenden Unterlagen wurden lediglich in den Rathäusern der Städte Kornwestheim, Remseck und im Amt für Stadtplanung und Wohnen, Stuttgart vom 3. Juni bis 5. Juli zur Einsichtnahme ausgelegt, und auch nur in diesem Zeitraum konnten die Antragsunterlagen auf der Internetseite des RP eingesehen und gegebenenfalls heruntergeladen werden. Die Unterlagen hätten ohne weiteres bis einschließlich dem 19. Juli zur Einsicht und zum Herunterladen auf der Internetseite des Regierungspräsidiums im Sinne der Bürgerfreundlichkeit und offener Partizipation vorgehalten werden können.

(2) Die dem Gutachten angehängten Karten seien von schlechter Qualität. Es sei nicht möglich Straßen und Gebäudezüge sicher zu erkennen und die Dauerschallpegel korrekt abzulesen. Eine fundierte Beurteilung sei daher nicht möglich.

(3) Es wurde negativ angemerkt, dass entgegen § 25 Abs. 3 LVwVfG vor Antragstellung keine ausreichende Öffentlichkeitsbeteiligung durch den Vorhabenträger stattgefunden hat. Es gab lediglich eine Informationsveranstaltung, jedoch keine Gelegenheit zur Erörterung für die betroffene Öffentlichkeit.

zu (1): Das Anhörungsverfahren bzw. die Auslegung der Unterlagen erfolgte in Anlehnung an die Vorschriften des Planfeststellungsverfahrens (§§ 72ff VwVfG; vgl. auch § 6 Abs. 5 LuftVG). Gemäß § 73 Abs. 3 VwVfG sind die Antragsunterlagen für die Dauer eines Monats zur Einsicht in den Gemeinden auszulegen, in denen sich das Vorhaben voraussichtlich auswirken wird (s. § 73 Abs. 2 LuftVG). Zusätzlich wurden die Unterlagen auf der Website des Regierungspräsidiums Stuttgart zur Verfügung gestellt. Mit der Auslegung der Unterlagen für die Dauer eines Monats in den Städten Remseck, Kornwestheim und

Stuttgart (sowie der Veröffentlichung im Internet) entspricht die Auslegung den Maßgaben des § 73 VwVfG.

zu (2): Die Qualität/Lesbarkeit der ausgelegten Unterlagen/Karten war gegeben. Die Genehmigungsbehörde erreichte diesbzgl. auch keine weitere Einwendung von anderer Stelle.

zu (3): Das beantragte Vorhaben ist kein Vorhaben, für das eine „frühe Öffentlichkeitsbeteiligung“ i.S.d. § 25 Abs. 3 S. 1 LVwVfG durchgeführt werden muss. Die Regelung über die „frühe Öffentlichkeitsbeteiligung“ zielt gemäß der Begründung des Gesetzentwurfs (BT-Drs 17/9666) in erster Linie auf eine Beteiligung bei „Großvorhaben“. Demnach *„soll die frühe Öffentlichkeitsbeteiligung in einer möglichst frühen Phase der Planung von Großvorhaben stattfinden und dadurch die Transparenz von Entscheidungsprozessen verbessern und Konflikte vermeiden helfen“* (s. S. 16 BT-Drs.). Zudem findet die Vorschrift *„keine Anwendung bei tätigkeitsbezogenen Genehmigungsverfahren“* (s. S. 17 BT-Drs.). Die beantragten Änderungen/Erweiterungen der bisher bestehenden Flugplatzgenehmigung stellen nach Auffassung der Genehmigungsbehörde kein (neues) „Großvorhaben“ i.d.S. dar, da der Antrag „lediglich“ auf eine betriebliche Änderung/Erweiterung der bisher schon bestehenden Flugplatzgenehmigung zielt. Die beantragten Änderungen/Erweiterungen sind zudem ausschließlich tätigkeitsbezogen (Änderung/Erweiterung des Flugbetriebs); mit dem Antrag sind keine baulichen Änderungen/Erweiterungen des Flugplatzes verbunden. Insofern ist das beantragte Vorhaben vom Anwendungsbereich des § 25 Abs. 3 VwVfG schon nicht erfasst.

Abgesehen davon hatte die Genehmigungsbehörde am 18.06.2024 in Pattonville eine Bürgerinformationsveranstaltung abgehalten, in der umfassend über das beantragte Vorhaben informiert wurde. Mit dem durchgeführten Anhörungsverfahren mit Öffentlichkeitsbeteiligung (s. unter Ziff. C. I.) war schließlich für die betroffene Öffentlichkeit eine umfassende Beteiligungsmöglichkeit sichergestellt.

b) Wesentliche Einwendungen/Forderungen in Bezug auf die Lärmbelastung

- (1) Insbesondere der beantragte Nachtflugbetrieb des Rettungshubschraubers führe zu einer unzumutbaren Lärmbelastung der angrenzenden Anwohner. Die Nachtruhe werde dadurch gestört. Gesundheitliche Beeinträchtigungen seien damit verbunden.
- (2) Die Anwohner in Pattonville seien bereits schon jetzt über die Maße lärmgeplagt, auch durch den Verkehr der Landesstraße L1144. Mit den beantragten Erweiterungen des Flugbetriebs am Flugplatz Pattonville seien nicht annehmbare Einschränkungen der Wohnqualität, der Lebensqualität und Auswirkungen auf die Gesundheit verbunden. Eine Erholung sei aufgrund der Lärmbelastung nicht möglich.
- (3) Pattonville sei verschiedenen Lärmquellen ausgesetzt (Verkehrslärm der L 1144, Lärm Flugplatz Pattonville, Lärm Golfplatz (Rasenmähen, Laubbläser)). Dies führe zu einer kumulativen Lärmwirkung (unzumutbare Gesamtlärmbelastung). Aus der Umgebungslärmkartierung 2022 der LUBW ergebe sich, dass bspw. die Anwohner der Nebraskastraße einer Straßenlärmbelastung von bis zu 60 - 64 dB(A) ausgesetzt sind (24-Stunden), im Nachtzeitraum (22:00 – 06:00 Uhr) noch einer Straßenlärmbelastung von bis zu 50 - 54 dB(A).
- (4) Die vom Vereins-Flugbetrieb ausgehende Lärmbelastung sei gerade an den Wochenenden stark.
- (5) Die Wohngebiete würden vom Rettungshubschrauber in sehr geringer Höhe überflogen werden. Dies sei sehr laut.
- (6) Der von einem Hubschrauber ausgehende Lärm sei besonders belastend.
- (7) Die Wohnbebauung befinde sich nur rund 165 m vom Landeplatz entfernt. An den Wohnbebauungen treten zu hohe Maximalpegel auf. Die medizinisch tolerierbaren Lärmrichtwerte werden überschritten.

- (8) Von der vom Flugplatz ausgehenden Lärmbelastung seien besonders schützenswerte Einrichtungen betroffen (Realschule Pattonville, Kindergarten Süd in Pattonville).
- (9) Der Start- und Landeplatz des Hubschraubers soll auf dem Flugplatzgelände Pattonville verlegt werden (bspw. in süd-östlicher Richtung), sodass der Start- und Landeplatz weiter von der Wohnbebauung in Pattonville entfernt ist.
- (10) Aufgrund der Lärmbelastung seien Lärmschutzmaßnahmen zu ergreifen (Lärmschutzfenster, Lärmschutzwand in Richtung Pattonville o.ä.).
- (11) Hinsichtlich negativer gesundheitlicher Auswirkungen des Fluglärms auf die Anwohner müssen aktuelle Studien berücksichtigt werden. Verwiesen wird hierbei auf einen Beitrag der „Initiative Klima-, Umwelt- und Lärmschutz im Luftverkehr e.V.“ (abrufbar unter <https://www.klima-umwelt-luftverkehr.de/laerm/gesundheit/>).

zu (1): Dem Einwand der unzumutbaren Lärmbelastung stehen die Feststellungen des Lärmgutachtens entgegen. Diese weisen aus, dass die schalltechnischen Orientierungswerte für den weit überwiegenden Teil der Wohnbebauungen eingehalten werden. Nur für einen verhältnismäßig geringen Teil der Wohnbebauung im südlichen Bereich von Pattonville (s. Anlage 5 des Lärmgutachtens 14726-02) können die schalltechnischen Orientierungswerte für den nächtlichen äquivalenten Dauerschallpegel um bis zu + 3 dB(A) überschritten werden; diesbzgl. wurden Lärmschutzmaßnahmen zugebilligt (s. unter Ziff. A. VII.). Insofern besteht für die angrenzenden Anwohner ein hinreichendes Lärmschutzniveau.

zu (2) und (3): Der Einwand einer unzumutbaren Gesamtlärmbelastung aufgrund verschiedener Lärmquellen, trägt aus folgenden Gründen nicht:



Im Rahmen des gegenständlichen Änderungsgenehmigungsverfahrens nach § 6 LuftVG sind die vorhabensbedingten – d.h. die mit den Änderungs-/Erweiterungsantrag – zu erwartenden Geräuschemissionen zu ermitteln. Sonstige Verkehrsarten, die unabhängig vom Flugplatzbetrieb stattfinden, sind nicht Gegenstand des luftrechtlichen Genehmigungsverfahrens.

Abgesehen davon gibt es für eine Addition von Fluglärm mit anderen Verkehrslärmarten (wie z.B. Straßen- oder Schienenverkehrslärm) weder eine rechtliche noch eine praktikable fachliche Grundlage. Für den Straßenverkehr gelten die Grenzwerte der Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des BImSchG (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV), für die Ermittlung und Beurteilung der Fluglärmemissionen wird hier die Landeplatz-Fluglärmleitlinie entsprechend herangezogen sowie Richtwerte der Lärmwirkungsforschung (s. unter Ziff. C. II. 2. (3)). Die hier jeweils maßgeblichen Lärmschwellen werden nach unterschiedlichen Verfahren berechnet und entbehren damit der notwendigen Vergleichbarkeit.

Nach der Systematik der gesetzlichen Bestimmungen über den Verkehrslärmschutz ist vielmehr jedes Verkehrssegment für sich zu betrachten und zu bewerten, sog. sektorale Betrachtungsweise (s. bspw. VGH Kassel, Urt. v. 20. 11. 2013 - 9 C 875/12.T, juris Rn. 89). Weder im BImSchG noch in der Landeplatz-Fluglärmleitlinie (überdies auch nicht im FluglärmG) ist eine Aufrechnung verschiedener Lärmarten vorgesehen. Im Gegenteil sind z.B. gemäß § 2 Abs. 2 BImSchG Flugplätze ausdrücklich vom Anwendungsbereich dieses Gesetzes ausgenommen. Somit sind auch die Durchführungsbestimmungen zum BImSchG, z.B. die TA Lärm und die 16. BIm-SchV zwar für Straßen- und Schienenverkehr, nicht aber für Flugplätze anwendbar. Dabei scheidet nach der Rspr. (s. VGH Kassel ebd.) eine summative Gesamtlärbetrachtung grundsätzlich auch bei gleichartigen Verkehrssegmenten aus (z.B. Verkehrslärm, der von zwei benachbarten Flugplätzen ausgeht). Erst recht muss dies hinsichtlich verschiedenartiger, nicht vergleichbarer Lärmquellen gelten.



