

Schloss Bärenklau eGbR
vertr. durch die Living Bauhaus
Unternehmensgruppe GmbH
Geschäftsführer
Herrn Maik Uwe Hinkel/ Kay Tews
Kleine Jägerstraße 3
10117 Berlin

Bearb.: Regina Holz
Gesch.-Z.: 4113-801020333/2026
Telefon: 03342 4266 4103
Fax: 03342 4266 7612
Internet: <https://lubb.berlin-brandenburg.de>
regina.holz@lbv.brandenburg.de

Schönefeld, 07.09.2026

Genehmigung

A. Entscheidung

I. Umfang der Genehmigung

Gemäß § 6 Abs. 1 des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) i. V. m. §§ 49 ff. der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO) wird der

Schloss Bärenklau eGbR
vertreten durch die Living Bauhaus Unternehmensgruppe GmbH
Kleine Jägerstraße 3
10117 Berlin

die Genehmigung zur Anlage und zum Betrieb eines

Landeplatzes für besondere Zwecke
(Hubschrauber-Sonderlandeplatz)

für die Durchführung von Flügen nach Sichtflugregeln am Tag auf dem nachstehend näher bezeichneten Gelände erteilt.

Die für den Flugbetrieb im Rahmen der vorliegenden Genehmigung zugelassenen Flächen der bestehenden Landeplatzanlage (Betriebsflächen) ergeben sich aus der Platzdarstellungskarte, die Bestandteil dieser Genehmigung ist.

II. Flugplatzdaten

1. Bezeichnung Hubschrauber-Sonderlandeplatz Schenkendöbern/Schloss Bärenklau
(Bodenlandeplatz)

2. Lage 03172 Schenkendöbern, OT Bärenklau, Am Schloss 1
ca. 11 km (5,9 NM) westlich der Stadt Guben,
25 km (13,5 NM) nordöstlich der Stadt Cottbus

3. Flugplatzbezugspunkt

a) Geographische Lage 51°56'24,39" N
14°32'54,72" E (WGS 84)

b) Höhe über NN 64,0 m (209,97 ft)

4. Betriebsflächen

a) Gesamtabmessung 28m x 28 m

b) Endanflug- und Startfläche (FATO) sowie Aufsetz- und Abhebefläche (TLOF) fallen zusammen

Abmessung	21 m x 21 m
Neigung	kleiner 2 %
Oberfläche	Rasen
Tragfähigkeit	max. 4.000 kg

c) Sicherheitsstreifen um die FATO

Abmessung	3,50 m
Oberfläche	Rasen
Neigung	kleiner 4 %

5. An- und Abflugrichtungen

Betriebsrichtungen 07/25

nach Osten	Abflug 070°rwN
	Anflug 250°rwN

nach Westen	Abflug 253°rwN nach ca. 305 m Linkskurve mit Radius 270 m in Richtung 120°rwN
	Anflug 300°rwN ca. 305 m vor Landeplatz Rechtskurve in Richtung 070°rwN

6. Hindernisfreiheit

Die in der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Genehmigung der Anlage und des Betriebs von Hubschrauberflugplätzen vom 19.12.2005 (AVV) geforderten hindernisfreien Neigungsverhältnisse von 4,5 % für den Start und 8 % für die Landung können am Landeplatz nicht vollständig gewährleistet werden. Starts und Landungen sind daher im Steilstart- und Landeverfahren (VTOL–Vertical Take-Off and Landing) gemäß den Vorgaben des jeweiligen Flughandbuchs unter Kategorie-A-Bedingungen durchzuführen.

III. Zulässige Luftfahrzeugarten

Der Landeplatz ist zugelassen für Drehflügler:

- bis zu einer höchstzulässigen Abflugmasse (MTOM) von maximal 4 t und
- bis zu einer Länge (über Alles) von maximal 14 m und
- die nach Flugleistungs-kategorie 1¹ betrieben werden.

IV. Zweck des Landeplatzes

Der Landeplatz dient als Sonderlandeplatz dem gewerblichen und nichtgewerblichen Verkehr mit Hubschraubern der Genehmigungsinhaberin sowie Dritten nach vorheriger Zustimmung (PPR) der Genehmigungsinhaberin.

V. Betriebspflicht

Die Genehmigungsinhaberin ist gemäß § 53 Abs. 1 i. V. m. § 45 Abs. 3 LuftVZO von der Betriebspflicht befreit.

VI. Höchstzulässige Anzahl von Flugbewegungen

Pro Kalenderjahr sind höchstens 40 Flugbewegungen (Start und Landung = 2 Flugbewegungen) zulässig.

VII. Einfriedung

Die Genehmigungsinhaberin ist gemäß § 53 Abs. 2 i. V. m. § 46 Abs. 2 LuftVZO von der Verpflichtung, den Sonderlandeplatz vollständig einzufrieden, befreit. Der Landeplatz liegt außerhalb des allgemein zugänglichen Bereiches auf privatem Gelände der Genehmigungsinhaberin, welches teilweise eingezäunt ist.

¹ Betrieb nach Flugleistungs-kategorie 1 (FLK 1) bedeutet einen Betrieb, bei dem Hubschrauber bei Ausfall eines Triebwerks innerhalb der verfügbaren Startabbruchstrecke landen oder den Flug zu einem geeigneten Landebereich sicher fortsetzen können. Diese Hubschrauber müssen entsprechend CAT:POL:H:200 in Kategorie A zugelassen sein. Hubschrauber der „Kategorie A“ sind Hubschrauber mit mehreren Triebwerken, die mit voneinander unabhängigen Triebwerken und Systemen ausgestattet und in der Lage sind, bei Ausfall eines Triebwerks den Flug sicher fortzusetzen oder einen sicheren Startabbruch durchzuführen.

Am Rand des nicht eingezäunten Teils des Grundstücks sind Verbotsschilder gemäß § 46 Abs. 2 LuftVZO i.V. m. § 53 Abs. 2 LuftVZO mit der Beschriftung

„Flugplatz - Bei Flugbetrieb betreten durch Unbefugte verboten“
aufzustellen.

VIII. Befeuerung

Es erfolgt keine Befeuerung des Landeplatzes.

IX. Markierung

Die Markierung des Landeplatzes erfolgt gemäß Nr. 5.2 der AVV in der aktuell geltenden Fassung.

B. Nebenbestimmungen

I. Allgemeine Auflagen

1. Die Betriebsflächen sind unter Beachtung der „Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Genehmigung der Anlage und des Betriebs von Hubschrauberflugplätzen“ (AVV) des Bundesministers für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 19. Dezember 2005 sowie den internationalen Richtlinien und Empfehlungen – ICAO Anhang 14 Band II Hubschrauberflugplätze anzulegen und zu kennzeichnen. Sie dürfen nicht abweichend von den Darstellungen auf der Platzdarstellungskarte angelegt werden. Diese ist der Genehmigungsbehörde nach Fertigstellung der Anlage, einschließlich Vermessung der Flugplatzhöhe und Vermarkung des Flugplatzbezugspunktes, und vor Inbetriebnahme nachzureichen und wird Bestandteil dieser Genehmigung.
2. Der Landeplatz muss mit einem Windrichtungsanzeiger (Windsack) von mindestens 2,4 m Länge in üblicher Beschaffenheit und Farbe ausgerüstet sein.
3. Teil 6, Nr. 6.1 „Rettungs- und Feuerlöschwesen“ der AVV sind zu beachten. Danach sind folgende Löschmittel (Brandschutzkategorie H 1) und Rettungsgeräte mindestens vorzuhalten:

Löschmittel

- Hauptlöschmittel ist Löschschaum entsprechend Mindestleistungsstufe B (Schwerschaum) mit einer Ausstoßrate von mindestens 250 l/min
- Für die Schaumerzeugung sind mindestens 500 l Wasser bereitzuhalten
- Zusatzmittel - 23 kg Trockenlöschmittel oder 45 kg Kohlendioxid, verteilt auf mehrere Feuerlöscher

Rettungsgeräte

- ein Gurttrennmesser
- eine Handblechschere
- eine Handsäge (Fuchsschwanz)
- eine Feuerwehrraxt
- eine Handmetallsäge
- ein Bolzenschneider
- ein Einreißhaken mit Stiel
- eine Anstellsleiter in Alu-Ausführung (ca. 2 m)
- zwei Brandschutzhelme DIN EN 443
- zwei Handlampen
- eine Löschdecke DIN EN 1869 (mind. 1,8 m x 1,6 m)
- zwei Paar 5-Finger Schutzhandschuhe aus flammwidrigem und hitzebeständigem Gewebe
- eine Krankentrage
- eine Rettungsdecke für Verletzte, zuzüglich zwei Wolldecken
- ein Verbandskasten VK DIN 14142
- ein Verbrennungsset für Brandverletzte, zuzüglich vier Rettungsfolien

Die in Nr. 6.1.5 der AVV geforderte Eingreifzeit von nicht mehr als zwei Minuten ist zu gewährleisten. Eine ungehinderte Zufahrt zum Landeplatz, insbesondere für Rettungsfahrzeuge, muss gewährleistet sein.

Vor Inbetriebnahme des Landeplatzes ist der örtlichen Feuerwehr die Möglichkeit einer Objektbesichtigung zu geben. Darüber ist ein Vermerk zu erstellen und der Genehmigungsbehörde bei der Abnahmeprüfung zu übergeben.

4. Flugbetrieb ist nur im Beisein einer sachkundigen Person zulässig. Eine „sachkundige Person“ ist, wer in die örtlichen Gegebenheiten eingewiesen ist, eine Erste-Hilfe-Ausbildung hat und eine praktische Handhabung im Gebrauch der Sicherheits- und Rettungsausrüstung nachweisen kann. Es ist eine Liste der sachkundigen Personen zu führen.
5. Vor Betriebsaufnahme ist der Genehmigungsbehörde eine Landeplatzbenutzungsordnung (LBO) zur Genehmigung gemäß §§ 53 Abs. 1 und 43 Abs. 1 LuftVZO vorzulegen. Die LBO einschließlich Alarmplan (Anlage zur LBO) ist den sachkundigen Personen nachweislich bekannt zu geben und zusammen mit der Genehmigungsurkunde für alle Benutzer des Landeplatzes zugänglich zu hinterlegen. In die Landeplatzbenutzungsordnung ist eine Karte mit den Schutzgebieten und bekannten Horsten aufzunehmen.
6. Der Alarmplan ist mit folgenden Fernsprechnummern am Landeplatz an geeigneter Stelle gut sichtbar auszuhängen:

- der nächsten Polizeiwache
- der nächsten Feuerwache
- der Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung Braunschweig
- der Gemeinsamen Oberen Luftfahrtbehörde Berlin – Brandenburg, einschließlich der Rufbereitschaft der überörtlichen Luftaufsicht
- der Deutschen Flugsicherung GmbH, Kontrollzentrale Bremen
- des Deutschen Wetterdienstes, der Luftfahrtberatungszentrale Ost in Berlin

Es muss gewährleistet sein, dass vom Landeplatz aus durch eine Fernsprechverbindung, auch mobil, alle auf dem Alarmplan aufgeführten Fernsprechnummern erreicht werden können.

7. Veränderungen des Landeplatzes und seiner Umgebung, die den Flugbetrieb gefährden können, auch soweit es sich um vorübergehende Hindernisse handelt, sind der Genehmigungsbehörde unverzüglich anzuzeigen. Die Genehmigungsinhaberin ist verpflichtet, den Landeplatz und seine Umgebung regelmäßig zu überwachen, insbesondere auf neue künstliche und nachwachsende natürliche Hindernisse zu achten und nach Möglichkeit zu entfernen bzw. die Genehmigungsbehörde darüber zu informieren.

