



Gemeinsame  
Obere Luftfahrtbehörde  
Berlin-Brandenburg

Gemeinsame Obere Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg • Mittelstraße 5/5a • 12529 Schönefeld



**Mit Postzustellungsurkunde**

Aero-Club Perleberg e.V.

Herrn Root

Eichhölzer Weg 6

19348 Perleberg

Bearb.: Frau Engelmann  
Gesch.-Z.: 4111-50111.34  
Telefon: +49 3342 4266 4101  
Fax: +49 3342 4266 7612  
Internet: <https://lubb.berlin-brandenburg.de>  
E-Mail: [Sabine.Engelmann@LBV.Brandenburg.de](mailto:Sabine.Engelmann@LBV.Brandenburg.de)

Schönefeld, 20.02.2023

## Änderung der Genehmigung des Flugplatzes Perleberg

Ihr Antrag vom 20.10.2021 i.d.F. vom 18.10.2022

Anlagen: Genehmigungsurkunde  
Zahlungsaufforderung

Sehr geehrter Herr Root,  
sehr geehrte Damen und Herren,

die luftrechtliche Genehmigung des Segelfluggeländes Perleberg vom 21.08.1997 wird auf Ihren o.g. Antrag hin (Statusänderung und Erweiterung der Betriebsgenehmigung um Motorflugzeuge ohne bauliche Maßnahmen) im Ergebnis eines Genehmigungsverfahrens unter Beteiligung der Öffentlichkeit sowie der erforderlichen Behörden, Gebietskörperschaften und anderen öffentlichen Rechtsträgern nach § 6 Abs. 4 S. 2 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) geändert und angepasst. Es ergeht folgender

### Bescheid:

1. Dem Aero-Club Perleberg e.V., Eichhölzer Weg 6, 19348 Perleberg, wird die Genehmigung zur Anlage und zum Betrieb eines

Landeplatzes für besondere Zwecke  
(Sonderlandeplatz)

mit der Bezeichnung

Sonderlandeplatz Perleberg

für die Durchführung von Flügen nach Sichtflugregeln bei Tage erteilt.

Gemeinsame Obere Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg • Außenstelle Schönefeld des LBV • Mittelstraße 5/5a • 12529 Schönefeld  
Tel.: 03342 4266-4001 • Fax: 03342 4266-7612

Öffentliche Verkehrsmittel: S-Bahnlinien S 9 oder S 45 bzw. Buslinien X 7 / 171 vom U-Bahnhof Rudow bis zum S-Bahnhof Flughafen BER - Terminal 5

Landesamt für Bauen und Verkehr • Lindenallee 51 • 15366 Hoppegarten • Tel.: 03342 4266-0 • Fax: 03342 4266-7601

E-Rechnung: <https://rechnung-bdr.de>; Leitweg-ID: 12-121096894453782-21

Bankverbindung: Landeshauptkasse Potsdam • Landesbank Hessen-Thüringen (Helaba)

IBAN: DE02 3005 0000 7110 4015 15 • BIC-Swift: WELADEDXXX

2. Die im Rahmen der Genehmigung zugelassenen Luftfahrzeugarten (Teil A Abschnitt II.) werden wie folgt geändert:

„Der Sonderlandeplatz darf von folgenden Arten von Luftfahrzeugen benutzt werden:

- Motorflugzeuge bis max. 5,7 t MTOM, deren Startstrecke auf eine Höhe von 50 ft unterhalb von 934,5 m liegt jedoch mit folgender Einschränkung: Luftfahrzeuge von mehr als 2 t bis 5,7 t MTOM, sofern sie nicht dem Schleppen von Segelflugzeugen dienen, max. 50 Starts pro Betriebsjahr
- Motorsegler
- Segelflugzeuge
- Ultraleichtflugzeuge:
  - motorgetriebene, aerodynamisch gesteuerte Ultraleichtflugzeuge
  - schwerkraftgesteuerte UL-Flugzeuge (Trike, Motorschirm, Motorschirmtriike, Fußstart-UL)
  - Hängegleiter und Gleitsegel
  - Ultraleichte Drehflügelflugzeuge (Tragschrauber)“

4. Die Genehmigung des Landeplatzes wird um folgende Zweckbestimmung ergänzt:

„III. Zweck des Landeplatzes

Der Landeplatz dient dem Verkehr und Betrieb der mit unter Punkt II. der Genehmigung genannten Luftfahrzeugarten im Rahmen der Vereinstätigkeit des Genehmigungsinhabers sowie durch Dritte zur Ausübung des Luftsports nach vorheriger Zustimmung des Platzhalters (PPR).“