Die sektorale Betrachtungsweise muss nach der Rspr. aus verfassungsrechtlichen Gründen (Grundrechtsschutz nach Art. 2 Abs. 2 S. 1 auf körperliche Unversehrtheit und Art. 14 Abs. 1 GG – Schutz des Eigentums) nur dann einer Gesamtlärbetrachtung weichen, wenn das „hinzukommende (Infrastruktur-) Vorhaben“ in Zusammenwirkung mit vorhandenen Vorbelastungen insgesamt zu einer Lärmbelastung führt, die mit Gesundheitsgefahren oder einem Eingriff in die Substanz des Eigentums verbunden ist (vgl. bspw. Hessischer VGH, Urteil 21.08.2009 - 11 C 227/08.T, juris. Rn. 912). Die Gesundheitsgefährdungsschwelle für den äquivalenten Dauerschallpegel ist nach der Rechtsprechung des BVerwG auf 70 dB(A) am Tag und 60 dB(A) in der Nacht abgesteckt worden (s. bereits unter Ziff. C. II. 2. (3) sowie bspw. BVerwG, Urt. v. 10.11.2004 – 9 A 67/03 BVerwG, juris Rn. 44; NVwZ 2012, 1120, Rn. 30).

Gemäß der Feststellung im Lärmgutachten (s. Ziff. 6.4 des Gutachtens) ist für die Wohnbebauung im südlichen Bereich von Pattonville durch eine Überlagerung der prognostizierten Fluglärmimmissionen mit dem Straßenverkehrslärm (insbesondere mit den Ergebnissen der Lärmkartierung; s. Daten- und Kartendienst der LUBW) nicht zu erwarten, dass die Werte der Gesundheitsgefährdungsschwelle tangiert oder überschritten werden.

Insofern ist eine Gesamtlärbetrachtung von Fluglärmimmissionen mit anderen weitigen Lärmquellen nicht geboten.

zu (4): Im Hinblick auf die Flugbewegungszahlen sind luftrechtliche Einschränkungen zum Zwecke des Lärmschutzes (zeitliche Einschränkungen; Mittagspause) gemäß § 1 Landeplatz-Lärmschutzverordnung u.a. an Wochenenden grundsätzlich erst bei 15.000 oder mehr Flugbewegungen (Starts und Landungen) pro Kalenderjahr vorgesehen. Am SLP Pattonville rangieren die Flugbewegungszahlen (motorbetriebener Flugbetrieb: Motorflugzeuge, Motorsegler; Ultraleichtflugzeuge (einschließlich der Flugbewegungen des jährlich stattfindenden Fliegerfestes), Rettungshubschrauber) in den Jahren 2022 – 2024 zwischen rund 7280 und rund 8220 und damit (deutlich) unter dem Grenzwert der



Landeplatz-Lärmschutzverordnung von 15.000 Flugbewegungen. Der SLP Pattonville wird damit nicht von den Einschränkungen des § 1 Landeplatz-Lärmschutzverordnung erfasst. Da gemäß den Feststellungen des Lärmgutachtens die Lärmwerte eingehalten werden, lässt sich auch kein Erfordernis gem. § 2 Abs. 1 Landeplatz-Lärmschutzverordnung begründen, den SLP Pattonville den Einschränkungen des § 1 Landeplatz-Lärmschutzverordnung zu unterwerfen.

Aus Rücksichtnahme vor den Lärmschutzinteressen der angrenzenden Bewohner besteht weiterhin für den immissionsintensiveren motorisierten Vereins-Flugbetrieb gem. Ziff. A. IV. 1. 1a der Genehmigung vom 22.10.2008 (Az.: 46-3846 LB Pattonville) an Sonn- und Feiertagen zwischen 13:00 – 15:00 Uhr eine Mittagspause, in der am SLP Pattonville nicht gestartet werden darf.

Darüber hinaus ist anzumerken, dass gemäß den Maßgaben der Landeplatz-Fluglärmleitlinie die schallimmissionstechnische Beurteilung der Fluglärmimmissionen anhand der Flugbewegungen der sechs verkehrsreichsten Monate durchzuführen ist. Eine auf einzelne Tage beschränkte Lärmbetrachtung ist hingegen nicht vorgesehen. Mit der zusätzlich vorgenommenen Betrachtung der Maxipegel bzw. des Häufigkeits-Maximalpegelkriterium wurde jedoch zudem die Lärmbelastung der jeweiligen Einzelereignisse untersucht.

- zu (5) Die Standard-An-/Abflugroute ist gem. der Regelung des Flugplatzverkehrs vorgegeben sowie in der AIP (Luftfahrthandbuch) ausgewiesen und sieht keinen Überflug von Wohngebieten vor (s. im Übrigen auch in Anlage 1 des Lärmgutachtens 14726-02). Es ist nicht bekannt, dass der in Pattonville stationierte Rettungshubschrauber beim Flug zum Einsatzort oder bei seiner Rückkehr Wohngebiete in Pattonville oder in der weiteren Umgebung direkt überfliegt.
- zu (6) Die unterschiedlichen Lärmwirkungen von Flächenflugzeugen und Hubschraubern werden bei den Eingangsparametern zu den Berechnungen der Lärmprognose berücksichtigt. Das Lärmgutachten hat festgestellt, dass die

maßgeblichen Richtwerte eingehalten sind bzw. bei denjenigen Wohnbebauungen, die von Richtwertüberschreitungen betroffen sind, passive Lärmschutzmaßnahmen einen hinreichenden Lärmschutz bieten.

zu (7) Diesbzgl. wird auf die Feststellungen des Lärmgutachtens (s. unter Ziff. Ziff. C. II. 2. (3) der Entscheidung) verwiesen, die ausweisen, dass die jeweiligen Lärmrichtwerte eingehalten werden.

zu (8) Für die genannten Einrichtungen (Schule, Kindergarten) sind die schalltechnischen Orientierungswerte des jeweiligen Gebietscharakters nach DIN 18005-1 Beiblatt 1 maßgebend (s. auch Tabelle 1 des Lärmgutachtens Gutachten 14726-02). Nach den Feststellungen des Lärmgutachtens werden an den Einrichtungen die entsprechenden Richt-/ Grenzwerte durch die zu erwartenden Fluglärmimmissionen unterschritten. Im Übrigen liegt die vom Flugverkehr ausgehende Lärmimmission für die Einrichtungen deutlich unter den bestehenden Straßenverkehrslärmimmissionen.

zu (9) Diesbzgl. wird auf die Ausführungen unter C. III. 2. verwiesen.

zu (10) Diesbzgl. wird auf die Ausführungen unter C. III. 2. verwiesen.

zu (11) Der Verweis fasst in groben Zügen die Forschungsergebnisse zur Wirkung von Fluglärm auf den Menschen der letzten Jahre zusammen. Diese münden z. B. in Empfehlungen an geänderte Anforderungen im FluglärmG (s. z.B. Guski, Schreckenberger, Kuhlmann et. al: „Forschungsergebnisse zur Wirkung von Fluglärm auf den Menschen“ im Auftrag des Fluglärmschutzvereins Rhein-Main e. V, 2023). Diese Zielwerte sind allerdings (bisher) nicht in Gesetze, Richtlinien oder vergleichbare Verordnungen umgesetzt.

c) Wesentliche Einwendungen in Bezug auf das Lärmgutachten

- (1) Das Lärmgutachten sei nicht „unabhängig“, da es vom Antragsteller beauftragt wurde.
- (2) Die Aussagekraft der beiden Schallgutachten beruhe auf einem Rechenmodell und nicht auf einer Messung. Insofern müsse die Aussagekraft bezweifelt werden.

Eine Anwohnerschaft (Pattonville) hat diesbzgl. bei der DEKRA Automobil GmbH eine messtechnische Untersuchung in Auftrag gegeben (Messung im Zeitraum v. 17.05.2024 bis 30.06.2024; Messort: Dachterasse Nebraskastr. 11 in Pattonville; Erfassung von 210 Hubschrauberbewegungen). Es wurde eingewendet, dass die rechnerisch ermittelten Fluglärmimmissionen nicht den tatsächlich auftretenden bzw. konkret gemessenen Fluglärmimmissionen entsprächen; letztere würden deutlich über den errechneten Werten und den maßgeblichen Richtwerten liegen. Die messtechnische Untersuchung weist dabei folgende Werte aus:

- LAFmax von 85 dB(A) bzw. LASmax von 82 dB(A)
- für den (nächtlichen) Dauerschallpegel 52,3 dB(A) $L_{peq,22-6h}$

Somit könne weder der in der Schallimmissionsprognose (Nacht) am „IO 1“ errechnete Dauerschallpegel von $L_{pAeq,22-6h} = 45$ dB(A) noch der errechnete Maximalpegel von $L_{pASmax} = 71$ dB(A) nachvollzogen werden.

- (3) Das BImSchG / TA Lärm sehe auch für die Nacht eine klare Regelung für Lärmspitzen vor. Im Gutachten werden nur die Tageswerte berücksichtigt.

Nach der technischen Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA Lärm) gilt für ein allgemeines Wohngebiet tagsüber ein Immissionsrichtwert von 55 dB(A) sowie im Nachtzeitraum von 22.00 – 06.00 Uhr von 40 dB(A) außerhalb von Gebäuden.

Nach Ziff. 6.1 der TA Lärm dürfen einzelne kurzzeitige Geräuschspitzen die Immissionsrichtwerte am Tage um nicht mehr als 30 dB(A) und in der Nacht um nicht mehr als 20 dB(A) überschreiten, woraus sich Maximalpegel von 75 dB(A)

tagsüber und 60 dB(A) im Nachtzeitraum ergeben. Dieser wird somit durch die Rettungshubschrauberbewegungen deutlich – bis zu 27 dB(A) – und wiederholt überschritten, insbesondere im Nachtzeitraum.

- (4) Die Richtwerte werden laut Gutachten bei Einhaltung der vorgeschriebenen Flugkorridore (z.T.) gerade so eingehalten. Die vorgeschriebene Flugroute werde von den Piloten jedoch nicht (immer) eingehalten. Würden die von diesen Routen abweichenden Flugbewegungen mitberücksichtigt, wären die Richtwerte überschritten. Die errechneten Lärmwerte im Gutachten seien nicht korrekt, da diese nur die regulären/vorgeschriebenen Flugrouten zu Grunde legen, nicht jedoch hiervon abweichende Flugbewegungen.
- (5) Im Gutachten fehlen Aussagen zu Auswirkungen des Fluglärms auf die Realschule Pattonville und den Kindergarten Süd in Pattonville als besonders schützenswerte Einrichtungen.
- (6) Bei den errechneten Werten sei weder die vorherrschende Windrichtung aus Westen noch eine Schallreflexion „in den etwas höher gelegenen Häuserschluchten (wie z. B. Texasstraße)“ berücksichtigt worden. Auch die exponierte Hanglage (Aldingen) sei außer Acht gelassen worden.
- (7) Lärmgutachten berücksichtige nicht weitere Lärmquellen (bspw. den Verkehrslärm der L 1144; der vom Golfplatz ausgehende Lärm (Lärm Rasenmäher, Laubbläser). Als weitere Lärmquelle wurde auch der im Bereich Remseck/Kornwestheim „schon bestehende Fluglärm durch Start- und Landerouten vom Flughafen Stuttgart“ genannt. Es müsse eine kumulative Lärmbetrachtung aller Lärmquellen vorgenommen werden.
- (8) Der im „Taggutachten“ (Lärmgutachten Nr. 14726-01) vorgenommene Abzug von 5 dB bei den Schallemissionswerten für die am Sonderlandeplatz stationierten Ultraleichtflugzeuge und Motorsegler sei nicht nachvollziehbar bzw. nicht zulässig.