Die Hindernisfreiheit für die An- und Abflugflächen innerhalb der sogenannten Rückwärtsstartflächen ist fortlaufend entsprechend der Darstellung auf der Flugplatzdarstellungskarte herzustellen und zu überwachen.

8. Für den Sonderlandeplatz ist ein Hauptflugbuch zu führen, in dem die Starts und Landungen mit folgenden Eintragungen nachzuweisen sind:
- Tag und Uhrzeit
 - Luftfahrzeugmuster
 - Kennzeichen des Luftfahrzeuges
 - Anzahl der Besatzungsmitglieder
 - Anzahl der Fluggäste
 - Art des Fluges
 - bei Überlandflügen den Start- und Zielflugplatz

Bei elektronischer Führung des Hauptflugbuches bedarf das Verfahren der Datenerfassung und Sicherung der vorherigen Zustimmung durch die Genehmigungsbehörde.

Eine Kopie des Hauptflugbuchs ist die ersten fünf Jahre nach Betriebsaufnahme bis zum 31.01. des Folgejahres beim Landesamt für Umwelt (N1@ifu.brandenburg.de) einzureichen.

9. Diese Genehmigung, nachträgliche Änderungen und auf den Sonderlandeplatz bezogene Verfügungen der Luftfahrtbehörde sind gesammelt aufzubewahren (Flugplatzakte).

10. Für die durchzuführenden Flugvorbereitungen ist ein geeigneter Raum einzurichten und vorzuhalten. Dort müssen mindestens – jeweils auf dem aktuellen Stand – bereitgehalten werden (auch elektronisch):
 - Luftfahrtkarten ICAO im Maßstab 1 : 500.000 des Bundesgebietes (von der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH zertifiziert)
 - Nachrichten für Luftfahrer Teil I und II
 - Luftverkehrsgesetz und die zur Durchführung des Luftverkehrsgesetzes erlassenen Rechtsverordnungen
11. Für die Regelung von Personen- und Sachschäden muss eine Flugplatzhalter-Haftpflichtversicherung mit der Mindestdeckungssumme von 1,25 Mio. € für Personen- und Sachschäden abgeschlossen sein und für die Dauer der Genehmigung aufrechterhalten werden. Der aktuelle Versicherungsvertrag ist spätestens bei der Abnahmeprüfung vorzulegen und der Genehmigungsbehörde in Kopie zu übergeben.
12. Änderungen in den rechtlichen Verhältnissen der Genehmigungsinhaberin (z. B. Nutzungsberechtigung über die Flugplatzfläche) sind der Genehmigungsbehörde unverzüglich anzuzeigen.

II. Auflagen zur Vermeidung und Minderung des Fluglärms

1. Pro Tag ist nur eine Landung und ein Wiederstart erlaubt.
2. An- und Abflüge sind ohne vermeidbare Verzögerungen, ohne unnötige Standlaufzeiten sowie unter Beachtung einer lärmmindernden Betriebsführung durchzuführen.
3. Nach dem Start ist schnellstmöglich die gesetzliche Mindestflughöhe einzunehmen.
4. Die Genehmigungsinhaberin fordert die Luftfahrzeugführer der an- und abfliegenden Hubschrauber auf, lärmsensible Siedlungsgebiete in der Umgebung des Landeplatzes sowie ökologisch sensible Schutzgebiete wie das Europäische Vogelschutzgebiet „Spreewald und Lieberoser Endmoräne“ und auch bekannte Horste von Greifvögeln möglichst nicht zu überfliegen und die gesetzlich vorgeschriebenen Mindestflughöhen einzuhalten.
5. Zum Schutz der für den Naturschutz sensiblen Dämmerung wird in der Zeit von Anfang März bis Ende August eines Jahres der Flugbetrieb und sonstiger Betrieb am Landeplatz nur von einer Stunde nach Sonnenaufgang bis eine Stunde vor Sonnenuntergang zugelassen.
6. Im 1., 2. und 4. Betriebsjahr ist ein Monitoring zu veranlassen (Horsterfassung und Brutvogelkartierung nach Südbeck et al. 2025). Die Ergebnisse des Monitorings sind spätestens drei Monate nach dem Ende des jeweiligen Untersuchungsjahres beim LfU N1 (N1@lfu.brandenburg.de) einzureichen.

III. Auflagenvorbehalt

1. Die nachträgliche Aufnahme, Änderung oder Ergänzung von Auflagen, die zur Wahrung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung, der Sicherheit des Luftverkehrs, des Natur- und Landschaftsschutzes sowie des Schutzes der Bevölkerung vor Fluglärm weitere Beschränkungen der Genehmigung enthalten, bleiben vorbehalten.
2. Werden während der Gültigkeitsdauer dieser Genehmigung für den Landeplatz anzuwendende luftrechtliche Bestimmungen geändert oder neugefasst, so bleibt eine Anpassung dieser Genehmigung an die neuen Bestimmungen vorbehalten.

C. Hinweise

1. Bei Wegfall einer Voraussetzung für die Erteilung der Genehmigung ist mit einem Widerruf der Genehmigung gemäß § 48 Abs. 1 Satz 2 i. V. m. § 53 Abs. 1 Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO) zu rechnen.
2. **Die Genehmigung kann auch jederzeit widerrufen werden, wenn die erteilten Auflagen nicht eingehalten werden (§§ 48 Abs. 1 Satz 3 und 53 LuftVZO) und gegen den Schutzzweck der Rechtsverordnung zum Landschaftsschutzgebiet „Gubener Fließtäler“ verstoßen wird.**
3. Zuwiderhandlungen gegen den Inhalt der Genehmigung können gemäß § 58 Abs. 1 Nr. 3 und 11 LuftVG als Ordnungswidrigkeit geahndet werden. Ferner wird auf die Vorschriften des § 108 Nr. 7 LuftVZO i.V.m. § 58 Abs. 1 Nr. 10 LuftVG hingewiesen.
4. Die Genehmigung ersetzt nicht nach anderen Rechtsvorschriften erforderliche Genehmigungen oder Erlaubnisse.
5. Die Genehmigungsinhaberin hat:
 - a) Vorkommnisse, die den Flugbetrieb wesentlich beeinträchtigen (§ 53 Abs. 1 i.V.m. § 45 Abs. 1 S. 2 LuftVZO), unverzüglich und
 - b) beabsichtigte bauliche und betriebliche Erweiterungen bzw. Änderungen auf dem Flugplatzgelände (§ 53 Abs. 1 i.V.m. § 45 Abs. 2 LuftVZO) rechtzeitig zuvor der Genehmigungsbehörde anzuzeigen.
6. Die Genehmigungsinhaberin sorgt in eigener Verantwortung für die ordnungsgemäße Anlegung und Unterhaltung des Sonderlandeplatzes, die sichere Durchführung des Flugbetriebes unter Beachtung der für die Luftfahrt geltenden Bestimmungen und Anordnungen.

7. Der Sonderlandeplatz darf erst in Betrieb genommen werden, wenn dies aufgrund einer Abnahmeprüfung gestattet wird (§ 53 Abs. 1 i.V.m. § 44 Abs. 1 LuftVZO).

D. Kostenentscheidung

Die vorstehende Amtshandlung ist nach § 107 der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO) kostenpflichtig. Die Kosten des Verfahrens trägt die Antragstellerin. Gemäß §§ 1 ff der Kostenverordnung der Luftfahrtverwaltung (LuftKostV) i. V. m. Abschnitt V Ziffer 1 c des Gebührenverzeichnisses zur LuftKostV in Höhe von

1.000, -- €

(in Worten: eintausend Euro)

festgesetzt.

Die Zahlung der Gebühr ist entsprechend den in der Zahlungsaufforderung enthaltenen Angaben zu leisten.

E. Begründung

I. Verfahrensablauf

1. Genehmigungsantrag

Mit Schreiben vom 26.07.2023 beantragte die Schloss Bärenklau eGbR, vertreten durch die Living Bauhaus Unternehmensgruppe GmbH, die Genehmigung für die Anlage und den Betrieb eines Hubschrauber-Sonderlandeplatzes auf dem Gelände des Schlosses Bärenklau in der Gemeinde Schenkendöbern, Ortsteil Bärenklau. Die Schloss Bärenklau eGbR ist eine Projektentwicklungsgesellschaft für das Projekt Schloss Bärenklau in der Gemeinde Schenkendöbern. Der Landeplatz soll als Sonderlandeplatz dienen und nur einem eingeschränkten Benutzerkreis zur Verfügung stehen (Genehmigungsinhaberin sowie Geschäftskunden). Beantragt wurden maximal 50 Flugbewegungen pro Jahr, wobei täglich nur maximal eine Landung und ein Start erfolgen sollen.

Nach erfolgter Bemessung der notwendigen Antragsunterlagen gemäß § 51 Abs. 1 LuftVZO durch die Genehmigungsbehörde wurden die erforderlichen Antragsdokumentationen im August 2025 -digital und in Papierform- vollständig vorgelegt.

2. Beteiligung der Öffentlichkeit

2.1 Auslegung

Die Antragsunterlagen lagen nach ortsüblicher Bekanntmachung in den Amtsräumen der Gemeinde Schenkendöbern in der Zeit vom 10.11.2025 bis 10.12.2025 zur allgemeinen Einsichtnahme während der Dienstzeiten

aus. Auf die Auslegung wurde mit ortsüblicher Bekanntmachung im Amtsblatt für die Stadt Guben und die Gemeinde Schenkendöbern Nr. 15, Jahrgang 35, vom 7. November 2025 hingewiesen.

2.2 Einwendungen

Es gingen keine Einwendungsschreiben privater Dritter gegen das Vorhaben bei der Genehmigungsbehörde ein.

3. Beteiligung der in ihrem Aufgabenbereich berührten Behörden und anerkannten Verbände

Mit Schreiben vom 28.10.2025 wurden gem. § 6 Abs. 5 i. V. m. § 10 Abs. 2 Nr. 3 LuftVG die nachfolgend genannten Behörden, Stellen sowie anerkannten Naturschutzvereinigungen um Stellungnahme bis zum 05.01.2026 gebeten:

- Landesamt für ländliche Entwicklung, Landwirtschaft und Flurneuordnung
- Landesbetrieb Forst Brandenburg
- Landesumweltamt Brandenburg
- Gemeinsame Landesplanungsabteilung der Länder Berlin und Brandenburg
- Regionale Planungsstelle der Regionalen Planungsgemeinschaft Lausitz-Spreewald
- Landkreis Spree-Neiße
- Gemeinde Schenkendöbern
- Landesbüro anerkannter Naturschutzverbände GbR
- VSB Holding GmbH

Weiterhin wurde als zu beteiligende Behörde und Fachstelle gemäß § 31 Abs. 3 LuftVG die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH mit Schreiben vom 28.10.2025 zur Abgabe einer gutachtlichen Stellungnahme aufgefordert.

Das Landesamt für ländliche Entwicklung, Landwirtschaft und Flurneuordnung gab keine Stellungnahme ab.

Keine Bedenken äußerten die Gemeinde Schenkendöbern, der Landesbetrieb Forst und die DFS Deutsche Flugsicherung.

Alle anderen Träger öffentlicher Belange gaben Hinweise, stimmten dem Vorhaben nur mit Auflagen zu oder lehnten das Vorhaben ab.