5. Der Sonderlandeplatz Perleberg wird an die „Gemeinsamen Grundsätze des Bundes und der Länder für die Anlage und den Betrieb von Flugplätzen für Flugzeuge im Sichtflugbetrieb“ vom 02.05.2013 (NfL I 92/13) angepasst und in den Bezugscode 2 B eingestuft.
6. Die Einführung des Verfahrens „Fliegen ohne Flugleiter“ am Sonderlandeplatz Perleberg wird genehmigt. Teil B Auflage Nr. 8 wird ergänzt; im Übrigen bleibt sie erhalten:

„Zu betriebsschwachen Zeiten darf Flugbetrieb ohne Flugleiter durchgeführt werden, wenn eine vom Flugplatzbetreiber bestellte sachkundige Hilfsperson anwesend ist. Einzelheiten regelt die gesondert genehmigte Verfahrensanweisung *Regelungen für den Flugbetrieb ohne Flugleiter am SLP Perleberg* in der jeweils aktuell gültigen Fassung.“

7. Alle anderen Regelungen des Genehmigungsbescheides vom 21.08.1997, insbesondere die erteilten Auflagen und Hinweise, bleiben **inhaltlich** unberührt und gelten für die geänderte Betriebsgenehmigung fort (s. Hinweis Nr. 1).

8. Die diesem Bescheid als Anlage beigefügte Genehmigungsurkunde der Luftfahrtbehörde vom ...02.2023 ersetzt die bisherige Genehmigungsurkunde und ist an allgemein zugänglicher Stelle auf dem (nunmehr) Sonderlandeplatz auszuhängen. Die Genehmigungsurkunde vom 16.05.2019 ist damit ungültig und der Genehmigungsbehörde umgehend zurückzugeben.
9. Für diese Entscheidung werden Kosten in Höhe von 350 EUR (dreihundertfünfzig) festgesetzt. Die Zahlung ist entsprechend den in der Zahlungsaufforderung enthaltenen Angaben zu leisten.

#### **Nebenbestimmungen:**

1. Diese Entscheidung wird Bestandteil der Genehmigung des Landeplatzes Perleberg und ist in der Flugplatzakte aufzubewahren.
2. Die Flugplatzbenutzungsordnung gemäß § 53 Abs. 1 i. V. m. § 43 Abs. 1 LuftVZO, die dem Betriebsumfang mit den unter Teil A, Abschnitt II. zugelassenen Luftfahrzeugarten Rechnung trägt, ist zu aktualisieren und der Genehmigungsbehörde vorab zur Genehmigung vorzulegen.
3. Die Regelung des Flugplatzverkehrs wird gemäß § 22 LuftVO von der Genehmigungsbehörde gesondert getroffen. Hierzu ist der Genehmigungsbehörde rechtzeitig vor der geplanten Betriebsaufnahme ein Vorschlag für die Regelung des Flugplatzverkehrs am SLP Perleberg **in textlicher Form** vorzulegen.
4. Die nachträgliche Aufnahme, Änderung oder Ergänzung von Auflagen zu diesem Bescheid bleibt vorbehalten (§ 36 Abs. 2 Nr. 5 Verwaltungsverfahrensgesetz - VwVfG).
5. Ein Widerruf dieser Entscheidung bleibt vorbehalten, wenn die Voraussetzungen für ihren Erlass nicht vorgelegen haben oder nachträglich nicht nur vorübergehend entfallen sind.
6. Die Regelung für den Flugbetrieb ohne Flugleiter kann widerrufen werden, wenn der Genehmigungsbehörde Tatsachen bekannt werden, dass gegen luftrechtliche Bestimmungen oder die Flugplatzgenehmigung verstoßen wird.

#### **Hinweise zu dieser Entscheidung:**

1. Aus Anlass der wesentlichen Änderung der Genehmigung sowie der Genehmigungsurkunde (§ 52 Abs. 2 i. V. m. § 42 Abs. 2 Nr. 10 LuftVZO) wurden Auflagen des Genehmigungsbescheides vom 21.08.1997 **ohne inhaltliche Änderung** dem Vollzugsstand entsprechend aktualisiert.
2. Von der Änderungsgenehmigung darf gem. § 53 Abs. 1 i. V. m. § 44 Abs. 1 und 3 LuftVZO erst mit Gestattung der Betriebsaufnahme auf Grund einer Abnahmeprüfung Gebrauch gemacht werden.
3. Die Bekanntmachung der hier getroffenen Entscheidung in den Nachrichten für Luftfahrer (NfL) erfolgt zeitnah durch die Luftfahrtbehörde (§§ 42 Abs. 4, 44 Abs. 2, 52 Abs. 3 LuftVZO). Die erforderliche Aufnahme des SLP Perleberg im Luftfahrthandbuch AIP VFR wird ebenfalls durch die Genehmigungsbehörde veranlasst.