Zwar wird der Abzug im Lärmgutachten damit begründet, dass „nach den von der Flugbetriebsgemeinschaft Pattonville e.V. vorgelegten Lärmzeugnissen zu den am SLP stationierten Ultraleichtflugzeugen und Motorseglern die Lärmpegelwerte dieser Flugzeuggruppen deutlich leiser sind, als die entsprechenden Kennwerte (Schallleistungspegel)“, sodass „nach entsprechenden Betrachtungen auf der sicheren Seite liegend für die Flugzeuggruppe P 1.0 (Ultraleichtflugzeuge) und für die Flugzeuggruppe P 1.1 (Motorsegler) ein 5 dB geringerer Emissionswert für die Fluglärmuntersuchungen angesetzt werden kann“.

Es würde dabei jedoch übersehen werden, dass mit dem Antrag gerade eine Aufhebung der Obergrenze für die Stationierung motorgetriebener Luftfahrzeuge beantragt wurde, sodass sich die Ultraleichtflugzeug- und Motorsegler-Typen (bzw. deren Lärmwerte) sich jederzeit ändern können. Daher ist es nicht zulässig von den Berechnungsgrundlagen der DIN 45684-1:2013-07 abzuweichen.

- (9) Im „Taggutachten“ (Lärmgutachten Nr. 14726-01) wird für die Lärmbetrachtung angenommen, dass rd. 70 % der Flugbewegungen des Rettungshubschraubers am Tage in den sechs verkehrsreichsten Monaten eines Jahres stattfinden. Im „Nachtgutachten“ (Lärmgutachten Nr. 14198-01) hingegen werden für die sechs verkehrsreichsten Monate lediglich 50% der beantragten 800 Flugbewegungen bei der Lärmbetrachtung zugrunde gelegt (200 Umläufe = 400 Flugbewegungen). Dies sei nicht nachvollziehbar. Auch für die Nachtzeit müssten 70% der beantragten Flugbewegungen für die sechs verkehrsreichsten Monate zugrunde gelegt werden; somit 560 Flugbewegungen statt 400. Dies würde zum einen zu einem höheren Dauerschallpegel führen, als auch zu einem höheren Vorkommen an Maximalpegelereignissen. Nur weil im „Nachtgutachten“ lediglich 50% der beantragten Flugbewegungen in den sechs verkehrsreichsten Monaten zugrunde gelegt wurden, konnten die Lärmwerte knapp eingehalten werden.
- (10) Die Lärmbetrachtung beruht auf einer mehr als 20 Jahre alten Veröffentlichung hinsichtlich der Lärmbelastigungswerte (Anm.: bezieht sich auf die Fluglärmssynopse Griefhan/Jansen/Scheuch/Spreng "Fluglärmkriterien für ein Schutzkonzept bei wesentlichen Änderungen oder Neuanlagen von Flughäfen/Flugplätzen")

aus Zeitschrift für Lärmbekämpfung 49 (2002) Nr. 5 – September, auf die in den Gutachten verwiesen wird). Diese seien nicht mehr aktuell. Es gebe aktuellere/andere Bewertungen. Genannt wurde diesbzgl. bspw. die „summary of night noise guidelines for Europe“ der WHO, die bereits bei niedrigeren Werten eine gesundheitsschädliche Wirkung annimmt.

- (11) Hinsichtlich der im Lärmgutachten zugrunde gelegten Bewertungspraxis bzgl. präventiver Richtwerte für die maximale Häufigkeit der Maximalpegel im Nachtzeitraum zur Vermeidung von Schlafstörungen wurde eingewendet:

„Durch die Regelung, Nachtschutzzonen am äquivalenten Dauerschallpegel sowie einer Zahl von Lärmereignissen mit einem festgelegten Pegelniveau (z.B. 6 x 72 dB(A)) zu definieren, werden alle Bewegungen die unterhalb dieses Pegels liegen genauso ausgeblendet wie eine geringere Anzahl lauter Lärmereignisse (z.B. 100 x 70 dB(A) oder 5 x 90 dB(A)). Am Flughafen Hannover hat dies z.B. dazu geführt, dass genau die Bewegungszahlen in der Nacht abgewickelt werden, die zahlenmäßig unterhalb dieses Kriteriums liegen, auch wenn die Siedlungen an der südlichen Start- und Landebahn über keinen passiven Schallschutz verfügen. So wird seitens des Antragstellers versucht trotz sehr hoher Maximalschallpegel im Wohngebiet die Nachtflüge zu legitimieren.“

- (12) Im Gutachten werden generell nur Lärmwerte des in Pattonville stationierten Airbus H145 mit Fünfblattrotor berücksichtigt. Dieser Hubschrauber wird jedoch häufig (vermutlich während Reparatur/ Inspektion) durch ein älteres Modell mit Vierblattrotor vertreten, der deutlich lauter ist. Dies muss bei der Lärmbewertung entsprechend berücksichtigt werden.

zu (1) Gemäß § 51 Abs. 2 i.V.m. § 40 Abs. 2 LuftVZO kann die Genehmigungsbehörde vom Antragsteller die Vorlage eines Sachverständigengutachtens über die durch den Fluglärm hervorgerufenen Auswirkungen auf die Bevölkerung verlangen. Es ist somit Sache des Antragstellers nachzuweisen, dass das beantragte Vorhaben die Lärmrichtwerte einhält. Hierzu bedienen sich die Antragsteller re-



gelmäßig der Expertise von „Lärmgutachtern“ und haben diese auf eigene Kosten zu beauftragen. Die Genehmigungsbehörde prüft schließlich das vorgelegte Lärmgutachten.

Die „Kurz und Fischer GmbH - Beratende Ingenieure“ ist ein durch die DAkkS Deutsche Akkreditierungsstelle GmbH nach DIN EN ISO/IEC 17025 akkreditiertes Prüflaboratorium und unterliegen deren Überwachung. Der Geschäftsführer der „Kurz u. Fischer GmbH“ ist öffentlich bestellter und vereidigter Sachverständiger für Schallschutz. Beides zwingt bei den durchgeführten Fluglärmuntersuchungen zu fachlicher Neutralität. Die Grundlagen zu den Fluglärmuntersuchungen sind ausführlich erläutert, wurden von der Genehmigungsbehörde gegengeprüft und können jederzeit durch Dritte validiert werden.

zu (2) Geräuschprognosen zu geplanten/beantragten Vorhaben können i. d. R. nur durch Rechenmodelle ermittelt werden. Die Berechnungsgrundlagen dazu basieren i. d. R. auf Normen, Richtlinien und anerkannte Untersuchungen, die wiederum auf wissenschaftliche Arbeiten und mithin auf umfangreichen messtechnischen Analysen beruhen.

Die Genehmigungsbehörde hat die im Rahmen der Anhörung seitens einer Anwohnerschaft in Pattonville vorgelegte messtechnischen Untersuchung der DEKRA Automobil GmbH dennoch zum Anlass genommen, den Antragsteller (bzw. dessen beauftragten Lärmgutachter) zu einer messtechnischen Verifizierung der berechneten Lärmwerte anzuhalten. Im Zeitraum vom 18.07. – 10.09.2024 und vom 18.09. – 03.11.2024 wurden vom Lärmgutachter am Flugplatz Pattonville Dauermessungen vorgenommen. Insgesamt konnten 454 Flugbewegungen des Rettungshubschraubers erfasst werden. Dabei wurden im Zeitraum 18.07. – 10.09.2024 239 Bewegungen von einem Hubschrauber mit „4-Blatt-Rotor“ erfasst und vom 18.09. – 03.11.2024 215 Bewegungen von einem Hubschrauber mit „5-Blatt-Rotor“.



Die Dauermessanlage des Lärmgutachters befand sich auf dem Flugplatzgelände und in Bezug zur An-/Abfluglinie in einem Abstand von rund 50% des Abstands der DEKRA-Messung und hat folgende Messergebnisse geliefert:

Messergebnisse DMA, umgerechnet auf 200 Starts + 200 Landungen nachts in sechs Monaten			
4-Blatt-Rotor 18.07. – 10.09.2024		5-Blatt-Rotor 18.09. – 03.11.2024	
LAeq	LASmax	LAeq	LASmax
53	84	53	85

Aufgrund dieser Messergebnisse ergab sich die Erkenntnis, dass die bisherige den Lärmgutachten zugrunde gelegte Annahme, dass Hubschrauber mit 5-Blatt-Rotoren grundsätzlich „leiser“ sind als mit 4-Blatt-Rotoren (Anm: die Annahme beruhte auf Hinweisen, die den Schluss zuließen, dass die technischen Entwicklungen die Geräuschemissionen für moderne Hubschraubertypen in den letzten Jahren reduziert haben), jedenfalls für die Start- und Landephasen – die hier für die gemessenen Pegel maßgeblich sind – nicht bestätigt werden kann (die geringeren Emissionen bei Einsatz von 5-Blatt-Rotoren-Hubschraubern wirken sich somit nur bei Über-/Vorbeiflügen aus, jedoch nicht in der unmittelbaren Start- und Landephase); s. hierzu auch unter Ziff. 4.3.2 des Lärmgutachtens 14726-02.

Infolgedessen wurde es erforderlich, das bisherige Lärmgutachten unter Berücksichtigung dieser Erkenntnis bzw. der ermittelten Emissionswerte zu überarbeiten. Hinsichtlich des Ergebnisses der Lärmbetrachtung unter Berücksichtigung dieser Erkenntnisse wird auf die Ausführungen unter Ziff. C. II. 2. (3) der Entscheidung verwiesen.

zu (3) Zunächst ist anzumerken, dass § 2 Abs. 2 BImSchG Flugplätze ausdrücklich vom Anwendungsbereich dieses Gesetzes ausnimmt. Somit sind auch die Durchführungsbestimmungen zum BImSchG, z.B. die TA Lärm, für Flugplätze nicht unmittelbar anwendbar.



Da die für die Beurteilung der Fluglärmimmissionen zugrunde gelegte Landeplatz-Fluglärmleitlinie keine konkreten Hinweise hinsichtlich einer anzustrebenden oder notwendigen Beurteilung der Maximalpegel durch aus Flugbewegungen resultierenden Einzelschallereignisse enthält, wurde für eine ergänzende Beurteilung der Maximalpegel am Tage der Beurteilungsrichtwert in Anlehnung an die TA Lärm abgeleitet (s. unter 2.2 des Gutachtens). Der hieraus abgeleitete Beurteilungsrichtwert für den Maximalpegel entspricht somit der TA Lärm. Der an die TA Lärm angelehnte Orientierungswert für den Maximalpegel (s. unter Ziff. 2.2 des Gutachtens) wird nach den Feststellungen des Lärmgutachtens an keinem der untersuchten Immissionsorte erreicht bzw. wird (z.T. deutlich) unterschritten (s. Ziff. 5.1.2 des Gutachtens). Die Maximalpegelkonturen verlaufen weit außerhalb der bestehenden Bebauung (s. Isophonenkarte Anlage 4 des Gutachtens). Infolgedessen werden auch die präventiven Richtwerte für die maximale Häufigkeit der Maximalpegel im Tagzeitraum (s. unter Ziff. 2.4 des Gutachtens) nicht tangiert oder gar überschritten.