4. UVP-Vorprüfung

Im Rahmen des Genehmigungsverfahrens wurde für das Vorhaben eine UVP-Vorprüfung gem. § 7 UVPG durchgeführt. Anhaltspunkte, die auf das Erfordernis einer Umweltverträglichkeitsprüfung hindeuten, waren nicht

ersichtlich. Im Ergebnis der Vorprüfung wurde am 03.09.2025 festgestellt, dass für das genannte Vorhaben keine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht. Die Bekanntgabe des Unterbleibens der Umweltverträglichkeitsprüfung erfolgte gem. § 5 Abs. 2 UVPG am 07.01.2026 auf den Seiten des UVP-Portals der Länder Berlin, Brandenburg u. a.

II. Rechtliche Würdigung

Die beantragte Genehmigung des Hubschrauber-Sonderlandeplatzes Schenkendöbern/Schloss Bärenklau wird gem. § 6 Abs. 1 LuftVG unter Auflagen, insbesondere unter Auflagen zum Naturschutz, erteilt. Die für diese Entscheidung relevanten Voraussetzungen liegen vollständig vor. Alle auch über § 6 Abs. 2 Satz 1 bis 3 und Abs. 3 LuftVG hinausgehenden einzuhaltenden Rechtsnormen wurden beachtet. Nach Abwägung aller von der Planung betroffenen Belange überwiegen die für die Planung sprechenden Gründe. Zwingende Gründe für eine Ablehnung des Antrages sind nicht erkennbar.

1. Planrechtfertigung

Die Planrechtfertigung 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 vernünftigerweise geboten ist (vgl. Grabherr/Reidt/Wysk, Komm. zum LuftVG, § 6 Rn. 109 und 111 EL18).

Die Erforderlichkeit für die Errichtung und den Betrieb eines Flugplatzes ist selbst dann noch zu bejahen, wenn noch kein konkreter Bedarf für die Nutzung des Flugplatzes gegeben ist, aber in absehbarer Zukunft mit hinreichender Wahrscheinlichkeit erwartet werden kann (vgl. Grabherr/Reidt/Wysk, Komm. zum LuftVG, § 6 Rn. 112 EL18).

Der Landeplatz am Schloss Bärenklau soll zur Wahrnehmung von kurzfristig anberaumten Terminen für die Geschäftsführung der Living Bauhaus Unternehmensgruppe GmbH sowie für deren Geschäftskunden und Partner, die Schloss Bärenklau zu geschäftlichen Anlässen, z. B. Konferenzen, repräsentativen Verkaufsgesprächen und Maklertreffen, besuchen, genutzt werden.

Die Bedarfsbegründung/Planrechtfertigung ist somit in einer effektiven Anbindung von Schloss Bärenklau an die allgemeine Verkehrsinfrastruktur zu sehen. Die Erreichbarkeit des Standorts über Straße oder Schiene schließt kurzfristige Besuche, wie sie im Geschäftsleben nicht nur üblich, sondern vielfach zwingend notwendig sind, von vornherein aus. Mit Hubschraubern können kurzfristig, schnell und direkt Ziele innerhalb Deutschlands oder Flugplätze, die eine Anbindung an den nationalen und internationalen Flugverkehr mittels Geschäftsreise- oder Passagierflugzeuge ermöglichen, angeflogen werden.

Es besteht somit ein hinreichender, der Zielsetzung des Luftverkehrsgesetzes entsprechender Bedarf für die Anlage und den Betrieb des Hubschrauber-Sonderlandeplatzes.

2. Standort- und Konfigurationsalternativen

Rechtliche Grundlage der Genehmigung des Hubschrauber-Sonderlandeplatzes Schenkendöbern/Schloss Bärenklau ist § 6 Abs. 1 LuftVG. Hierbei handelt es sich um ein Genehmigungsverfahren und nicht um ein Planfeststellungsverfahren nach § 8 LuftVG. Die Bedingungen, die ein Planfeststellungsverfahren erforderlich machen, liegen hier nicht vor. Die Prüfung des Antrages durch die Genehmigungsbehörde nach § 6 LuftVG war daher, wie z. B. auch im Baunachbarrecht, an das aus dem Antrag ersichtliche Vorhaben gebunden.

Eine isolierte luftverkehrsrechtliche Genehmigung, der kein Planfeststellungsverfahren nachfolgt, ist eine fachplanerische Entscheidung. Bei einem Landeplatz, der nicht dem öffentlichen Verkehr, sondern einem ganz besonderen Zweck dient (Sonderlandeplatz), reduziert sich die Prüfung von Alternativen gleichwohl auf den beantragten Standort.

Auch das OVG Hamburg hat in seinem Beschluss vom 15.12.2006 bestätigt, dass bei einer Genehmigung nach § 6 LuftVG anders als im Planfeststellungsrecht, eine umfassende Alternativprüfung nicht durch das Abwägungsgebot als Ausprägung des Verhältnismäßigkeitsprinzips eröffnet ist (OVG Hamburg, Beschl. v. 15.12.2006 – 3 Bs 112/06). In dem o. g. Urteil wird auch klar definiert, was unter einer wirklichen Alternative zu verstehen ist. Von einer Alternative in diesem Sinne kann nicht mehr gesprochen werden, wenn eine Variante auf ein anderes Projekt hinausläuft.

Im Eigentum der Schloss Bärenklau eGbR befinden sich neben dem Schlossgebäude der südlich angrenzende Schlosspark, eine östlich gelegene Fläche, auf der sich ehemals ein Teich befand, sowie eine westlich gelegene Wiese. Das Schloss und die dazugehörige Parkanlage sind Bestandteil der Denkmalliste des Landes Brandenburg. Von den vorhandenen Flächen kam als möglicher Standort für den Hubschrauberlandeplatz nur die westlich vom Schloss Bärenklau befindliche Wiese in Betracht. Es gibt somit keine Alternativstandorte für die Errichtung des Landeplatzes.

Die Suche nach Standortalternativen reduzierte sich daher nur auf die Ausrichtung der An- und Abflugrichtungen. Ein Hubschrauberlandeplatz muss mindestens zwei voneinander getrennte und in einem Mindestabstand von 150° zueinander liegende An- und Abflugflächen aufweisen. Die Richtungen sollten möglichst den Hauptwindrichtungen (Benutzbarkeitsfaktor mind. 95 %) entsprechen und den Anforderungen an die Hindernisfreiheit nach Nr. 4.2.2 AVV gerecht werden.

Zudem sollte die örtliche Bebauung wegen möglicher Lärmbelästigungen sowie die Lage der umliegenden Schutzgebiete berücksichtigt werden. Die Ausweisung der An- und Abflugflächen kann in rechtlicher Hinsicht zwar nicht dazu führen, dass die den Landeplatz an- und abfliegenden Luftfahrzeugführer diese Betriebsrichtungen strikt einhalten, weil solches nur durch eine Verfügung nach § 22 LuftVO bewirkt werden könnte. Gleichwohl

sind diese An- und Abflugrichtungen bei der Beurteilung der vom Vorhaben ausgehenden Belastungen zugrunde zu legen.

Der Verlauf der Anflug- und Abflugflächen östlich des Landeplatzes wurde so gewählt, dass der Überflug der nächstgelegenen Bebauung (Wohngebäude in der Heimstraße in ca. 500 m Entfernung) vermieden wird. Danach verläuft die An- und Abflugfläche über forstwirtschaftlich und landwirtschaftlich genutzte Flächen. Westlich verläuft die An- und Abflugfläche (inklusive Einbau einer Kurve nach Süden) so, dass ein Überflug des Europäischen Vogelschutzgebietes „Spreewald und Lieberoser Endmoräne“ vermieden wird.

Der geringste Abstand zwischen beiden An- und Abflugflächen beträgt 177°. Der Verlauf der An- und Abflugrichtungen zeigt sehr deutlich, dass die Antragstellerin versucht hat, sowohl die Lärmbelastung durch den Landeplatz als auch mögliche Beeinträchtigungen der umliegenden Schutzgebiete so gering wie möglich zu halten. Die genehmigten An- und Abflugrichtungen stellen somit aus Sicht der Genehmigungsbehörde eine optimale Lösung dar.

3. Raumordnung und Städtebau

Durch den Landeplatz und die ausgewiesenen An- und Abflugflächen werden konkrete Ziele der Raumordnung und Landesplanung nicht beeinträchtigt.

Die Erfordernisse der Raumordnung und des Städtebaus gemäß § 6 Abs. 2 S. 1 LuftVG wurden unter Beteiligung der Gemeinsamen Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg, Regionale Planungsgemeinschaft Lausitz-Spreewald, des Landkreises Spree-Neiße und der Gemeinde Schenkendöbern geprüft.

Die Gemeinsame Landesplanungsabteilung der Länder Berlin und Brandenburg mit Stellungnahme vom 10.12.2025 äußerte, dass keine landesplanerischen Erfordernisse der Raumordnung dem Vorhaben entgegenstehen. Es wird jedoch auf geplante Windkraftanlagen auf dem Gebiet der Gemeinde Schenkendöbern verwiesen. Geplant sind 15 Windenergieanlagen mit einer Nabenhöhe von 175 m und einer Gesamthöhe von 261 m Geländeoberkante nördlich des Landeplatzes. Die Windenergieanlagen stellen für den Landeplatz kein Hindernis bei An- und Abflug dar. Die VSB Neue Energien Deutschland GmbH wurde am luftrechtlichen Genehmigungsverfahren beteiligt und verwies auf mögliche Störwirkungen durch Lichtemissionen, da die Anlagen mit einer bedarfsgesteuerten Nachtkennzeichnung (BNK) ausgestattet werden sollen. Weiterhin sollte geprüft werden, ob die vorgesehenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen für den Windpark durch die Anlage des Hubschrauberlandeplatzes noch realisierbar sind.

Zu vermehrten Lichtemissionen wird es nicht kommen, da der Landeplatz nur am Tag unter Sichtflugwetterbedingungen angeflogen werden darf. Es wird somit zu keiner Aktivierung der BNK durch die Hubschrauber kommen. Eine erneute Prüfung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ergab, dass zwei Maßnahmen (E5 und E6) außerhalb und eine Maßnahme (E7) teilweise innerhalb der Hindernisbegrenzungsflächen liegen. Die

Baumhöhe der geplanten Obstbäume erreicht jedoch nicht die Höhe der Hindernisbegrenzungsfläche und auch nicht die Höhe der bereits vorhandenen Baumgruppe nordwestlich des Schlosses.

Die Regionale Planungsgemeinschaft Lausitz-Spreewald mit Stellungnahme vom 06.01.2026 hat keine Einwendungen mit rechtlichen Grundlagen der Raumordnung zu dem Vorhaben.

4. Naturschutz und Landschaftspflege

Die Erfordernisse des Naturschutzes und der Landschaftspflege wurden angemessen berücksichtigt. Die Ziele und Grundsätze des Naturschutzes und der Landschaftspflege gemäß den §§ 1 und 2 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) in Verbindung mit dem Brandenburgischen Naturschutzausführungsgesetz (BbgNatSchAG) werden durch das genehmigte Vorhaben nicht in unzulässiger Weise beeinträchtigt.

Für das Vorhaben wurde gem. § 7 Abs.1 UVPG eine UVP-Vorprüfung durchgeführt. Mit Bescheid vom 03.09.2025 stellte die Genehmigungsbehörde fest, dass keine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht. Es waren keine Anhaltspunkte ersichtlich, die auf das Erfordernis einer Umweltverträglichkeitsprüfung hindeuten.