Im Nachtzeitraum treten selbstredend dieselben Maximalpegel auf wie am Tage (s. Werte unter Ziff. 5.1.2 des Gutachtens). Zwar wird der nächtliche Beurteilungsrichtwert für den Maximalpegel überschritten, jedoch ist aufgrund der geringen Anzahl von Flugbewegungen im Nachtzeitraum (im Durchschnitt 2,19 Flugbewegungen des Rettungshubschraubers pro Nacht) nicht zu erwarten, dass die präventiven Richtwerte für die maximale Häufigkeit der Maximalpegel im Nachtzeitraum (s. unter Ziff. 2.4 des Gutachtens) tangiert oder überschritten werden

(Das Häufigkeits-Maximalpegelkriterium definiert die zulässige Anzahl von Überschreitungen eines bestimmten Pegelwertes, des sog. Schwellenwertes, während einer vorgegebenen Zeitperiode (s. Reidt/Wysk, § 6 LuftVG, 2015 EL 18, Rn. 310)).

zu (4) Die Standard-An-/Abflugroute ist gem. der Regelung des Flugplatzverkehrs vorgegeben sowie in der AIP (Luftfahrthandbuch) ausgewiesen und sieht keinen Überflug von Wohngebieten vor (s. im Übrigen auch in Anlage 1 des Lärmgutachtens 14726-02). Es ist nicht bekannt, dass der in Pattonville stationierte Rettungshubschrauber beim Flug zum Einsatzort oder bei seiner Rückkehr Wohngebiete in Pattonville oder in der weiteren Umgebung direkt überfliegt. Dementsprechend liegt der Fluglärmuntersuchung die vorgegebene An- und Abflugroute zugrunde. Sofern in etwaigen Einzelfällen von den vorgegebenen An-/Abflugrouten abgewichen werden sollte, stellt sich dies als nicht erheblich dar bzw. sind dadurch keine anderen Fluglärmimmissionen zu erwarten.

zu (5): diesbzgl. wird auf die Ausführungen unter Ziff. C. III. 3. b) zu (8) verwiesen.

zu (6) Die rechnerischen Untersuchungen berücksichtigen grundsätzlich eine (ggf. pegelerhöhende) Mitwindwetterlage. Das Rechenverfahren berücksichtigt auftretende Bodenreflexionen. Dem Rechenmodell sind die vorhandenen Geländehöhen des Landesamtes für Geoinformation und Landentwicklung (LGL) Baden-Württemberg hinterlegt. Damit wird die bestehende Topographie in der Umgebung des Flugplatzes bzw. in den An-/Abflugbereichen berücksichtigt.

zu (7) Diesbzgl. wird auf die Ausführungen unter Ziff. C. III. b) „zu (2) und (3)“ verwiesen.

zu (8) Nach den von der Flugbetriebsgemeinschaft Pattonville e.V. vorgelegten Lärmzeugnissen zu den am SLP stationierten Ultraleichtflugzeuge und Motorsegler sind die Lärmpegelwerte dieser Flugzeuggruppen deutlich leiser als die entsprechenden Kennwerte (Schallleistungspegel) der der Untersuchung zugrunde zu legenden DIN 45684-1:2013-07. Insofern war es gerechtfertigt, bei der Lärmbetrachtung einen entsprechenden Abzug für die Flugzeuggruppe P 1.0 (Ultraleichtflugzeuge) und für die Flugzeuggruppe P 1.1 (Motorsegler) vorzunehmen.

Dem im Hinblick einer anhaltenden technischen Entwicklung zu leiseren Flugzeugen unwahrscheinlichen Szenario, dass künftig lautere UL-Flugzeuge

und Motorsegler zum Einsatz kommen, wird dadurch begegnet, dass bisher nicht am Flugplatz Pattonville stationierte UL-Flugzeuge und Motorsegler gemäß Lärmzeugnis nicht lauter sein dürfen, als die bisher dort stationierten Flugzeuge (s. unter Ziff. A. III).

zu (9) Diesbzgl. wird auf die Ausführungen unter C. II. 2. (3) verwiesen.

zu (10) Die Lärmwerte der Fluglärmsynopse basieren auf umfangreiche Untersuchungen und wurden in den letzten Jahren in mehreren Verfahren gerichtlich bestätigt. Die von der WHO propagierten nochmals niedrigen Richtwerte haben sich bis jetzt noch nicht durchgesetzt, weder regeltechnisch noch rechtssprechungsmäßig.

zu (11) Das Häufigkeits-Maximalpegelkriterium definiert die zulässige Anzahl von Überschreitungen eines bestimmten Pegelwertes, des sog. Schwellenwertes, während einer vorgegebenen Zeitperiode (s. Reidt/Wysk, § 6 LuftVG, 2015 EL 18, Rn. 310). Die Eckwerte aus lärm- bzw. umweltmedizinischer Sicht zur Häufigkeit des Auftretens der Maximalpegel (außen vor dem Fenster) durch Flugbewegungen werden unterschritten, s. hierzu bereits unter zu (3).

zu (12) Der Lärmbetrachtung wird grundsätzlich der Rettungshubschrauber zugrunde gelegt, der am SLP Pattonville zum Einsatz kommt.

Zudem wurde die im Rahmen der messtechnischen Verifizierung gewonnene Erkenntnis, dass ein Hubschrauber mit 5-Blatt-Rotor in der unmittelbaren Start- und Landephase nicht wesentlich leiser ist, als ein Hubschrauber mit 4-Blatt-Rotor im Gutachten 14726-02 berücksichtigt. Im Übrigen wird diesbzgl. auf die Ausführungen unter „zu (2)“ verwiesen.

d) Wesentliche Einwendungen in Bezug auf Natur-/Umweltbelastungen

- (1) Infolge der beantragten Erweiterung des Flugplatzbetriebes komme es zu einer Beeinträchtigung/Schädigung der Gesundheit von Mensch und Natur/Umwelt durch erhöhte Schadstoffbelastungen und bauliche Maßnahmen des Sonderlandeplatzes. Es würden Grünflächen überbaut werden (Hangar, Tankstelle etc.).
- (2) Das angrenzende Naturschutzgebiet sei durch die Erweiterung erheblichen Schadstoffbelastungen von Kerosin und Flugbenzin ausgesetzt.
- (3) Die Erweiterung des Betriebs der „Hobby-/Freizeitflieger“ sei im Hinblick auf die Diskussionen über Klimaziele, Umweltproblematiken und CO₂-Fußabdrücke nicht akzeptabel.

zu (1): Von Seiten der unteren Naturschutzbehörde (LRA Ludwigsburg) und höheren Naturschutzbehörde (Regierungspräsidium Stuttgart, Ref. 55, 56) wurden bzgl. dem Vorhaben keine Einwände erhoben. Bauliche Maßnahmen wurden nicht beantragt. Im Übrigen kommt der Flugplatzgenehmigung nach § 6 LuftVG keine Konzentrationswirkung zu; für etwaige bauliche Maßnahmen bedarf es daher einer separaten Baugenehmigung durch die zuständige Baugenehmigungsbehörde.

zu (2): Dem Einwand war nicht zu entnehmen, welches an den Flugplatz Pattonville angrenzende Naturschutzgebiet erheblichen Schadstoffbelastungen ausgesetzt sein soll. Das zum Flugplatz nächstgelegene Naturschutzgebiet ist das Naturschutzgebiet „Unteres Feuerbachtal mit Hangwäldern und Umgebung“, knapp 2 km südlich des Flugplatzes. Von Seiten der Naturschutzbehörden wurde jedenfalls nicht eingewendet, dass dem Vorhaben ein Naturschutzgebiet entgegensteht.

zu (3): diesbzgl. wird auf die Ausführungen unter „zu (1)“ verwiesen. Darüber hinaus sind im Hinblick auf CO₂-Emissionen keine Anhaltspunkte ersichtlich, die dem Vereins-Flugbetrieb entgegenstehen.

e) Wesentliche Einwendungen in Bezug auf die Geeignetheit des Standorts Pattonville als 24h-Standort

- (1) Aufgrund der Nähe der Wohnbebauung zum Flugplatz Pattonville sei der Standort Pattonville für nächtlichen Rettungshubschrauber-Betrieb nicht geeignet.
- (2) Andere Standorte seien geeigneter (genannt wurden der Luftrettungsstandort Leonberg; der Sonderlandplatz Backnang-Heiningen). Ein Standort für einen 24h-Betrieb sei im dichtbesiedelten Großraum Stuttgart ungeeignet.

Für den SLP Backnang-Heiningen würde die größere Entfernung des Flugplatzes zu den Anwohnern sprechen, sowie der Umstand, dass der Nord-Osten von BW besser abgedeckt sei

In Bezug auf einen Luftrettungsstandort in Leonberg wurde vorgetragen, dass dieser die geographischen Abdeckungsanforderungen aus der Strukturanalyse ebenfalls erfülle. Der Abdeckungsradius für die nächtliche 30-minütige Versorgung im nördlichen Baden-Württemberg unterscheide sich nicht wesentlich von Pattonville. Die Rettungsversorgung im Landkreis Ludwigsburg werde dadurch nicht verschlechtert, da die Flugdauer von Leonberg nach Ludwigsburg sehr kurz ist bzw. die Abdeckzeiten im Landkreis eingehalten werden können.

Für den Standort Leonberg würde sprechen, dass die Entfernung zur nächstgelegenen Wohnbebauung in Leonberg fast doppelt so hoch ist wie am Standort in Pattonville. Zudem bestehe eine hohe Akzeptanz bzgl. des Luftrettungsstandorts in Leonberg (Petition etc.). In Leonberg sei zudem eine direkte Anbindung an ein Krankenhaus vorhanden. Der An- und Abflug finde in Leonberg über freiem Feld statt und führt von der Wohnbebauung, die zudem im Gelände tiefer liege, weg.

- (3) Es seien keine Untersuchungen hinsichtlich alternativer bzw. geeigneterer Standorte vorgenommen worden. Neue, geografisch besser gelegene Standorte, die zudem Anwohner weniger durch Lärm belasten, seien zu prüfen. Nach einer Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts aus dem Jahr 2006 [Anm.: gemeint

ist wohl BVerwGE 125, 116-325, Urteil v. 16.03.2006; juris Rn. 98) müsse „nach den in der Rechtsprechung zum Abwägungsgebot entwickelten Grundsätzen ernsthaft in Betracht kommende Standortalternativen ermittelt, bewertet und untereinander abgewogen werden“. Dies sei hier nicht erfolgt.

(4) In die Gesamtplanung scheint die bevorstehende Stationierung eines Rettungshubschraubers in Ravenstein nicht eingegangen zu sein. Dieser Hubschrauber würde Nord-Württemberg abdecken und zu einer Verminderung der Einsätze ab Pattonville beitragen. Der Raum Heilbronn wäre aus Ravenstein ähnlich gut erreichbar, wie aus Pattonville.

(5) Der Start- und Landeplatz des Hubschraubers soll zumindest auf dem Flugplatzgelände Pattonville verlegt werden (bspw. in süd-östlicher Richtung), sodass der Start- und Landeplatz weiter von der Wohnbebauung in Pattonville entfernt ist

(6) Aussagen/Ergebnisse der vom Innenministerium BW in Auftrag gegebenen „Struktur- und Bedarfsanalyse der Luftrettung in Baden-Württemberg“ (05/2020; Institut für Notfallmedizin und Medizinmanagement (INM) Klinikum der Universität München) werden wie folgt angezweifelt:

- Die Struktur- und Bedarfsanalyse basiere auf Daten von einem älteren Hubschraubermodell, dass deutlich leistungsschwächer sei. Das jetzige Hubschraubermodell sei erheblich leistungstärker (höhere Geschwindigkeit). Durch die höhere Geschwindigkeit erhöhe sich die Reichweite bei gleicher Einsatzzeit. Das habe zur Folge, dass von einem Standort ein größerer Einsatzbereich abgedeckt werden kann. Insofern muss die Standortwahl neu überdacht werden (bspw. eine Verlegung nach Leonberg).

Der nordöstliche Rand des Einsatzgebiets, der bisher nur durch den Hubschrauber in Pattonville abgedeckt wurde, könne somit auch aus Leonberg rechtzeitig erreicht werden. Der Standort Pattonville würde somit obsolet werden.

(7) In der „Struktur- und Bedarfsanalyse der Luftrettung in BW“ (S. 128; Kap. 4.4.1) wurde folgende Vorgabe für die Standort- und Bedarfsplanung gemacht:

„Es gilt, dass Lärmbelastigungen für Anwohner, gerade in dicht besiedelten städtischen Bereichen soweit möglich zu vermeiden sind.“ Dieser Forderung ist das Land bei der Planung der Luftrettungsstandorte im Fall Pattonville gerade nicht nachgekommen.

zu (1): Die „Geeignetheit“ des Standorts für einen nächtlichen Rettungshubschrauber-Betrieb kann nicht mit bloßem Verweis auf eine angrenzende Wohnbebauung negiert werden. Maßgebend sind die Umstände des Einzelfalles. In Bezug auf die Wohnbebauung war die (insbesondere nächtliche) Lärmbelastung des Rettungshubschraubers zu untersuchen. Diesbzgl. wurde mittels Lärmgutachtens festgestellt, dass die schalltechnischen Orientierungswerte für den weit überwiegenden Teil der Wohnbebauung von Pattonville eingehalten werden. Für einen (verhältnismäßig geringfügigen Teil) der Wohnbebauung in Pattonville, bei dem die schalltechnischen Orientierungswerte um bis zu + 3 dB(A) überschritten werden können, wurden Lärmschutzmaßnahmen zugewilligt (s. unter Ziff. A. VII.), sodass auch diesbzgl. ein ausreichendes Lärmschutzniveau gewährleistet werden kann.

zu (2), (3) und (4): Die vom Land BW (IM BW) im November 2022 verkündeten Standortentscheidungen (u.a. Ausweitung des Rettungshubschrauberbetriebs am Standort Pattonville) setzen die fachlichen Empfehlungen der „Struktur- und Bedarfsanalyse der Luftrettung“ des INM (s. hierzu bereits unter Ziff. C. II. 2. (1)) um.

Die vom INM im Auftrag des Landes Baden-Württemberg durchgeführte „Struktur- und Bedarfsanalyse der Luftrettung in Baden-Württemberg“ hat zunächst eine Bestandsaufnahme der Luftrettung in Baden-Württemberg sowie eine Untersuchung der notärztlichen Versorgung vorgenommen, einschließlich der bodengebundenen arztbesetzten Systeme (NEF/NAW). Aufbauend auf den Ergebnissen der Ist-Stand-Analyse wurden die Anforderungen an die Luftrettung definiert und es erfolgte eine Bedarfsanalyse zur Luftrettungsstruktur in Baden-Württemberg.



Für die Bedarfsanalyse wurde ein Luftrettungsindex erstellt. Dieser Index besteht aus folgenden Indexwerten:

- Indexwert 1: Erreichbarkeit des Einsatzortes zum nächstgelegenen NAW/NEF Standort
- Indexwert 2: Verfügbarkeit der NAW/NEF welche den Einsatzort in 15 Minuten erreichen.
- Indexwert 3: Prähospitalzeit bei Tracer-Diagnosen bis 60 Minuten

Um eine zielgenaue Bedarfsplanung zu ermöglichen, wurde für die weiteren Analysen eine einheitliche, kleinräumige Unterteilung des Planungsraums zu Grunde gelegt, die unabhängig von historisch gewachsenen Verwaltungsgrenzen ist. Hierfür wurde über die Fläche Baden-Württembergs ein Raster von Hexagonen mit einem Innenkreisdurchmesser von 2 km gelegt. Aus dieser Unterteilung ergaben sich insgesamt rund 11.000 Hexagone. Die Indexwerte wurden für jedes Hexagon berechnet und kartographisch dargestellt.

In Karte 31 der „Struktur- und Bedarfsanalyse“ wird die Indexstruktur der zum Untersuchungszeitraum bestehenden Luftrettungsstruktur dargestellt. Hier zeigt sich u.a., dass die Bereiche Reutlingen, Zollernalb, Biberach und Sigma-ringen im Überschneidungsbereich eine schlechte Abdeckung der Luftrettung aufweist.

Bei der Standort- und Bedarfsplanung für die Luftrettung galt, dass neue, zusätzliche Luftrettungsstandorte nur dann eingerichtet werden, wenn eine bedarfsgerechte Versorgung nicht durch die Verschiebung bestehender Luftrettungsstandorte möglich ist (insofern stellt der SLP Backnang-Heiningen keine Option i.S.d. Bedarfsplanung dar, da in der Region Stuttgart in Leonberg und Pattonville bereits zwei Luftrettungsstandorte existieren). Verschiebungen bestehender Standorte zur Optimierung der Versorgungsstruktur wurde hingegen nur empfohlen, sofern sich hierdurch eine relevant bessere Versorgung bzw. eine deutliche Erhöhung des Einsatzaufkommens der RTH/ITH erzielen lässt (s. S. 3 und S. 128 der Struktur- und Bedarfsanalyse).



Für eine bessere Abdeckung der o.g. Bereiche wurde somit der Bedarf/die Notwendigkeit ermittelt, die verhältnismäßig nah beieinanderliegenden Standorte Leonberg und Ludwigsburg zu „entzerren“ und einen der beiden Luftrettungsstandorte weiter südlich in Richtung der Schwäbischen Alb (hier: Tübingen) zu verschieben. Die „Bedarfsanalyse“ ergab, dass eine flächendeckende Abdeckung sich mit den Standorten Pattonville und Tübingen besser erreichen lässt als mit den Standorten Leonberg und Tübingen.

Dies ergibt sich aus folgenden Gründen:

Der Standort Leonberg liegt südlicher als der Standort Ludwigsburg (Pattonville). Die Distanz zwischen den Standorten Leonberg und Tübingen ist somit geringer, als die Distanz zwischen Pattonville und Tübingen. Die für eine flächendeckendere Abdeckung notwendige „Entzerrungswirkung“ (s.o.) ist bei größerer Distanz stärker. Die größere Distanz zueinander weisen die Standorte Pattonville und Tübingen aus.

Zudem liegt der Luftrettungsstandort Ludwigsburg (Pattonville) östlicher als der bisherige Standort Leonberg und deckt damit östliche Gebiete Baden-Württembergs in der Luftrettungsstruktur besser ab. Bei einem Entfall des Luftrettungsstandortes Ludwigsburg (Pattonville) zu Gunsten von Leonberg würden sich die östlichen Landkreise Baden-Württembergs in der luftgebundenen Versorgungsstruktur verschlechtern.

Die Analyse, welche Standortverlagerung Richtung Tübingen den größten Mehrwert für die Luftrettungsstruktur bzw. die Versorgungssicherheit aufweist, hat somit ergeben, dass dies bei der Verlagerung des Standorts Leonberg nach Tübingen der Fall ist. Umgekehrt gilt, dass die Beibehaltung des Standorts Ludwigsburg (Pattonville) eine bessere Luftrettungsstruktur bzw. Versorgungssicherheit bietet, als bei Beibehaltung des Standorts Leonberg.

Für die Luftrettung in den Nachtstunden gilt, dass bisher nur Villingen-Schwenningen als Nachtrettungsstandort besteht (abgesehen, von der bisherigen Möglichkeit am Standort Pattonville nachts 1-mal zu landen). Insofern kann nach bisheriger Luftrettungsstruktur nachts nur der südliche Bereich von Baden-Württemberg in 20 oder 30 Minuten durch in Baden-Württemberg stationierte Luftrettungsmittel erreicht werden (s. S. 124 der Bedarfsanalyse). Für den nördlichen Bereich Baden-Württembergs wurde somit für den Nachtzeitraum ein Abdeckungsbedarf ermittelt.

Karte 36 der „Bedarfsanalyse“ zeigt auf, wie sich die Erreichbarkeit innerhalb von 30 Minuten nach Alarmierung mit Luftrettungsindex und Notarztereignissen in der Nacht darstellt, wenn im Bereich Ludwigsburg (Pattonville) ein Luftrettungsstandort für die Nacht vorgehalten wird. Hieraus ergibt sich, dass zwar auch mit dem Nachtrettungsstandort in Pattonville die östlichen Bereiche Baden-Württembergs nicht vollumfänglich von einer „30-Minuten-Erreichbarkeit“ abgedeckt sind; jedoch würde ein Nachtrettungsstandort in Leonberg die ohnehin schwierige Versorgungslage im östlichen Teilen Baden-Württembergs noch weiter verschlechtern, da Leonberg weiter westlich (und südlich) liegt als der Standort Pattonville. Insofern stellt sich für den nördlichen Bereich Baden-Württembergs Pattonville im Vergleich zu Leonberg als geeigneterer Nachtluftrettungsstandort dar.

Ein Nachtluftrettungsstandort in Ravenstein würde insbesondere weite Teile außerhalb Baden-Württembergs abdecken und wäre für die flächenhafte Abdeckung der Nachtluftrettung in Baden-Württemberg somit weniger geeignet. Zudem deckt der Standort Pattonville die Region Stuttgart, als Baden-Württembergs größtes Ballungszentrum, deutlich besser ab, als ein im Norden Baden-Württembergs gelegener Nachtluftrettungsstandort.