Die Prüfung der Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Belangen von Naturschutz, Landschaftspflege und Schutz vor Fluglärm fand gemäß § 6 Abs. 2 LuftVG im Rahmen des Genehmigungsverfahrens statt. Für die Beurteilung möglicher Auswirkungen auf die verschiedenen Schutzgüter beauftragte die Vorhabenträgerin die Orchis Umweltplanung GmbH.

Der Landeplatz soll auf der Wiese westlich des Schlosses Bärenklau angelegt werden. Die Fläche ist 784 m² groß (28 m x 28 m). Es erfolgt keine Versiegelung. Die Wiese wird lediglich mit ein paar Markierungen für den Landeplatz versehen. Das Landschaftsbild ändert sich dadurch nicht. Flugbetrieb soll nur am Tage stattfinden. Es sind maximal 20 Landungen und 20 Wiederstarts im Jahr erlaubt, wobei pro Tag nur maximal eine Landung erfolgen soll. Die Ausrichtung der An- und Abflugrichtungen garantiert, dass keine Wohnbebauung oder Schutzgebiete überflogen werden. Beim Betrieb des Landeplatzes fallen keine Abwässer oder Abfall an. Im Bereich des geplanten Landeplatzes befinden sich hauptsächlich Grünlandflächen, die teilweise durch Baumreihen, kleinere Gehölzgruppen und Gräben strukturiert sind. Im Westen wird intensive Landwirtschaft betrieben.

Der Landeplatz liegt im südlichen Teil des Landschaftsschutzgebietes (LSG) „Gubener Fließtäler“ (LSG 4053-604). Im weiteren Umfeld befinden sich folgende Schutzgebiete:

- SPA-Gebiet Spreewald und Lieberoser Endmöräne (DE 4151-421)
- FFH-Gebiet Pinnower Läuche und Tauersehe Eichen (DE 4052-301)
- FFH-Gebiet Krayner Teiche/Lutzketal (DE 4053-303)
- FFH-Gebiet Feuchtwiesen Atterwasch (DE 4053-302)
- FFH-Gebiet Pastlingsee Ergänzung (DE4053-305)

- FFH-Gebiet Pastlingsee (DE 4053-304)
- FFH-Gebiet Calpenzmoor (DE 4053-301)
- Naturpark Schlaubetal (NP 3952-701)

Eine Beeinträchtigung der jeweiligen Schutzziele der SPA- und FFH-Schutzgebiete kann ausgeschlossen werden. Alle diese Schutzgebiete sind weit vom Landeplatz entfernt und werden nicht direkt überflogen.

Die Parkanlage des Schlosses Bärenklau ist Bestandteil der Denkmalliste des Landes Brandenburg und unterliegt somit den Bestimmungen des Gesetzes über den Schutz und die Pflege der Denkmale im Land Brandenburg (Brandenburgisches Denkmalschutzgesetz – BbgDSchG). Eine aktualisierte Erlaubnis zur Durchführung des Vorhabens wurde der Schloss Bärenklau eGbR am 28.01.2026 vom Landrat Spree-Neiße erteilt.

Es werden nur maximal 40 Flugbewegungen pro Jahr erlaubt, so dass durchschnittlich alle zwei bis drei Wochen ein Hubschrauber auf dem Landeplatz landet und dann wieder startet. Auf Grund der geringen Flugbewegungszahlen sind äquivalente Dauerschallpegel größer 50 dB(A) außerhalb des Grundstücks der Bärenklau eGbR nicht zu erwarten. Die Lärmbelastung ist somit als geringfügig einzustufen. Auch kurzzeitige Maximalpegel größer als 80 dB(A) sind nur bis zu einer Entfernung von ca. 120 m zu erwarten. Eine Kumulation des Fluglärms mit anderen verkehrsbedingten Umweltauswirkungen, z. B. Straßenverkehrslärm, kann ausgeschlossen werden. Das Schloss Bärenklau liegt abseits des Ortsteils Bärenklau und der Landesstraße 50, Bärenklauer Straße. Die Straße am Schloss Bärenklau, Heimstraße, dient in diesem Bereich nur als Zufahrt zum Schloss.

Im Umfeld von 500 m um den Landeplatz wurden im Rahmen einer Brutvogelkartierung durch die Orchis Umweltplanung GmbH 50 Vogelarten mit insgesamt 40 Brutrevieren nachgewiesen. Es wurden 14 Arten als Brutvögel, 32 als potentielle Brutvögel und vier als Nahrungsgäste eingestuft. Elf Arten wiesen Schutz- oder Gefährdungstatus auf. Die Horstkartierung ergab keine Horste von Groß- und Greifvögeln. Beim Vorhabengebiet handelt es sich um eine Offenlandfläche in Form einer Frischwiese, die für Vögel eine mögliche Nahrungsfläche darstellt. Da Rasenbewuchs als Oberflächenstruktur vorgesehen ist, kann die Fläche weiterhin als Nahrungsgrund für verschiedene Vogelarten genutzt werden. Brutreviere bodenbrütender Vogelarten konnten auf der Fläche des zukünftigen Landeplatzes nicht entdeckt werden. Gehölze, die relevante Strukturen für Gehölz-, Höhlen- und Nischenbrüter darstellen, bleiben von der Planung unberührt. Insgesamt ist von keiner Beeinträchtigung der Brutreviere auszugehen.

Auf Grund der geringen Anzahl von Flugbewegungen und den damit verbundenen nur kurzzeitig erhöhten Lärmpegeln ist mit einer Beeinträchtigung der Avifauna durch die optischen und akustischen Reize, ausgehend von den Hubschraubern, nicht zu rechnen. Mögliche durch den Flugbetrieb zu erwartenden Störungen der Vogelpopulation sind daher zu vernachlässigen.

Auch der Lebensraum eventuell vorkommender Amphibien wird nicht beeinträchtigt. Amphibien wurden bisher im 500 m Umkreis nicht entdeckt, jedoch wurden potenziell geeignete Land- und Wasserräume ausgemacht. Diese befinden sich jedoch nicht auf der Baufläche des Landeplatzes und bleiben daher unberührt.

Weiterhin sollen sich drei potenziell geeignete Lebensräume für Eidechsen im 500 m-Radius um den Landeplatz befinden. Gesichtet wurden keine Eidechsen oder andere Reptilien. Da die Lebensräume außerhalb der Landeplatzfläche liegen ist auch hier von keiner Zerstörung oder Beschädigung der Fortpflanzungs- und Ruhestätten der Reptilien auszugehen.

Es sind somit keine negativen Auswirkungen aufgrund der beantragten Genehmigung auf Fauna und Flora zu erwarten.

Das Landesamt für Umwelt des Landes Brandenburg (LfU), Fachbereich Naturschutz und Brandenburger Naturlandschaften, äußerte in seinen ersten Stellungnahmen vom 15.01.2025 und 04.03.2026 Bedenken. Die Vorhabenträgerin bot daraufhin eine Reduzierung der maximalen Flugbewegungszahlen von 50 auf 40 Flugbewegungen pro Jahr an.

In der abschließenden Stellungnahme vom 18.06.2026 stellt der Fachbereich Naturschutz und Brandenburger Naturlandschaften fest, dass das Eintreten von Verbotstatbeständen gemäß § 44 Abs. 1 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) unter der Voraussetzung der Aufnahme der beigefügten Nebenbestimmung in die luftrechtliche Erlaubnis vermieden werden kann. Ein Eingriff nach § 14 BNatSchG liege nicht vor. Insbesondere werden die geplanten Starts und Landungen mit Hubschraubern dem besonderen Schutzzweck gemäß § 3 Abs. 1 Nr. 1 und Nr. 4 der Verordnung (VO) über das Landschaftsschutzgebiet (LSG) „Gubener Fließtäler“ sowie § 3 Abs. 2 Nr. 1, 2, 4 und 6 der VO nicht erheblich zuwiderlaufen. Eine landschaftsschutzrechtliche Genehmigung ist nicht erforderlich.

Die geforderten Nebenbestimmungen des LfU sind in Abschnitt III. Nr. 3 detailliert mit Entscheidung der Genehmigungsbehörde aufgeführt. Alle geforderten Nebenbestimmungen, die den Flugbetrieb betreffen oder der Überwachung des Flugbetriebs bzw. des Zustandes des LSG (Monitoring) dienen, wurden in die Genehmigung mit aufgenommen. Einige wenige Forderungen wurden abgeändert aufgenommen, z. B. die geforderte Befristung der luftrechtlichen Genehmigung. Anstelle der Befristung wurde im Abschnitt C der Hinweis-Nr. 2 aufgenommen, wonach die Genehmigung jederzeit widerrufen werden kann, wenn die erteilten Auflagen nicht eingehalten werden (§§ 48 Abs. 1 Satz 3 und 53 LuftVZO) oder gegen den Schutzzweck der Rechtsverordnung zum Landschaftsschutzgebiet „Gubener Fließtäler“ verstoßen wird.“ Vorteil dieser Formulierung ist, dass auch vor der vom Landesamt für Umwelt des Landes Brandenburg geforderten Frist von fünf Jahren die Genehmigung widerrufen werden könnte und bei keiner festgestellten erheblichen Beeinträchtigung des LSG müsste kein erneutes mehrjähriges Genehmigungsverfahren gemäß § 6 LuftVG durchgeführt werden (Verwaltungsvereinfachung).

In der Auflage-Nr. II. 4 dieser Genehmigung werden GenehmigungsinhaberIn und Nutzer des Landeplatzes zu dem verpflichtet, ökologisch sensible Schutzgebiete in der Umgebung des Landeplatzes, insbesondere die bereits genannten Schutzgebiete, möglichst nicht zu überfliegen bzw. die gesetzlich vorgeschriebenen Mindestflughöhen von 600 m einzuhalten. Überflüge dieser Gebiete außerhalb des Flugplatzverkehrs sollen möglichst vermieden werden.

Auf Grund der Begrenzung der Flugbewegungszahlen und der o. g. Maßnahmen, wie Vermeidung des Überflugs über die Schutzgebiete und Mindestüberflughöhe beim Überfliegen der anderen Schutzgebiete, kann davon ausgegangen werden, dass durch den Betrieb des Hubschrauber-Sonderlandeplatzes keine erheblichen Beeinträchtigungen der Natur zu erwarten sind.

Von den anderen Fachabteilungen des Landesamtes für Umwelt des Landes Brandenburg mit Stellungnahmen vom 15.01.2026 sowie von den Fachbereichen des Landkreises Spree-Neiße mit Stellungnahmen vom 08.12.2025 gab es keine Bedenken gegen das Vorhaben.

5. Schutz vor Fluglärm

5.1 Allgemeines

Zur Beschreibung des Fluglärms werden unterschiedliche Kriterien verwendet. Im Rahmen luftverkehrsrechtlicher Zulassungsverfahren nach den §§ 6, 8 LuftVG kommt vor allem den auch im Fluglärmgesetz (FluLärmG) angewandten Beurteilungsmaßen des äquivalenten Dauerschallpegels und der Maximalpegelhäufigkeit Bedeutung zu (vgl. Grabherr/Reidt/Wysk, Komm. zum LuftVG, § 6 Rn. 305, 13. EL).