Die „Struktur- und Bedarfsanalyse der Luftrettung in Baden-Württemberg“ weist somit aus, dass von den bereits bestehenden Luftrettungsstandorten in der Region Stuttgart die Beibehaltung des Standorts Pattonville den größten Mehrwert für die Luftrettungsstruktur bzw. die Versorgungssicherheit in

Baden-Württemberg bietet. Demzufolge wurde der Standort Pattonville vom Land BW als (weiterhin) geeigneter, aber auch notwendiger Standort für die Luftrettung in BW identifiziert.

zu (5): Diesbzgl. wird auf die Ausführungen unter C. III. 2. verwiesen.

zu (6): Die in der Bedarfsanalyse verwendete Formel zur Berechnung der Flugdauer geht von einer rechnerischen Fluggeschwindigkeit von 207 km/h und einer distanzunabhängigen Konstante für die Start- und Landephase von 2 Minuten und 22 Sekunden aus. Diese Werte basieren auf den Ergebnissen einer Regressionsanalyse der durch die Leitstellen im Jahr 2018 dokumentierten Luftrettungseinsätze – also auf einer Auswertung der real geflogenen Zeiten. Bei der Geschwindigkeit handelt es sich dementsprechend um die Luftliniengeschwindigkeit zwischen dem Start- und Zielort der berücksichtigten Primäreinsätze und nicht um die im Rettungsmittel gemessene Geschwindigkeit. Die Luftliniengeschwindigkeit wird vielmehr von etwaigen Umwegen durch Wettereinflüsse, Hindernisse und auch durch die Windverhältnisse beeinflusst und ist daher niedriger als die bei Höchsttempo gemessene Geschwindigkeit im Luftrettungsmittel – und erst Recht niedriger als die theoretische Höchstgeschwindigkeit nach Herstellerangaben. Mit anderen Worten legt das Luftrettungsgutachten seinen Berechnungen die Geschwindigkeit zugrunde, die in Baden-Württemberg tatsächlich geflogen wird – und nicht abstrakt postulierte Best- oder Durchschnittswerte.

zu (7): Diesbzgl. wird auf die Ausführungen unter „zu (1)“ sowie „zu (2) – zu (4)“ verwiesen.

f) Wesentliche Einwendungen in Bezug auf die beantragten Erweiterungen des Rettungsflugbetriebs

(1) Die Versorgungssicherheit im Landkreis Ludwigsburg könne auch ohne einen Nachtflugbetrieb am Sonderlandeplatz Pattonville sichergestellt werden. (Gerade) nachts seien die Straßen grundsätzlich frei, sodass der bodengebundene Rettungsdienst (Krankenwagen etc.) schnell beim Patient sein kann.

(2) Auch tagsüber könnten Krankentransporte ohne weiteres ausgeführt werden.

(3) Die Ausweitung auf 4500 Flugbewegungen pro Jahr sei nicht statthaft/nötig, da nach der Statistik der DRF bisher pro Jahr nicht einmal die Hälfte der bisher genehmigten 2400 Flugbewegungen durchgeführt worden sei. Die Notwendigkeit der Ausweitung des Rettungsflugbetriebs auf 4500 Flugbewegungen im Jahr für den Tagzeitraum und auf 800 Flugbewegungen pro Jahr für den Nachtzeitraum wird angezweifelt.

zu (1): Der bodengebundene Rettungsdienst steht im Zusammenhang mit der lokalen Versorgung im Landkreis. Hingegen zielt die Festlegung der Luftrettungsstandorte als Gesamtsystem darauf, für ganz Baden-Württemberg – insbesondere für Notfallpatienten – ein schnelles und schonendes Transportmittel zur Verfügung zu stellen, um die vorgegebenen Zielparameter für jeden einzelnen Notfallpatienten an jedem Ort in Baden-Württemberg planerisch sicherstellen. Der Luftrettungsstandort Pattonville bezweckt dabei die Versorgung der Bevölkerung des nördlichen Baden-Württembergs. Die Luftrettungsstandorte bezwecken nicht die Schließung einzelner Versorgungslücken im Landkreis. Insofern kann diesbzgl. auch nicht auf den bodengebundenen Rettungsdienst verwiesen werden.

zu (2): s. hierzu unter „zu (1)“. Darüber hinaus wird angemerkt, dass es sich bei dem Rettungshubschrauber-Flugbetrieb nicht um „normale“ Krankentransporte handelt, sondern um den Einsatz für und den Transport von schwer erkrankten oder verunfallten Patientinnen und Patienten (Notfallrettung). Insofern gehen

Überlegungen zu einer „Kompensation“ der Luftrettung durch den Einsatz des bodengebundenen Rettungsdienstes fehl.

zu (3): Betreffend den Rettungshubschrauber-Betrieb wurden 4500 Flugbewegungen für das Jahr und 800 Flugbewegungen für den Nachtzeitraum beantragt. Sollte die beantragte Anzahl der Flugbewegungen nicht erreicht werden, hat dies nicht zur Folge, dass die beantragte Anzahl an Flugbewegungen unzulässig wäre, sondern vielmehr, dass die im Lärmgutachten ermittelte Lärmbelastung durch den Rettungshubschrauber geringer ausfallen würde.

g) Wesentliche Einwendungen in Bezug auf die beantragten Änderungen des Vereins-Flugbetriebs

- (1) Die Gesundheit und das Wohl der Bürgergemeinschaft stehe über den (eigennützigen) Interessen der Fliegergemeinschaft. Das Ruhebedürfnis der Bevölkerung sei ein höheres Gut als die Erweiterung der Ausübung eines fliegerischen Hobbys. Bei einer Aufhebung der Beschränkungen für den Vereins-Flugbetrieb komme es zu mehr Flugbewegungen die zu einer unzumutbaren Lärmbelastung führe.
- (2) Die Erweiterung des Betriebs von „Hobby-/Freizeitfliegern“ sei im Hinblick auf die Diskussionen über Klimaziele, Umweltproblematiken und CO₂-Fußabdrücke nicht akzeptabel.
- (3) Die meisten Flugbewegungen des Vereins-Flugbetriebs fänden an den Wochenenden statt. Eine Ausweitung des Vereins-Flugbetriebs würde deshalb gerade an den Wochenenden zu einer erheblichen Steigerung der Lärmbelastung führen.
- (4) Die Erweiterung der Betriebszeiten um jeweils eine Stunde an Werk- und Sonn-/Feiertagen müsse ebenfalls abgelehnt werden. Die Abendstunden dienen der Erholung der Anwohner. Es muss auch Ruhezeiten außerhalb der Nachtstunden geben. Dies ist insbesondere für Berufstätige und Anwohner mit Kindern unbedingt geboten und kann nicht zu deren Lasten abgewogen werden.

(5) Eine Vorratsbeantragung ohne nachweisbaren Bedarf sei grundsätzlich unzulässig. Eine Aufhebung der jährlichen Beschränkung würde implizit zu einer maximalen Landeanzahl von 10.950 führe, was mangels nachweisbaren Bedarfs einer Vorratsbeantragung entsprechen würde. Auch ein Bedarf an einer Aufhebung der Beschränkung der maximalen Tagesanzahl für Landungen von Ultraleichtflugzeuge wurde nicht nachgewiesen. Im Tag-Gutachten sind die Umläufe für Ultraleichtflugzeuge für die Jahre 2020-2022 mit 443, 365, 301 angegeben.

zu (1): Hinsichtlich der beantragten Änderungen/Erweiterungen des Vereins-Flugbetriebs (sowie des Rettungshubschrauber-Betriebs) am Tage (06:00 – 22:00 Uhr) wurde mittels Lärmgutachten festgestellt, dass die entsprechenden gebietsbezogenen Immissionsrichtwerte bzw. Orientierungswerte durch die äquivalenten Dauerschallpegel eingehalten bzw. unterschritten werden. Die präventiven Richtwerte für die maximale Häufigkeit der Maximalpegel im Tagzeitraum werden mit den zu erwartenden Flugbewegungen wegen der geringen Anzahl an Maximalpegelhäufigkeiten i. W. nicht tangiert oder gar überschritten bzw. die Maximalpegelkonturen verlaufen weit außerhalb der bestehenden Wohnbebauung. Im Übrigen wird diesbzgl. auf die Ausführungen unter Ziff. C. II. 2. (3) „Lärmimmissionen Tagzeitraum 06:00 – 22:00 Uhr“ verwiesen. Eine fluglärmbedingte Gesundheitsgefährdung ist somit nicht gegeben.

zu (2): Aus naturschutzrechtlicher Sicht wurden diesbzgl. keine Einwände vorgetragen (s. unter Ziff. C. III. 1.). Darüber hinaus sind im Hinblick auf CO₂-Emissionen keine Anhaltspunkte ersichtlich, die dem Vereins-Flugbetrieb entgegenstehen.

zu (3): Diesbzgl. wird auf die Ausführungen unter Ziff. C. III. 3. b) „zu (4)“ verwiesen.

zu (4): Die Feststellungen des Lärmgutachtens ergaben, dass die maßgeblichen Lärmrichtwerte am Tage und in der Nacht eingehalten werden können. Bei den Wohnbebauungen in Pattonville, bei denen der nächtliche äquivalente

Dauerschallpegel um bis zu 3 dB überschritten werden kann, wird hinreichender Lärmschutz mittels der unter Ziff. A. VII. verfüigten Lärmschutzmaßnahmen sichergestellt.

zu (5): Der Antrag zielt nicht auf eine irgendwie geartete „Vorratsbeantragung“. Der Antrag auf Aufhebung der Beschränkung der maximalen Anzahl an zulässigen Landungen pro Tag für Ultraleichtflugzeuge (Antrag Ziff. 2.1. a)) zielt darauf, die „leiseren“ UL-Flugzeuge den bereits beschränkungs-freien Motorseglern gleichzustellen und dem steigenden Bedarf an der Nutzung von UL-Flugzeugen nachzukommen. Der Antrag auf Aufhebung der Beschränkung der maximalen Anzahl an zulässigen Landungen pro Jahr für alle motorgetriebenen Luftfahrzeuge (Antrag Ziff. 2.1 b)) zielt darauf, dass der Flugplatzbetreiber auch am Ende des Jahres dem Nutzungsbedarf/der Nachfrage nachkommen kann. Letztlich wird mit diesen Aufhebungsanträgen eine größere Flexibilität angestrebt.

Für die Zulässigkeit des beantragten Nutzungsumfangs ist dabei nicht maßgebend, ob eine mit dieser Genehmigungsänderung potentiell erreichbare Landeanzahl tatsächlich erreicht wird, sondern, ob der dem Antrag zugrunde liegende Nutzungsumfang lärmtechnisch zumutbar ist (Letzteres ist – wie unter Ziff. C. II. (3) dargelegt wurde – der Fall). Mit anderen Worten: ein Nichterreichen der potentiell möglichen Landeanzahl hat nicht zur Folge, dass diese nicht genehmigungsfähig ist, sondern führt lediglich dazu, dass die tatsächlich auftretenden Lärmimmissionen hinter denen im Gutachten festgestellten Werten zurückbleiben.

Im Übrigen besteht hinsichtlich den lärmintensiveren Motorflugzeugen gem. Ziff. 1.1 der Genehmigung vom 22.10.2008 (Az.: 46-3846 LB Pattonville) weiterhin eine Tagesbeschränkung (s. A. II.).

h) Wesentliche Einwendungen in Bezug auf die Raumordnung

- (1) der Sonderlandeplatz liege in einem besonders schützenswerten regionalen Grünzug.
- (2) Der aktuelle Regionalplan verpflichte, Flächen für siedlungsnaher Erholung zu sichern und Hubschrauberlandeplätze nach Zahl und Größe auf das unbedingt notwendige Maß zu beschränken.

zu (1) und (2): Hinsichtlich der beantragten Ausweitung der Betriebsbeschränkungen des Rettungshubschraubers am Standort Pattonville meldete die höhere Raumordnungsbehörde (Regierungspräsidium Stuttgart, Ref. 21) und der Verband Region Stuttgart keine Bedenken. Hinsichtlich der Bedenken der höheren Raumordnungsbehörde und des Verbands Region Stuttgart in Bezug auf den beantragten Vereinsflug-Betrieb wird auf die Ausführungen unter Ziff. C. III. 2. verwiesen.

i) Sonstige Einwendungen

- (1) Wertminderung:

Der beantragte Flugbetrieb führe zu einer (immensen) Wertminderung bei den Immobilien (wirtschaftlicher Schaden/erhebliche finanzielle Verluste). Notwendige Lärmschutzmaßnahmen an den Häusern/Wohnungen würden erhebliche Kosten verursachen.

- (2) Vertrauensschutz

Hinsichtlich eines Vertrauensschutzes in Bezug auf den bisherigen Genehmigungsumfang des Rettungshubschraubers wurde folgendes eingewendet:

Die Stadt Kornwestheim habe den Anwohnern in der Vergangenheit mehrfach schriftlich zugesichert, dass Nachtflüge am Sonderlandeplatz Pattonville abgelehnt werden.

Im Zusammenhang mit dem Kauf von Immobilien sei den Anwohnern vom Bau-träger zugesichert worden, dass sich die Flüge des Rettungshubschraubers auf den Tagzeitraum beschränken und es keine allgemeine Nachtflugerlaubnis ge-ben werde.

Es sei in der notariell beurkundeten Kaufurkunde festgehalten, dass der Hub-schrauber an dem bekannten Standort stationiert ist und dieser nur tagsüber zum Einsatz kommt, folgerichtig ein Betrieb in der Nacht nicht vorkomme (bis auf eine Landung in der Nacht).

zu (1): Diesbzgl. ist anzumerken, dass sich das Vorhaben gemäß den Feststellungen des Lärmgutachtens 14726-02 weit überwiegend im Rahmen der Immissions-richtwerte bzw. schalltechnischen Orientierungswerte bewegt. Hinsichtlich der Wohnbebauungen im südlichen Bereich von Pattonville , bzgl. derer gemäß dem Lärmgutachten 14726-02 eine Überschreitung der schalltechnischen Richtwerte/Orientierungswerte (nächtlicher Dauerschallpegel) um bis zu 3dB eintreten kann, wurde unter Ziff. A. II. dem Antragsteller gegenüber beauftragt, dass dieser die Kosten für notwendige/berechtigte Schallschutzmaßnahmen zu tragen hat.

Insofern lassen sich keine Ansprüche aufgrund einer etwaigen Wertminderung ableiten, da zum einen die Wohnbebauungen größtenteils schon nicht einer über den Immissionsrichtwerten hinausgehenden Lärmbelastung ausgesetzt sind, zum anderen die Kosten bei denjenigen Wohnbebauungen, die von einer geringfügigen Überschreitung des nächtlichen Dauerschallpegels betroffen sind, für notwendige/berechtigte Schallschutzmaßnahmen vom Antragsteller zu tragen sind und somit Kosten für Schallschutzmaßnahmen nicht vom Haus-/Wohnungseigentümer zu tragen sind.

zu (2) Diesbzgl. ist anzumerken, dass eine solche „Zusicherung“ allenfalls im Verhältnis der Stadt/des Bauträgers zum Eigentümer relevant werden kann, nicht jedoch im Verhältnis Eigentümer zur Genehmigungsbehörde. Weder die Stadt noch ein Bauträger können Zusicherungen in Bezug auf luftrechtliche Genehmigungsentscheidungen mit Bindungswirkung für die Luftfahrtbehörde abgeben. Die Zuständigkeit für Flugplatzgenehmigungsentscheidungen liegt bei der Luftfahrtbehörde.

D. Zusammenfassende rechtliche Würdigung/Ermessen

Für die beantragten Änderungen/Erweiterungen wurde ein luftverkehrlicher Bedarf dargelegt. Der Flugplatz Pattonville ist für den beantragten Flugbetrieb geeignet. Die Beurteilung der Fluggeräuschimmissionen ergab, dass die Lärmbelastung zumutbar ist. Für die Wohnbebauungen im südwestlichen Bereich von Pattonville, an denen die gebietsbezogenen Immissionsrichtwerte des vom Rettungshubschrauber ausgehenden nächtlichen Dauerschallpegels um bis zu 3 dB überschritten werden können, wurden passive Lärmschutzmaßnahmen zugebilligt, sodass auch diesbzgl. ein hinreichender Lärmschutz sichergestellt ist (s. zu allem unter Ziff. C. II.). Hinsichtlich des Antrags auf Fliegen ohne Betriebsleiter (vormals: Flugleiter) wurde vom Antragsteller in einem Betriebskonzept (s. Anhang 3) nachvollziehbar dargelegt, dass der am Sonderlandeplatz Pattonville stattfindende Flugbetrieb grundsätzlich ohne Anwesenheit eines Betriebsleiters durchgeführt werden kann (unter den Maßgaben der Ziff. V).

Anderweitige Gründe, die den beantragten Änderungen/Erweiterungen des Flugbetriebs am Flugplatz Pattonville unüberwindbar entgegenstehen, sind nicht ersichtlich. Die Prüfung der eingegangenen Einwendungen (s. Ziff. C. III.) hat ergeben, dass keine Einwendung inhaltlich bzw. rechtlich derart trägt, dass deswegen die beantragten Änderungen/Erweiterungen zu versagen sind.

Für die Erweiterung des Rettungshubschrauber-Betriebs am Standort Pattonville streitet das besondere öffentliche Interesse an der Bereitstellung einer notwendigen Luftrettungsinfrastruktur in Baden-Württemberg. Insofern ist es auch geboten den mit dem Vorhaben verbundenen Rettungszweck im Hinblick auf die Fluglärmbelange mit einem besonderem Gewicht in die Abwägung einzustellen. Sofern – wie hier der Fall – die auftretenden, nicht vermeidbaren fluggeräuschbedingten Belästigungen durch den Rettungshubschrauber lärmtechnisch zumutbar sind, sind diese von den Anwohnern hinzunehmen.

Dagegen steht der „Vereinsflugbetrieb“ (zwar) nicht in einem besonderen öffentlichen Interesse. Gemäß der Genehmigung von 2008 dient der Sonderlandeplatz diesbzgl. der Ausübung von „Flugsport- und Vereinsaktivitäten“ und somit privaten Luftfahrtinteressen. Dementsprechend kann der mit dem „Vereinsflugbetrieb“ verbundene Flugsportzweck nicht mit einem besonderen Gewicht in die Abwägung mit den Fluglärmbelangen

der Anwohner eingestellt werden. Dennoch führt die Abwägung nicht zu der Feststellung, dass die beantragten Änderungen/Erweiterungen bzgl. des Vereinsflugbetriebs mit den Interessen der angrenzenden Anwohner an einem hinreichenden Schutz vor Fluglärm nicht vereinbar wären. Dies aus folgenden Gründen:

Zunächst ist zu berücksichtigen, dass der „Vereinsflugbetrieb“ tagsüber stattfindet. Nach der gutachterlichen Feststellung übersteigt die Lärmbelastung am Tage in Teilen der Umgebung des Flugplatzes zwar die „Geringfügigkeitsschwelle“ von 50 dB (A) (äquiv. Dauerschallpegel), jedoch liegt sie deutlich unter der „Zumutbarkeitsschwelle“ von 60 dB (A) (äquiv. Dauerschallpegel). Festzuhalten ist somit, dass die am Tage vom Flugplatz ausgehende Lärmbelastung sich lärmtechnisch als nicht massiv darstellt. Sollte der am Tage vom Flugplatz ausgehende Lärm von Anwohnern dennoch als erheblich belästigend wahrgenommen werden, ist es den Betroffenen tagsüber zuzumuten, das Fenster für die Dauer des Lärmereignisses kurzzeitig zu schließen. Zudem werden die Anwohner nicht mit einer neuen Lärmart konfrontiert. Der Flugbetrieb am SLP Pattonville existiert schon seit vielen Jahren. Insofern ergibt sich auch hinsichtlich der Lärmart keine neue Lärmbelastung. Schließlich muss in der Abwägung mit den Fluglärmbelangen der Anwohner auch berücksichtigt werden, dass die Wohnbebauungen von Pattonville an den Flugplatz herangewachsen sind, sodass sich diese quasi von vornherein einer Fluglärmbelastung ausgesetzt haben. (Auch) vor diesem Hintergrund ist von den Anwohnern eine im lärmtechnischen Sinne grundsätzlich zumutbare (Flug-) Lärmbelastung – auch im Bereich der privaten Luftfahrt – grundsätzlich hinzunehmen.

Die Änderungsgenehmigung betreffend den „Vereins-Flugbetrieb“ und den „Rettungshubschrauber-Betrieb“ erfolgte unter Berücksichtigung der Umstände des Einzelfalls und in Ausübung des pflichtgemäßen Ermessens.

E. Anordnung der sofortigen Vollziehung

Gemäß § 80 Abs. 2 S. 1 Nr. 4 i.V.m. § 80a Abs. 1 Nr. 1 der Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 19. März 1991 (BGBl. I S. 686), die zuletzt durch Artikel 5 des Gesetzes vom 24. Oktober 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 328) geändert worden ist, wird im öffentlichen Interesse die sofortige Vollziehung bzgl. der Genehmigungsänderung betreffend den Rettungshubschrauber-Betrieb (Ziff. A. I. der Entscheidung) angeordnet.

Abzuwägen sind die für einen sofortigen Vollzug sprechenden Belange mit den dagegen streitenden Interessen der Betroffenen, zunächst von Vollzugsmaßnahmen verschont zu bleiben, kurzum: für die Anordnung eines sofortigen Vollzugs muss das Vollzugsinteresse das Aufschubinteresse überwiegen. Dabei muss das (hier: öffentliche) Interesse an einem Sofortvollzug grundsätzlich über jenes Interesse hinausgehen, das den Verwaltungsakt selbst rechtfertigt; mithin muss eine besondere Dringlichkeit an der Vollziehung bestehen (vgl. HK-VerwR/Achim Bostedt VwGO § 80 Rn. 79). Im Bereich der öffentlichen Gefahrenabwehr – zu dem die Luftrettung hinzuzurechnen ist – kann sich jedoch das öffentliche Sofortvollzugsinteresse durchaus mit den öffentlichen Interessen überschneiden, die die Sachentscheidung als solche begründen, da die abzuwehrende Gefahrenlage regelmäßig auch über den Zeitpunkt des Erlasses der Abwehrverfügung hinaus andauert, so dass sie nicht nur die Verfügung als solche rechtfertigen, sondern auch eine sofortige Beachtung der Regelung im Anschluss an den Verfügungserlass erforderlich machen kann (s. HK-VerwR/Achim Bostedt VwGO § 80 Rn. 88).

Das Aufschubinteresse der Betroffenen besteht dahingehend, dass sie im Falle einer gerichtlichen Klärung bis zum Eintritt der Rechtskraft von einem Vollzug der Genehmigungsänderung betreffend den Rettungshubschrauber-Betrieb, mithin der damit einhergehenden Lärmbelastung, (zunächst) verschont bleiben.