Der äquivalente Dauerschallpegel (L_{Aeq}) berücksichtigt die in einem bestimmten Beurteilungszeitraum auftretenden Lärmereignisse mit der jeweiligen Schallpegelhöhe (L_{max}), Geräuschkdauer und Häufigkeit. Der L_{Aeq} ist somit keine real wahrnehmbare Größe, sondern ein zeitlicher Mittelwert der Schalldruckpegel innerhalb eines Beobachtungszeitraums. Das Fluglärmgesetz bezieht in die Berechnung des Fluglärms die sechs verkehrsreichsten Monate ein (vgl. Grabherr/Reidt/Wysk, Komm. zum LuftVG, § 6 Rn. 306, 13. EL). Der Dauerschallpegel hat sich in ständiger administrativer und gerichtlicher Praxis als Kriterium für die Bewertung von Fluglärm bewährt, dies insbesondere da Anzahl und Höhe der Einzelschallereignisse in den Dauerschallpegel eingehen (vgl. Grabherr/Reidt/Wysk, Komm. zum LuftVG, § 6 Rn. 308, 13. EL).

Das Häufigkeits-Maximalpegelkriterium (Anzahl der Überschreitungen eines bestimmten Pegelwertes) wird insbesondere verwendet zur Ermittlung und Bewertung der Fluglärmbelastung durch nächtliche Flugbewegungen, weil nach der Lärmwirkungsforschung ein direkter Zusammenhang zwischen der Anzahl von Maximalpegeln bzw. sich daraus ggf. ergebenden Aufwachreaktionen und der Schlafqualität besteht. Die Lärmwirkungsforschung schreibt den Maximalpegelhäufigkeiten als Begrenzungswert für die Nachtstunden die entscheidende Bedeutung zu. Bei der abwägenden Bewertung einzelner Belange unterhalb der Zumutbarkeitsschwelle ist es der Genehmigungsbehörde jedoch auch zur Beurteilung der Lärmbelastung zur Tagzeit nicht verwehrt, ergänzende Kriterien, wie die Häufigkeits-Maximalpegel heranzuziehen (vgl. Grabherr/Reidt/Wysk, Komm. zum LuftVG, § 6 Rn. 311, 13. EL).

Verbindliche Grenzwerte für Lärmimmissionen bei der Errichtung und Änderung von solchen Flugplätzen, für die kein Lärmschutzbereich nach § 4 Abs. 1 des FluLärmG verbindlich festzulegen ist, gibt es nicht. Die im

Fluglärmgesetz (in der Fassung der Bekanntmachung vom 31.10.2007) aufgeführten Werte für Lärmimmissionen gelten nur für Verkehrsflughäfen, die dem Fluglinienverkehr angeschlossen sind, für bestimmte Verkehrslandeplätze und für bestimmte militärische Flugplätze (§ 4 Abs. 1 FluLärmG). Auch die immissionsschutzrechtlichen Regelungen gelten im Wesentlichen nicht für Flugplätze (§ 2 Abs. 2 Satz 1 BImSchG). Für Fluglärm können daher Vorschriften zur Bestimmung von Grenz-, Richt- oder Orientierungswerten der Immission nicht direkt herangezogen werden. Die Grenzen des Zulässigen sind deshalb für die nicht dem FluLärmG unterfallenden Flugplätze, wie der Hubschrauber-Sonderlandeplatz Schenkendöbern/Schloss Bärenklau, in den jeweiligen luftrechtlichen Genehmigungsverfahren für den Einzelfall zu ermitteln und zu beurteilen. Die fachplanungsrechtliche und gerichtliche Praxis wird sich aber weitgehend an den Werten des § 2 Abs. 2 FluLärmG orientieren können.

5.2 Begründung des Verzichts auf ein Gutachten über das Ausmaß des Fluglärms

Gemäß § 51 Abs. 3 Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung bestimmt für Landeplätze, die nicht oder nicht nur dem Verkehr von Landflugzeugen dienen sollen, die Genehmigungsbehörde die Antragsanfordernisse.

Die Genehmigungsbehörde hat bei der Bestimmung der einzureichenden Unterlagen auf ein Gutachten eines Sachverständigen über das Ausmaß des Fluglärms, der in der Umgebung des Hubschrauberlandeplatzes zu erwarten ist, verzichtet und hat dies wie folgt begründet:

Gemäß der Leitlinie zur Ermittlung und Beurteilung der Fluglärmimmissionen in der Umgebung von Flugplätzen (Landeplatz-Fluglärmeitlärmlinie) der Länderarbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz (LAI) in der beschlossenen Fassung vom 12.03.2008 kann bei Landeplätzen mit weniger als 5000 Flugbewegungen mit motorgetriebenen Luftfahrzeugen im Bezugs- bzw. Prognosejahr auf die Ermittlung und Beurteilung von Fluglärmimmissionen verzichtet werden, wenn die 50 dB(A) Lärmkontur voraussichtlich nicht über das Landeplatzgelände hinausgeht.

Der Landeplatz am Schloss Bärenklau sollte laut Antrag maximal 25-mal im Jahr angefliegen werden, wobei an einem Tag nicht mehr als zwei Flugbewegungen, d. h. ein Start und eine Landung, stattfinden sollen. Dies bedeutet, dass ca. alle zwei Wochen ein Hubschrauber landet und wieder startet. Lärm durch an- und abfliegende Hubschrauber tritt dabei jeweils nur über wenige Minuten während der Start- und Landephase auf. Die nächstgelegene Bebauung (Wohngebäude in der Heimstraße) beginnt ca. 500 m östlich des geplanten Landeplatzes. Die Ortschaft Bärenklau ist ca. 1000 m vom Landeplatz entfernt. Diese Bereiche werden nicht überflogen. Die An- und Abflugflächen verlaufen nur über forstwirtschaftlich und landwirtschaftlich genutzte Flächen.

Ein Vergleich mit Schallimmissionsprognosen anderer Landeplätze hinsichtlich der zu erwartenden Lärmbelastung zeigt, dass bereits nach einer Entfernung von 200 m vom Landeplatz selbst bei weitaus mehr Flugbewegungen pro Jahr keine äquivalenten Dauerschallpegel größer 45 dB(A) zu erwarten sind (z. B. am Krankenhaus N. in 200 m Entfernung, lt. Isophonenkarte ca. 41 dB(A) bei 384 Flugbewegungen im Jahr). Für den Landeplatz am Schloss Bärenklau wurden maximal 50 Flugbewegungen im Jahr beantragt.

Es ist daher selbst bei konservativer Betrachtung der Lärmbelastung davon auszugehen, dass die 50 dB(A)-Lärmkontur weder in der Heimstraße noch im Ortsteil Bärenklau für die beantragte Anzahl an Flugbewegungen überschritten wird.

Auch auf die Ermittlung der Belastung durch Einzel- bzw. Maximalpegel sowie auf die Berechnung der nächtlichen Lärmbelastung durch den Hubschrauberbetrieb konnte aus Sicht der Genehmigungsbehörde verzichtet werden. Nachtflug wurde nicht beantragt. Maximale Schalldruckpegel über 80 dB(A) können im Fall von Hubschrauberanflügen kurzzeitig im unmittelbaren Nahbereich des Landeplatzes (ca. 120 m Entfernung) am Boden auftreten. Die Entfernung zur nächsten Wohnbebauung beträgt ca. 500 m.

Die Entscheidung der Genehmigungsbehörde wurde vom Landesamt für Umwelt, Fachbereich Immissionsschutz, bestätigt. In der Stellungnahme vom 15.01.2026 äußerte der Fachbereich Immissionsschutz, dass angesichts der geringen Anzahl der Flugbewegungen sowie des Abstands der nächstgelegenen Bebauung auf die Erstellung einer schalltechnischen Untersuchung verzichtet werden konnte.

5.3 *Bewertung der Fluglärmbelastung*

Auf Grund naturschutzrechtlicher Bedenken wurde die maximal mögliche Anzahl von Flugbewegungen am Hubschrauberlandeplatz Schenkendöbern/Schloss Bärenklau auf 40 Flugbewegungen pro Jahr, maximal zwei Flugbewegungen am Tag (eine Landung und ein Start), in dieser Genehmigung reduziert. Das bedeutet, am Landeplatz landet durchschnittlich alle zwei bis drei Wochen ein Hubschrauber.

Es ist mit hoher Wahrscheinlichkeit davon auszugehen, dass aufgrund der geringen Flugbewegungszahlen die hier maßgeblichen äquivalenten Dauerschallpegel nicht einmal das Maß der Abwägungserheblichkeit erreichen werden. Abwägungserheblich sind alle Lärmbeeinträchtigungen, soweit sie nicht lediglich geringfügig sind. Als geringfügig werden beispielsweise vom VGH Kassel Lärmbelastungen unterhalb eines Dauerschallpegels tags von 45 dB(A) und vom VGH München unterhalb eines Dauerschallpegels von 50 dB(A) tags gesehen (Grabherr/Reidt/Wysk, Komm. z. LuftVG, § 6 Rn. 304f).

Für die Zumutbarkeit von Einzelschallereignissen des Fluglärms sind die Häufigkeit und die Dauer entscheidend, mit der Spitzenpegel oberhalb des Wertes von 75 dB(A) auftreten (OVG Hamburg, Urteil vom 03.09.2001, Az.: 3 E 32/98.P, zit. n. Juris). Eine Vielzahl solcher Einzelschallereignisse kann eine die Zumutbarkeitsschwelle überschreitende erhebliche Belästigung darstellen. Das OVG Brandenburg hält im Weiteren, für den ungünstigsten Fall angenommen, ca. ein solches Störereignis pro Betriebsstunde bei einem 16-stündigen Betrieb des Flugplatzes (6 Uhr bis 22 Uhr) für zumutbar (vgl. OVG Brandenburg, Urt. v. 09.06.2004, 3 D 29/01.AK, S. 38).

Selbst wenn im Bereich der Heimstraße bei einem An- oder Abflug aus bzw. in Richtung Osten der Maximalpegel bei einem seitlichen Vorbeiflug größer als 75 dB(A) wäre, würde es sich um ein, maximal zwei Lärmereignisse am Tag und durchschnittlich alle zwei bis drei Wochen handeln.

Um jedoch die Lärmbelästigung für die nächsten Anwohner so weit wie möglich zu minimieren, wurde die Genehmigungsinhaberin mit der Auflage-Nr. I, 4 verpflichtet, alle Luftfahrzeugführer, welche den Landeplatz nutzen, darauf hinzuweisen, lärmsensible Siedlungsgebiete möglichst nicht zu überfliegen.

Aus der Sicht des Lärmschutzes gibt es daher keine Bedenken gegen den Betrieb des Hubschrauber-Sonderlandeplatzes. Die Fluglärmbelastung erreicht nicht das Maß der Unzumutbarkeit. Aufgrund der geringen Lärmwerte ist auch kein Anspruch der Nachbarschaft auf aktive und/oder passive Schallschutzmaßnahmen dem Grunde nach festzustellen.

Dies bestätigt auch das Landesamt für Umwelt, Fachbereich Immissionsschutz, in seiner Stellungnahme vom 15.01.2026.

Der Schutz vor Fluglärm wurde damit angemessen berücksichtigt.

6. Geeignetheit des Geländes / Öffentliche Sicherheit und Ordnung

Es bestehen bei Erfüllung der Auflagen dieser Genehmigung keine Bedenken hinsichtlich der Geeignetheit des Geländes für die Anlage und den Betrieb eines Hubschrauberlandeplatzes.

Für die Betriebssicherheit eines Flugplatzes ist § 45 Abs.1 Satz 1 LuftVZO i. V. m. § 53 Abs. 1 LuftVZO maßgeblich. Danach ist ein Flugplatz im betriebssicheren Zustand zu erhalten und ordnungsgemäß zu betreiben. Dies macht es erforderlich, dass der Flugplatz über die notwendigen baulichen, technischen und organisatorischen Einrichtungen verfügt, um eine reibungslose Abwicklung des Verkehrs und die Beherrschbarkeit von allgemeinen Gefahren und Notsituationen sicherzustellen. (vgl. Grabherr/Reidt/Wysk, Komm. LuftVG, § 6 Rn. 412, EL 18).

Die Antragstellerin hat durch die airsight GmbH das Gelände selbst und die unmittelbare Umgebung auf ihre Eignung hin beurteilen lassen (Gutachten zur Eignung eines einzurichtenden Hubschrauberlandeplatzes gem. § 51 Abs. 1 Nr. 4 Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung vom 24.04.2025). Der Hubschrauber-Sonderlandeplatz wird den Anforderungen an einen Hubschrauberlandeplatz gemäß Allgemeiner Verwaltungsvorschrift für die Genehmigung der Anlage und des Betriebs von Hubschrauberflugplätzen (AVV) vollständig gerecht. Ein sicherer Flugbetrieb ist gegeben. Dies wird auch durch die gutachtliche Stellungnahme der DFS Deutschen Flugsicherung GmbH vom 28.11.2025 bestätigt.

Der Landeplatz liegt ebenerdig auf einer Wiese. Die Abmessungen des Landeplatzes sind ausreichend und werden den Anforderungen der AVV vollständig gerecht. Die Abmessungen von Hubschrauberlandeplätzen richten sich lt. AVV nach den größten dort verkehrenden Hubschraubermustern. Als Referenzhubschrauber diene das Hubschraubermuster H 145, da es die größten Werte hinsichtlich Länge über Alles, Rotordurchmesser und höchste maximale Abflugmasse aufweist.

Die Abmessungen der Start- und Landefläche (FATO) müssen lt. AVV mindestens $1,5 \times$ Länge über Alles (LüA) betragen. Die Sicherheitsfläche um die FATO muss mindestens eine Breite von $0,25 \times$ LüA, jedoch nicht geringer als 3 m, aufweisen. Die Aufsetz- und Abhebefläche (TLOF) kann innerhalb oder außerhalb der FATO liegen und muss mindestens einen Kreis mit einem Durchmesser des 1,5fachen der Länge oder Breite des Fahrwerkes, was immer größer ist, des größten Hubschraubers, für den die TLOF vorgesehen ist, aufnehmen können. Beim Hubschraubermuster H 145 mit einer LüA von 13,64 m ergibt sich daraus eine Mindestgröße für die FATO von 20,46 m x 20,46 m und eine Mindestbreite für die Sicherheitsfläche von 3,41 m. Diese Vorgaben werden mit 21 m x 21 m für die FATO und 3,75 m Breite der Sicherheitsfläche am Landeplatz eingehalten.

Neben der Beschaffenheit des Landeplatzgeländes selbst war auch die Umgebung im Hinblick auf die erforderliche Hindernisfreiheit zu bewerten.

Lt. AVV darf die Neigung der Anflugfläche an Landeplätzen bei Hubschraubern der Flugleistungsklasse 1 nicht größer sein als 8 % und bei der Abflugfläche 4,5 %. Diese Flächen dürfen durch vorhandene Objekte nicht von unten durchdrungen werden. Weiterhin ist ein Mindestabstand von 150° zwischen den An- und Abflugflächen einzuhalten.

Es wurden zwei An- und Abflugflächen in Ost-West-Richtung ausgewiesen, wobei der in der AVV geforderte Mindestabstand von 150° zwischen den An- und Abflugflächen mit 177° eingehalten wird. Auf Grund des westlich des Schlosses Bärenklau gelegenen SPA-Gebietes „Spreewald und Lieberoser Endmoräne“, des nördlich geplanten Windparks „Lübbinchen“ und unter Berücksichtigung der vorherrschenden Windverhältnisse schwenkt die westliche An- und Abflugfläche (Abflugrichtung 253° rwN) nach ca. 305 m mit einem Radius von 270 m in Richtung Süden (120° rwN) ab. Alle in der AVV geforderten Angaben, wie Radius einer Kurve und Mindestabstand vom Landeplatz, werden eingehalten. Die östliche An- und Abflugfläche (Abflugrichtung 70° rwN) verläuft auf der gesamten Länge geradlinig.

Die höchsten Hindernisse in der Umgebung des Landeplatzes in Richtung der geplanten Anflug- und Abflugflächen sind Bäume im südwestlich der Wiese befindlichen Mischwald sowie einzelne Bäume bzw. Baumgruppen im nordöstlichen Bereich.

Einige Hindernisse reichen in die Hindernisfreiflächen hinein. Es wurde daher von der Vorhabenträgerin beantragt, dass zukünftig nur vertikale Start- und Landeverfahren (vertical take-off and landing/VTOL) unter Kategorie-A-Bedingungen durchgeführt werden sollen. Für Hubschrauber, welche in Kategorie A zugelassen sind, sind solche Verfahren in den Flughandbüchern beschrieben. Bei Anwendung der VTOL-Verfahren wird der Ursprung der Anflug- und Abflugflächen angehoben.

Nach Vorlage der flugbetrieblichen Beurteilung der *airsight GmbH* auf der Grundlage VO (EU) 965/2012 Anhang IV Part-CAT zum Nachweis des sicheren Flugbetriebs per VTOL-Verfahren am Hubschrauber-Sonderlandeplatz Schenkendöbern/Schloss Bärenklau, gefordert in Nr. 4.2.2.7 der AVV, stimmt die Genehmigungsbehörde dem Antrag zu. Den Anforderungen an die Hindernisfreiheit, insbesondere auch im Bereich des Rückwärtsstarts

(Back-up Area), kann die Genehmigungsinhaberin bei Anwendung dieser Verfahren und bei Beachtung der Auflagen somit vollständig gerecht werden. Die Hindernissituation am Landeplatz (VTOL-Verfahren) wird zudem im Luftfahrthandbuch veröffentlicht und ist fortlaufend entsprechend der Darstellung auf der Flugplatzdarstellungskarte herzustellen und zu überwachen (Auflage-Nr. I.7).

Aufgrund der Beachtung der AVV und damit auch der internationalen Standards für die Anlage eines Flugplatzes (ICAO Annex 14 Bd. 2) ist ein nicht mehr hinnehmbares Flugunfallrisiko auszuschließen. Das gilt wegen der auch in Zukunft gewährleisteten Hindernisfreiheit sowie für das Szenario eines Ausfalls des kritischen Triebwerks („one engine out“). Zudem wird der Vermeidung weitergehender Folgen bei einem doch eintretenden Unfall durch die Vorhaltung umfangreicher Feuerlösch- und Rettungstechnik am Hubschrauberlandeplatz Rechnung getragen. Der Landeplatz ist im Ereignisfall mit Rettungsdienstfahrzeugen erreichbar (Auflage-Nr. I.3).

Das Gelände ist auch unter aerodynamischen und meteorologischen Gesichtspunkten geeignet. Dazu wurden Wetterdaten für den Standort Schloss Bärenklau von der Firma meteoblu herangezogen. Im Ergebnis konnte festgestellt werden, dass der Benutzbarkeitsfaktor gemäß AVV von mindestens 95 % deutlich überschritten wird.

Der Landeplatz wird durch Umzäunung und Beschilderung gemäß § 46 LuftVZO vor unbefugtem Betreten geschützt. Die Wiese, auf dem der Landeplatz angelegt wird, ist entlang des Wirtschaftsweges und entlang des Mischwaldes umzäunt. Am östlichen Rand der Wiese ist keine Einfriedung vorhanden, es sind daher Schilder gemäß § 46 Abs. 2 LuftVZO i.V. m. § 53 Abs. 2 LuftVZO mit der Beschriftung „Flugplatz - Bei Flugbetrieb betreten durch Unbefugte verboten“ aufzustellen.

Der Landeplatz befindet sich im unkontrollierten Luftraum der Klasse G. In unmittelbarer Umgebung zum Landeplatz befinden sich keine weiteren Flugplätze oder militärische Lufträume, so dass auch aus Sicht der Flugsicherung eine gegenseitige Beeinträchtigung des Flugbetriebs ausgeschlossen werden kann.

Im Ergebnis kann davon ausgegangen werden, dass auf dem Landeplatz die Voraussetzungen für einen sicheren und vorschriftenkonformen Flugbetrieb nach dem Stand der Technik gegeben sind. Gefahren für die öffentliche Sicherheit sowohl für die Luftfahrt als auch für die Allgemeinheit und den Einzelnen in der Umgebung des Landeplatzes sind mit hinreichender Wahrscheinlichkeit nicht zu erwarten.

7. Belange der Antragstellerin

Die Schloss Bärenklau eGbR, vertreten durch die Living Bauhaus Unternehmensgruppe GmbH, erhofft sich durch die Genehmigung und Nutzung des Landeplatzes einen Zeitgewinn bei der Erfüllung von Aufträgen für das Unternehmen. Es besteht somit ein Bedarf. Laut Rechtsprechung besteht ein Bedarf, wenn er vernünftigerweise geboten ist. Die nächsten Flugplätze für die Benutzung mit Hubschraubern sind die Verkehrslandeplätze Eisenhüttenstadt (ICAO-Kennung EDAE) und Neuhausen bei Cottbus (ICAO-Kennung EDAP). Die Fahrtzeit mit dem PKW vom Schloss Bärenklau zu den Landeplätzen beträgt ca. 40-60 Minuten. Eine Anbindung an den nationalen und internationalen Flugverkehr mittels Geschäftsreiseflugzeugen ist am VLP Eisenhüttenstadt nur

sehr eingeschränkt möglich und scheidet am VLP Neuhausen von vornherein aus. Die Verkehrsflughäfen Berlin-Brandenburg und Dresden befinden sich in einer Entfernung von ca. 90 km bzw. 100 km Luftlinie vom Schloss Bärenklau und ermöglichen die Anbindung an den nationalen und internationalen Luftverkehr.

8. Private Belange Dritter

Das Vorhaben steht nicht im Widerspruch zu privaten Belangen Dritter. Insbesondere ist durch die Lage des Vorhabens nicht mit unzumutbaren Lärmbeeinträchtigungen von Anwohnern zu rechnen.

III. **Stellungnahmen der Behörden, Gebietskörperschaften, privatrechtlich organisierten Trägern der Daseinsvorsorge und anerkannten Verbänden**

Alle nachfolgend genannten Behörden sowie anerkannten Naturschutzvereinigungen haben gem. § 6 Abs. 5 i. V. m. § 10 Abs. 2 Nr. 3 LuftVG eine Stellungnahme zu den Antragsunterlagen abgegeben. Die Stellungnahmen wurden der Vorhabenträgerin zwecks Beantwortung der aufgeworfenen Fragen übergeben.

1. **Gemeinde Schenkendöbern vom 21.01.2026**

Gegen das Vorhaben bestehen seitens der Gemeinde keine Bedenken.

2. **Landkreis Spree-Neiße vom 08.12.2025**

Fachbereich Umwelt – Untere Naturschutzbehörde

Die Untere Naturschutzbehörde verweist auf die Zuständigkeit des Landesamtes für Umwelt Brandenburg als Fachbehörde für alle naturschutzrechtlichen Entscheidungen.

Fachbereich Umwelt – Untere Wasserbehörde

Es bestehen keine Bedenken gegen das Vorhaben. Hinsichtlich des Baus und des Umgangs mit wassergefährdenden Stoffen werden Hinweise gegeben.

Entscheidungen:

Erdaufschlussarbeiten, bei denen so tief in den Boden eingegriffen wird, dass das Grundwasser beeinflusst werden könnte, werden nicht stattfinden (keine Baugruben). Das Auftanken des Hubschraubers wird am Landeplatz auch nicht möglich sein. Ansonsten wurden die Hinweise an den Vorhabenträger weitergeleitet.