Demgegenüber steht das öffentliche Interesse an einem Sofortvollzug, dass sich aus folgenden Gründen ergibt:

Die Notfallrettung mit Luftrettungsmitteln ist Bestandteil des öffentlichen Rettungsdienstes. Die Luftrettung ist ein unverzichtbarer Bestandteil der überregionalen Notfallversorgung. Mit der Erweiterung des Rettungshubschrauber-Betriebs am Standort Pattonville reagiert das Land auf die steigenden Anforderungen und die veränderten Bedingungen in der Notfallmedizin und setzt die Empfehlungen der „*Struktur- und Bedarfsanalyse der Luftrettung in Baden-Württemberg*“ des INM aus dem Jahr 2020 um. Diese Entscheidung ist ein wichtiger Schritt in einem laufenden Reformationsprozess der Luftrettung in Baden-Württemberg. Die Reform zielt darauf ab, die Luftrettung flächendeckend, effizient und zukunftsfähig zu gestalten. Der Standort Pattonville ist dabei ein zentrales Element bei der Neuausrichtung der Luftrettungsstruktur. Die Erweiterung dieses Standorts zu einem 24-Stunden-Standort für die Luftrettung im nördlichen Landesteil ist eine notwendige Maßnahme, um insbesondere in den Nachtstunden eine luftgebundene Patientenversorgung sicherzustellen. Hier herrscht derzeit eine Unterversorgung der Bevölkerung. Für das Erreichen der zuvor genannten Ziele wurde Pattonville gemäß der „*Struktur- und Bedarfsanalyse der Luftrettung in Baden-Württemberg*“ neben dem Luftrettungsstandort Villingen-Schwenningen als notwendiger zweiter 24-Stunden-Standort identifiziert.

Ein Rechtsstreit über mehrere Instanzen würde aller Vorrausicht nach mehrere Jahre in Anspruch nehmen. Die aufschiebende Wirkung eines Rechtsbehelfs hätte somit zur Folge, dass das Land Baden-Württemberg die notwendigen Maßnahmen für eine hinreichende Luftrettungsversorgung bis zum Eintritt der Rechtskraft nicht umsetzen kann, sodass für eine breite Öffentlichkeit im Bereich der überregionalen Notfallversorgung eine unzureichende Versorgungslage bestehen würde. Vor diesem Hintergrund muss das Interesse der angrenzenden Anwohner, bis zum Eintritt der Rechtskraft vor den mit dem genehmigten Rettungshubschrauber-Betrieb verbundenen Lärmbelastungen verschont zu bleiben, zurücktreten. Letztlich besteht auch keine Gefahr der Irreversibilität durch den Sofortvollzug.

F. Gebührenfestsetzung

Die Gebührenfestsetzung erfolgt mit gesonderter Entscheidung.

G. Rechtsbehelfsbelehrung

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

H. Hinweis

Gemäß § 74 Abs. 4 S. 2 Landesverwaltungsverfahrensgesetz (LVwVfG) wird hiermit auf die Inhalte des § 69 Abs. 2 S. 4 LVwVfG hingewiesen.

Regierungspräsidium Stuttgart
Ref. 46.2 – Luftverkehr und Luftsicherheit

Gez.
Hr. Stolle

ANHANG 1

zu Ziff. A. VII. der Entscheidung

BEDINGUNGEN UND HINWEISE

zur Durchführung von passiven Schallschutzmaßnahmen

1. Die grundsätzlich anspruchsberechtigten Grundstücks-/Wohnungseigentümer ergeben sich aus der Anlage 5 (Seiten 1 – 5) des Lärmgutachtens 14726-02 (Anspruch dem Grunde nach). Hierbei ist zu berücksichtigen, dass die Überschreitung der schalltechnischen Orientierungswerte zum einen je nach Stockwerk und zum anderen je nach Gebäudefront/Gebäudeseite unterschiedlich ausfällt. Überwiegend sind nur Räumlichkeiten der flugplatzzugeneigten Seite des Gebäudes (südliche Gebäudefront) von der Überschreitung des schalltechnischen Orientierungswertes betroffen.
2. Der Anspruch ist begrenzt auf Räumlichkeiten, die ganz oder überwiegend zum Schlafen genutzt werden (insbesondere Schlafzimmer, Kinderzimmer). Der Anspruchsteller muss diesbzgl. einen geeigneten Nachweis erbringen (z.B. Grundrisspläne des Gebäudes bzw. der jeweiligen Wohnung). In Zweifelsfällen kann der Anspruch nur nach vorheriger Sichtung der Räumlichkeiten vor Ort durch den Flugplatzbetreiber oder einem von ihm beauftragten Dritten gewährt werden. Die Einstufung der Raumnutzung richtet sich nach der Nutzung zum Zeitpunkt der Antragstellung. Weitergehende Ansprüche in Form von nachträglich geänderten Raumnutzungen können nicht geltend gemacht werden.
3. Als notwendige, aber auch ausreichende Lärmschutzmaßnahme wurden gemäß dem Lärmgutachten schallgedämmte Außenluftdurchlässe (ALD) identifiziert, die bei geschlossenem Fenster einen Luftaustausch zulassen, zugleich jedoch schallmindernd wirken. In Betracht kommen schallgedämmte ALD in der Fassade oder als in Fenster oder Rollladenkästen integrierte schallgedämmte Lüftungsöffnungen oder vergleichbare Systeme mit den entsprechenden schalltechnischen An-

forderungen für die Nachtlüftung. In zur Schlafnutzung vorgesehenen Räumen etwaige bereits vorhandene ALD sind vom Anspruchsteller bei Antragstellung mitzuteilen und bei der Anspruchsprüfung entsprechend zu berücksichtigen.

Erstattungsfähig sind Lüfter in der Standardausführung mit Standardfiltereinsätzen. Mehrkosten für Lüfter oder Filter, die über die Standardausstattung hinausgehen (z. B. Lüfter mit Wärmerückgewinnung), sind vom Eigentümer zu übernehmen. Eigenleistungen werden nicht erstattet. In diesem Fall ist ausschließlich der Materialwert erstattungsfähig.

Lüftungseinrichtungen sind immer dann erstattungsfähig, wenn mind. an einem Fenster des jeweiligen schutzbedürftigen Raums eine Grenzwertüberschreitung vorliegt. Dies gilt auch wenn in dem Raum weitere Fenster an Gebäudeseiten ohne Grenzwertüberschreitungen vorhanden sind.

- 4. Die Maßnahme muss grundsätzlich von einem von dem Flugplatzbetreiber anerkannten Fachunternehmen durchgeführt werden. Der Anspruchsteller hat nach Klärung/Festlegung des Maßnahmenumfangs mit dem Flugplatzbetreiber und vor Durchführung der Maßnahme grundsätzlich 3 Angebote/Kostenvoranschläge von anerkannten Fachunternehmen einzuholen und dem Flugplatzbetreiber zur Prüfung vorzulegen.*

Die Genehmigung eines Angebots durch den Flugplatzbetreiber und damit die Höhe der Erstattung orientiert sich am ortsüblichen Preisspiegel. Der Flugplatzbetreiber kann sich vorbehalten, im Rahmen der Angebotsprüfung den ortsüblichen Preisspiegel zugrunde zu legen und ggf. den Eigentümer zu veranlassen, weitere Firmen zur Angebotsabgabe aufzufordern.

Handwerkerangebote und Rechnungen dürfen nicht pauschaliert sein, sondern müssen in Einzelpositionen die erstattungsfähigen und die nicht erstattungsfähigen Bauteile und Arbeiten ausweisen. Im Zweifelsfall sollte sich der Eigentümer

mit dem Flugplatzbetreiber in Verbindung setzen. In Fällen von unklaren Angeboten kann sich der Flugplatzbetreiber vom Anspruchsteller weitere bzw. überarbeitete Angebote vorlegen lassen.

Der voraussichtliche erstattungsfähige Betrag wird durch den Flugplatzbetreiber auf Basis des wirtschaftlichsten Angebots ermittelt. Welcher ausführenden Firma der Auftrag erteilt wird, liegt im Ermessensbereich des Eigentümers. Die Kostendifferenz zum wirtschaftlichsten Angebot ist vom Eigentümer zu tragen.

5. Voraussetzung für die Auszahlung von Aufwendungen für schalltechnische Verbesserungsmaßnahmen ist der Abschluss einer Vereinbarung zwischen dem Anspruchsteller und dem Flugplatzbetreiber vor Auftragserteilung. In der Vereinbarung werden die Details für eine ordnungsgemäße Durchführung der Schallschutzmaßnahmen geregelt. Dazu zählen u. a. die voraussichtliche Höhe des Erstattungsbetrages sowie der zeitliche Ablauf der Maßnahme.

Nach Genehmigung der Handwerkerangebote durch den Flugplatzbetreiber sowie nach Abschluss einer rechtsgültigen Vereinbarung sind die erforderlichen baulichen Maßnahmen (hier insbesondere der Einbau von schallgedämmten Außenluftdurchlässen (ADL)) grundsätzlich vom Eigentümer selbst zu veranlassen.

6. Kommt es im Zuge der Durchführung der Maßnahme zu unvorhergesehenen und unvermeidlichen Mehrkosten bei Nebenarbeiten (Nebenarbeiten sind beispielsweise der Aus- und Einbau von Bauteilen, die Verwertung und Entsorgung alter Bauteile sowie das Säubern und Instandsetzen angrenzender Bauteile), sind diese vom Auftragnehmer schriftlich zu begründen. Unbegründete Kostensteigerungen werden grundsätzlich nicht erstattet.

Erstattet werden können nur Aufwendungen für Bauteile, die der Bauart und Wertigkeit der bisherigen Ausführung entsprechen. Mehrkosten für höherwertigere Bauteile sind grundsätzlich vom Eigentümer selbst zu tragen.

7. Wartungs-, Unterhaltungs- und Betriebskosten der schallgedämmten ALD sowie von sonstigen Bauteilen werden nicht erstattet und müssen vom Eigentümer getragen werden.
8. Bei Vorliegen der erforderlichen Voraussetzungen sind die Aufwendungen für die baulichen schallschutztechnischen Verbesserungsmaßnahmen vollständig (100 %) vom Flugplatzbetreiber zu erstatten. Kostenerstattungen setzen in jedem Fall voraus, dass eine Maßnahme auch tatsächlich durchgeführt wurde. Hierfür kann vom Anspruchssteller ein entsprechender Nachweis verlangt werden (in Zweifelsfällen kann seitens des Flugplatzbetreibers auch eine Überprüfung des Einbaus vor Ort verlangt werden).

Der Erstattungsbetrag wird nach Fertigstellung der Maßnahmen, nach Prüfung der Originalrechnungen und ggf. nach Abnahme durch Flugplatzbetreiber ausbezahlt. Dem Auszahlungsantrag sind in jedem Falle die Originalrechnung und eine Einbaubestätigung des ausführenden Handwerksbetriebes beizufügen.

Nach einer Auszahlung der erstattungsfähigen Kosten können an den Flugplatzbetreiber keine weiteren Ansprüche mehr gestellt werden.

9. Liegen die Voraussetzungen für passive Schallschutzmaßnahmen nicht vor, insbesondere bei Auszahlungen auf der Grundlage unzutreffender Angaben des Antragstellers, kann der ausbezahlte Betrag zurückgefordert werden. Dieser ist ab Empfang der Zahlung mit 2 % über dem jeweiligen Basiszinssatz der Bundesbank zu verzinsen.
10. Der Antrag auf Aufwendungsersatz für die schalltechnischen Verbesserungsmaßnahmen ist zu richten an:

Flugbetriebsgemeinschaft Pattonville e.V.
Geschäftsstelle
Weißenfelser Ring 18
70806 Kornwestheim

oder per E-Mail an: GS@EDTQ.de