Fachbereich Umwelt – Untere Abfallwirtschafts- und Bodenschutzbehörde

Es gibt keine Einwände. Es wird darauf hingewiesen, dass während der Baumaßnahmen und des späteren Betriebs des Landeplatzes Bodenverunreinigungen zu vermeiden sind.

Fachbereich Bau und Planung - Untere Denkmalschutzbehörde

Für die Errichtung des Hubschrauberlandeplatzes wurde am 18.08.2022 von der Unteren Denkmalschutzbehörde des Landkreises Spree-Neiße eine denkmalschutzrechtliche Erlaubnis erteilt. Da einige Maßnahmen des luftrechtlichen Antrages nicht Gegenstand des denkmalschutzrechtlichen Erlaubnisverfahrens waren (Bodenmarkierung, Warnschilder, Lagerung von Rettungsmitteln), wurde für das Vorhaben eine neue aktuelle denkmalschutzrechtliche Erlaubnis gefordert.

Entscheidung:

Die Forderung wurde an die Vorhabenträgerin weitergeleitet, welche sofort eine neue denkmalschutzrechtliche Erlaubnis beantragte. Mit Bescheid vom 28.01.2026 wurde diese von der Unteren Denkmalschutzbehörde des Landkreises Spree-Neiße erteilt und in Kopie an die Genehmigungsbehörde zur Kenntnis weitergeleitet.

Fachbereich Bau und Planung – Kreis- und Bauleitplanung/Tourismus

Das Vorhaben befindet sich in keinem kampfmittelbelasteten Gebiet. Es besteht somit keine Verpflichtung zur Einholung einer Kampfmittelfreiheitsbescheinigung.

Seitens weiterer beteiligter Sachgebiete gab es keine Einwände oder Hinweise zum Vorhaben.

3. Landesamt für Umwelt Brandenburg vom 15.01.2026

Fachabteilung Wasserwirtschaft

Die Belange der Wasserwirtschaft sind nicht betroffen.

Fachabteilung Immissionsschutz

Angesichts der geringen Anzahl der Flugbewegungen sowie des Abstands der nächstgelegenen Bebauung kann auf die Erstellung einer schalltechnischen Untersuchung verzichtet werden.

Bei maximal 50 Flugbewegungen (d. h. 25 Starts und 25 Landungen) pro Jahr ausschließlich am Tage (d. h. 6 Uhr bis 22 Uhr) befindet sich die nächstgelegene Bebauung (Wohngebäude in der Heimstraße) ca. 500 m östlich des geplanten Landeplatzes auch bei konservativer Betrachtung deutlich außerhalb der 50 dB(A)-Lärmkontur.

Hinweis:

Es wurden nur 40 Flugbewegungen pro Jahr genehmigt. Des Weiteren wird auf den Abschnitt II. 5 Lärm verwiesen.

Fachabteilung Naturschutz und Brandenburger Naturlandschaften

Stellungnahmen vom 15.01.2025, 04.03.2026 sowie 18.06.2026

In der abschließenden Stellungnahme vom 18.06.2026 stellt der Fachbereich Naturschutz fest, dass das Eintreten von Verbotstatbeständen gemäß § 44 Abs. 1 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) unter der Voraussetzung der Aufnahme der beigefügten Nebenbestimmungen in die luftrechtliche Erlaubnis vermieden wird. Ein Eingriff nach § 14 BNatSchG liegt nicht vor. Die geplanten Starts und Landungen mit Hubschraubern werden dem besonderen Schutzzweck gemäß § 3 Abs. 1 Nr. 1 und Nr. 4 der Verordnung (VO) über das Landschaftsschutzgebiet (LSG) „Gubener Fließtäler“ sowie § 3 Abs. 2 Nr. 1, 2, 4 und 6 der VO nicht erheblich zuwiderlaufen. Eine landschaftsschutzrechtliche Genehmigung ist nicht erforderlich. Folgende Nebenbestimmungen sollen in die luftrechtliche Genehmigung aufgenommen werden:

- *Zugelassen werden ausschließlich private und geschäftliche Flüge der Genehmigungsinhaberin sowie der Living Bauhaus Unternehmensgruppe mit maximal 40 Flugbewegungen pro Jahr, d. h. 20 Starts und 20 Landungen pro Jahr.*

Entscheidung: Die Forderung wurde in die Genehmigung aufgenommen.

- *Flüge von Geschäftspartnern, Investoren, Beratern, Projektbeteiligten und sonstigen Dritten sind nur nach vorheriger Genehmigung durch den Platzhalter zugelassen.*

Entscheidung: Die Forderung wurde in die Genehmigung aufgenommen (PPR-Regelung).

- *Pro Tag soll maximal eine Landung und ein Start zugelassen werden.*

Entscheidung: Die Forderung wurde in die Genehmigung aufgenommen.

- *An- und Abflüge sind ohne vermeidbare Verzögerungen, ohne unnötige Standlaufzeiten sowie unter Beachtung einer lärmmindernden Betriebsführung durchzuführen.*

Entscheidung: Die Forderung wurde in die Genehmigung aufgenommen (Auflage-Nr. II, 2).

- *Nach dem Start ist jeweils schnellstmöglich eine Mindestflughöhe von 500 m einzunehmen.*

Entscheidung: Die Forderung, abgeändert auf die gesetzliche Mindestflughöhe, wurde in die Genehmigung aufgenommen (Auflage-Nr. II, 3). Maßgeblich sind hier die Vorgaben aus dem § 37 LuftVO bzw. des Anhang SERA.5005 Buchstabe f der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 vom 26.09.2012. Danach betragen die Mindestflughöhen bei Sichtflug grundsätzlich 300 Meter über dicht besiedelten Gebieten und 150 Meter im übrigen Gelände.

- *Im Nahbereich um den SLP sind nur die von Orchis Umweltplanung GmbH ermittelten Flugrouten zulässig, d.h. kein Überflug des Europäischen Vogelschutzgebietes „Spreewald und Lieberoser Endmoräne“ und bekannter Horste; eine entsprechende Karte ist in die Erlaubnis aufzunehmen.*

Entscheidungen: Aufnahme der Auflage-Nr. II, 4: „Die Genehmigungsinhaberin fordert die Luftfahrzeugführer der an- und abfliegenden Hubschrauber auf, lärmsensible Siedlungsgebiete in der Umgebung des Landeplatzes sowie ökologisch sensible Schutzgebiete wie das Europäische Vogelschutzgebiet „Spreewald und Lieberoser Endmoräne“ und auch bekannte Horste von Greifvögeln möglichst nicht zu überfliegen bzw. die gesetzlich vorgeschriebenen Mindestflughöhen von 600 m einzuhalten.“ In die Landeplatzbenutzungsordnung ist eine Karte mit den Schutzgebieten und bekannten Horsten aufzunehmen (Auflage-Nr. I, 5).

- *Zum Schutz der besonders sensiblen Dämmerung wird in der Zeit von Anfang März bis Ende August eines Jahres der Flugbetrieb und sonstiger Betrieb am Landeplatz nur von einer Stunde nach Sonnenaufgang bis eine Stunde vor Sonnenuntergang zugelassen.*

Entscheidung: Die Forderung wurde in die Genehmigung aufgenommen (Auflage-Nr. II, 5).

- *An Sonn- und Feiertagen soll Flugbetrieb erst ab 10.00 Uhr Ortszeit zugelassen werden.*

Entscheidung: Diese Forderung wurde nicht in die Genehmigung übernommen. Der Fachbereich Immissionsschutz des Landesamtes für Umwelt bestätigt, dass keine erhebliche Lärmbelastung für die nächsten Anwohner zu erwarten ist. Der äquivalente Dauerschallpegel ist auch bei konservativer Betrachtung kleiner als 50 dB(A). Eine Einschränkung der Flugzeiten an Sonn- und Feiertagen ist daher zum Schutz der Bevölkerung nicht erforderlich.

- *Der Flugbetrieb soll nur unter Sichtflugwetterbedingungen (VMC) und nach Sichtflugregeln (VFR) am Tage zugelassen werden. Nicht zugelassen soll ein Nachtflugbetrieb.*

Entscheidung: Diese Forderungen sind bereits Bestandteil der luftrechtlichen Genehmigung.

- *Es besteht keine allgemeine Betriebspflicht.*

Entscheidung: Diese Forderung ist bereits Bestandteil der luftrechtlichen Genehmigung.

- *Es soll auf eine dauerhafte Beleuchtung verzichtet werden. Bedarfsbefeuerung ist nur im zwingend erforderlichen Umfang zulässig.*

Entscheidung: Da nur am Tage geflogen werden soll, wurde keine Befeuerung beantragt und genehmigt.

- *Die Bodenarbeiten zur Verlegung der Steine zur Markierung des Landeplatzes sind nur außerhalb der Brutzeit zulässig, d.h. nicht im Zeitraum von Anfang März bis Ende August.*

Entscheidung: Diese Forderung wurde der Antragstellerin/Genehmigungsinhaberin mitgeteilt. Dem wurde zugestimmt.

- *Die Start- und Landefläche wird als Frischwiese ohne flächige Versiegelung erhalten. Es erfolgt eine landschaftsgerechte Ausführung der Einfriedung.*

Entscheidungen: Die Oberfläche von FATO und Sicherheitsfläche besteht aus Rasen. Es erfolgt keine Versiegelung. Auf die Pflicht zur Einfriedung des Landeplatzes wurde verzichtet. Es sind Verbotsschilder gemäß § 46 Abs. 2 LuftVZO i.V. m. § 53 Abs. 2 LuftVZO mit der Beschriftung „Flugplatz - Bei Flugbetrieb betreten durch Unbefugte verboten“ aufzustellen. Der Landeplatz wird auf einem Privatgrundstück angelegt, welches bereits teilweise umzäunt ist.

- *Flugbewegungen sollen dokumentiert werden. Es ist ein Flugbuch zu führen, in dem Datum, Uhrzeit, Kennzeichen des eingesetzten Hubschraubers, Art des Fluges sowie die Anzahl der mitfliegenden Personen fortlaufend zu dokumentieren sind. Die Dokumentation ist jährlich bis zum 31.12. bei LfU N1 (N1@lfu.brandenburg.de) einzureichen.*

Entscheidungen: Die Forderung nach Führen eines Hauptflugbuches ist bereits Bestandteil der luftrechtlichen Genehmigung. Das Hauptflugbuch wird regelmäßig bei Luftaufsichtskontrollen von der Genehmigungsbehörde kontrolliert. Zusätzlich soll in den ersten fünf Jahren nach Betriebsaufnahme eine Kopie des Hauptflugbuches an das LfU gesendet werden. Die Frist wurde aus praktischen Gründen auf den 31.01. des Folgejahres geändert.

- *Um auf Verstöße reagieren zu können ist die Erlaubnis zeitlich auf 5 Jahre zu befristen.*

Entscheidung: Dieser Forderung wird nicht entsprochen. Die Befristung einer Genehmigung nach § 6 LuftVG ist nicht üblich. Eine spätere Verlängerung der Genehmigung wäre wieder eine Neugenehmigung nach § 6 LuftVG mit mehrjährigem Genehmigungsverfahren. Zur Verwaltungsvereinfachung wurde daher im Abschnitt C der Hinweis-Nr. 2 in die Genehmigung aufgenommen: „Die Genehmigung kann

auch jederzeit widerrufen werden, wenn die erteilten Auflagen nicht eingehalten werden (§§ 48 Abs. 1 Satz 3 und 53 LuftVZO) oder gegen den Schutzzweck der Rechtsverordnung zum Landschaftsschutzgebiet „Gubener Fließtäler“ verstoßen wird.“ Auf dieser Grundlage könnte somit auch vor der vom Landesamt für Umwelt des Landes Brandenburg geforderten Frist die Genehmigung widerrufen werden, wenn eine erhebliche Beeinträchtigung des LSG festgestellt werden würde.

- *Es erfolgt ein Monitoring im 1., 2. und 4. Betriebsjahr (Horsterfassung und Brutvogelkartierung nach Südbeck et al. 2025). Die Ergebnisse sind jeweils bis zum 31.12. des Untersuchungsjahres bei LfU N1 (N1@lfu.brandenburg.de) einzureichen.*

Entscheidung: Die Forderung nach einem Monitoring wurde in die Genehmigung aufgenommen (Auf-lage-Nr. II, 6). Die Abgabefrist wurde geändert, da das Untersuchungsjahr bereits mit Betriebsaufnahme beginnt, diese jedoch höchstwahrscheinlich nicht am 1. Januar erfolgen wird. Die Ergebnisse des Moni-torings sind spätestens drei Monate nach dem Ende des jeweiligen Untersuchungsjahres beim LfU ein-zureichen.

4. Landesbetrieb Forst Brandenburg vom 16.11.2025

Es bestehen keine Bedenken, da Wald im Sinne des § 2 des LWaldG nicht betroffen ist.

5. Gemeinsame Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg vom 10.12.2025

Erfordernisse der Raumordnung stehen der beantragten luftrechtlichen Genehmigung nicht entgegen. Es wird der Hinweis gegeben, dass die Gemeinde Schenkendöbern nordwestlich des geplanten Landeplatzes den Be-bauungsplan 29 „Windpark Lübbinchen“ aufgestellt hat. Der Stand des Verfahrens und mögliche Einflüsse ge-planter Windkraftanlagen auf die Anflugsektoren sollten mit der Gemeinde abgestimmt werden.

Entscheidungen:

Der geplante Windpark Lübbinchen wurde ab den ersten Planungen für den Landeplatz mitberücksich-tigt. Die An- und Abflugrichtungen wurden so gewählt, dass der geplante Windpark weder überflogen noch tangiert werden würde. Zudem wurde der Betreiber des Windparks am Verfahren beteiligt. Auch aus seiner Sicht behindern sich die Vorhaben gegenseitig nicht (siehe Stellungnahme des VSB Neue Energien Deutschland GmbH).

6. Regionale Planungsgemeinschaft Lausitz-Spreewald vom 06.01.2026

Die RPG LS hat keine Einwendungen mit rechtlichen Grundlagen der Raumordnung zu dem vorliegenden Vor-haben. Das Vorhaben wird jedoch auf Grund seiner Lage im Landschaftsschutzgebiet abgelehnt. Auch sei es der Regionalen Planungsstelle unverständlich, wie das Vorhaben von Seiten des Denkmalschutzes zugelas-sen werden kann.

Entscheidungen:

Hinsichtlich der Bedenken zum Landschaftsschutzgebiet wird auf die Ausführungen im Abschnitt II, 4, Naturschutz und Landschaftspflege, verwiesen. Die denkmalschutzrechtlichen Belange wurden vom Landkreis Spree-Neiße bewertet (siehe Stellungnahme LK Spree-Neiße, Untere Denkmalschutzbehörde).

7. Landesbüro anerkannter Naturschutzverbände GbR vom 13.01.2026

Das Vorhaben wird abgelehnt, da es im Landschaftsschutzgebiet (LSG) „Gubener Fließtäler“ liegt und in der Brutzeit erhebliche Störungen zu befürchten sind. Es wird auf Hindernisse in der Umgebung verwiesen und auf mögliche Kollisionen der Hubschrauber mit Vögeln, insbesondere scheint der Mäusebussard betroffen zu sein. Seine Brutplätze liegen genau unter der Route 1 und 2, es sollte daher Route 3 gewählt werden. Es gibt weiterhin ein sehr großes Vorkommen von anderen Greifvögeln, wie Wanderfalke, Rotmilan und Seeadler.

Entscheidung:

Es wird auf die Ausführungen im Abschnitt II. 4 Naturschutz und Landschaftspflege sowie auf die Stellungnahme des Landesamtes für Umwelt Brandenburg, Abteilung Naturschutz und Brandenburger Naturlandschaften, verwiesen.

8. VSB Neue Energien Deutschland GmbH vom 05.12.2025

Die VSB Neue Energien Deutschland GmbH planen im Auftrag der Lübbinchener Windkraft GmbH & Co.KG auf dem Gebiet der Gemeinde Schenkendöbern ein Windparkvorhaben. Geplant sind 15 Windenergieanlagen des Typs Vestas V172 mit einer Gesamthöhe von 261 m. Die Windenergieanlagen sollen mit einer bedarfsgesteuerten Nachtkennzeichnung (BNK) ausgestattet werden. Es wird befürchtet, dass es durch nächtliche Hubschrauberflüge zu einem vermehrten Blinken der Befeuerung der Windenergieanlagen kommt. Dieses würde sich störend auf die Bevölkerung der umliegenden Ortschaften auswirken. Des Weiteren sind in der Umgebung des Landeplatzes mehrere Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vorgesehen. Hier muss geprüft werden, ob diese mit dem Vorhaben Hubschrauberlandeplatz vereinbar sind.

Entscheidungen:

Eine Aktivierung der BNK durch An- und Abflüge vom Hubschrauberlandeplatz am Schloss Bärenklau kann ausgeschlossen werden, da Flugbetrieb nur am Tage unter Sichtflugwetterbedingungen beantragt wurde und genehmigt wird. Zusätzliche Lichtemissionen und mögliche Störwirkungen für die Bevölkerung sind daher nicht zu erwarten.

Gemäß Schreiben der VSB sind folgende Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen im Rahmen des Windparkvorhabens auf den umliegenden Flächen um den geplanten Hubschrauber-Sonderlandeplatz vorgesehen:

- * Maßnahme E6 – Ersatzaufforstung auf der Wiese nördlich des Landeplatzes,
- * Maßnahme E5 – Pflanzung von Baumreihen entlang der Baumallee des Schlosses Bärenklau,
- * Maßnahme E7 – Anlage einer Streuobstwiese auf der Wiese nördlich des Schlosses Bärenklau.

Die Maßnahmen E6 und E5 befinden sich außerhalb der Hindernisbegrenzungsflächen und sind somit nicht relevant. Die Maßnahme E7 befindet sich teilweise im Bereich der Hindernisbegrenzungsflächen. Die geplanten Obstbäume verbleiben jedoch deutlich unterhalb der Baumhöhen der nordwestlich vom Schloss befindlichen Baumgruppe sowie unterhalb der Hindernisbegrenzungsflächen und sind somit ebenfalls nicht relevant.

9. DFS Deutsche Flugsicherung vom 28.11.2025

Der Landeplatz liegt im unkontrollierten Luftraum der Klasse G. In unmittelbarer Umgebung befinden sich keine weiteren Flugplätze oder militärische Lufträume. FATO, TLOF und Sicherheitsflächen entsprechen der AVV. Es wird davon ausgegangen, dass Aspekte der Hindernisfreiheit und deren Kennzeichnung gemäß AVV in eigener Zuständigkeit von den Landesluftfahrtbehörden geprüft und festgelegt werden. Das geplante Rückwärtsstartverfahren wird aus Sicht der DFS als geeignete Maßnahme zur Sicherstellung der Hindernisfreiheit betrachtet. Die DFS hat wegen dem geplanten Rückwärtsstartverfahren nachrichtlich das Bundesministerium für Verkehr (BMV), Referat LF 15, involviert. Das BMV gab keine Stellungnahme ab.

Entscheidungen:

Die Herstellung des Einvernehmens mit dem BMV wegen Anordnung des Rückwärtsstartverfahrens in einer Genehmigung gemäß § 6 LuftVG ist seit dem Jahr 2015 für die Landesluftfahrtbehörden nicht mehr erforderlich. Es wird auf die Nr. 4.2.2.7 der AVV verwiesen. Danach soll diese Abweichung von der AVV in eigener Zuständigkeit geprüft und erteilt werden. Ansonsten wird auf die Ausführungen im Abschnitt II. 5 „Geeignetheit des Geländes / Öffentliche Sicherheit und Ordnung“ verwiesen.

VI. Begründung der Nebenbestimmungen

- Die Auflagen-Nr. I.1, 2, 4 bis 12 dienen der Umsetzung flugbetrieblicher Vorgaben und spiegeln die anerkannten technischen Standards gemäß der in Auflage-Nr. 2 genannten Vorschrift und Grundsätze wider.
- Die in Auflage-Nr. I.3 dieses Bescheides geforderten Löschmittel und Rettungsgeräte entsprechen den Mindestanforderungen der AVV, ebenso die Reaktionszeit.
- Die Auflage- Nr. I. 7 dient u. a. der dauerhaften Sicherstellung der Hindernisfreiheit.
- Die Auflage-Nr. II.1 wurde so von der Genehmigungsinhaberin beantragt.
- Auflagen-Nr. II. 2 bis 6 wurden vom Landesamt für Umwelt des Landes Brandenburg, Fachbereich Naturschutz und Brandenburger Naturlandschaften, zum Schutz und zur Überwachung des LSG „Gubener Fließtäler“ gefordert.

V. Begründung der Kostenentscheidung

Die vorstehende Entscheidung ist nach § 107 LuftVZO i. V. m. der Kostenverordnung der Luftfahrtverwaltung (LuftKostV) kostenpflichtig. Die Kosten (*Gebühren und Auslagen*) hat nach § 13 Abs. 1 Nr. 1 Verwaltungskostengesetz in der bis zum 14.08.2013 geltenden Fassung die Genehmigungsinhaberin zu tragen. Die Höhe der Gebühren ergibt sich gem. § 2 Abs. 1 LuftKostV aus dem anliegenden Gebührenverzeichnis. Es wurde eine Gebühr in Höhe von 1.000 € festgesetzt. Nach Abschnitt V Nummer 1b) des Gebührenverzeichnisses ist eine Gebühr zwischen 330 EUR und 65.000 EUR festzusetzen. Sind Rahmensätze vorgesehen, ist die Gebühr gem. § 9 Abs. 1 des Verwaltungskostengesetzes (VwKostG) in der bis zum 14. August 2013 geltenden Fassung unter Berücksichtigung des Verwaltungsaufwands, der Bedeutung, des wirtschaftlichen Wertes oder des sonstigen Nutzens der Amtshandlung sowie der wirtschaftlichen Verhältnisse des Antragstellers festzusetzen. In diesem Fall war ein mittlerer Verwaltungsaufwand erforderlich. Die Kosten hat nach § 13 Abs. 1 Nr. 1 VwKostG in der bis zum 14. August 2013 geltenden Fassung die Antragstellerin zu tragen. *Auslagen* nach § 3 Abs. 2 LuftKostV sind in die Gebühr einbezogen. Aufwendungen für den Einsatz von Dienstkraftfahrzeugen (§ 3 Abs. 5 LuftKostV) sind nicht entstanden.

F Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Bescheid kann innerhalb eines Monats Widerspruch bei der Gemeinsamen Oberen Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg, Mittelstraße 5/5a, 12529 Schönefeld erhoben werden.

Im Auftrag

gez. Regina Holz

Anlagen:

- 1 Genehmigungsurkunde
- 2 Zahlungsaufforderung