## Begründung:

### I. Sachverhaltsdarstellung und Verfahrensablauf

#### 1. Genehmigungsantrag

Die Genehmigung nach § 6 LuftVG zur Anlage und zum Betrieb eines SFG Perleberg wurde erstmals am 21.08.1997 durch das Brandenburgische Landesamt für Verkehr und Straßenbau erteilt und die Aufnahme des Betriebs am 10.09.1997 gestattet.

Genehmigt wurden Flugbetriebsflächen für Segelflugzeuge und nichtselbststartende Motorsegler bestehend aus einer Windenstartbahn und einer Seilauslegebahn sowie Flugbetriebsflächen für Flugzeugschlepp, Motorsegler und Ultraleichtflugzeuge. Es wurden folgende Startarten genehmigt: Windenstart und Flugzeugschlepp. Zugelassen wurden Segelflugzeuge, Motorsegler, Ultraleichtflugzeuge sowie Flugzeuge bis 2t zulässiges Höchstgewicht zum Zwecke des Schleppens von Luftfahrzeugen und im ursächlichem Zusammenhang damit stehende Flüge im Sichtflugbetrieb bei Tag.

An der Genehmigung gab es seither zwei Änderungen: Im Jahr 2019 eine Auflagenänderung zur ergänzenden Nutzung von Mobilfunk am Landeplatz sowie im Jahr 2021 die Ausgliederung von flugbetrieblich nicht erforderlichen Flächen, um diese der Nutzung von Solarenergie zur Verfügung zu stellen.

Mit Schreiben vom 18.08.2020 reichte der Aero-Club Perleberg e.V. einen ersten unvollständigen Antrag (**Planungsanzeige**) auf Änderung der luftrechtlichen Genehmigung für den Flugplatz Perleberg bei der LuBB ein.

Mit Bescheid vom 27.08.2020 hat die Genehmigungsbehörde festgestellt, dass das Vorhaben eine wesentliche Betriebsänderung darstellt und daher der Änderungsgenehmigung nach § 6 Abs. 4 Satz 2 LuftVG bedarf. Es ist hingegen nicht planfeststellungspflichtig. Gleichzeitig bestimmte die LuBB die erforderlichen Antragsunterlagen (**Bemessungsbescheid**).

Die Antragsunterlagen wurden von dem Vorhabenträger überarbeitet, ergänzt und vervollständigt und der LuBB am 20.10.2021 eingereicht. Diese Antragsunterlagen sind nach dem jetzigen Kenntnisstand ausreichend und geeignet für die Durchführung des Änderungsgenehmigungsverfahrens.

#### 2. UVP-Vorprüfung

Gemäß § 5 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) hat die zuständige Behörde festzustellen, ob nach den §§ 6 bis 14 UVPG für das Verkehrsvorhaben eine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP – Pflicht) besteht. Im Ergebnis dieser Einzelfallvorprüfung überzeugte sich die Genehmigungsbehörde davon, dass das vorgenannte Vorhaben unter Berücksichtigung der in der Anlage 3 zum UVPG aufgeführten Kriterien keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen haben kann und deshalb keine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht. Die Feststellung er-

folgte auf der Grundlage der von dem Antragsteller eingereichten Unterlagen und eigener Informationen. Im Ergebnis der Vorprüfung wurde mit Bescheid vom 09.11.2021 festgestellt, dass für das genannte Vorhaben keine UVP – Pflicht besteht. Die Entscheidung über die Nichterforderlichkeit einer Umweltverträglichkeitsprüfung im Zusammenhang mit einer beantragten Änderung der Genehmigung für den Sonderlandeplatz Perleberg wurde öffentlich bekanntgemacht. Die Veröffentlichung erfolgte im UVP-Portal am 24.11.2021.

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

Mit Schreiben vom 26.01.2022 wurde das **Anhörungsverfahren** begonnen. Die Antragsunterlagen wurden allen Stellen und Behörden zur Verfügung gestellt, deren Belange durch das Vorhaben berührt werden könnten und es wurde um eine Stellungnahme bis zum 15.02.2022 gebeten. Diese sind:

- Stadtverwaltung Perleberg
- Amt Bad Wilsnack/Gemeinde Weisen
- Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr
- Bundesanstalt für Immobilienaufgaben, Bundesforstbetrieb Westbrandenburg
- Landesamt für Umwelt Brandenburg (LfU)
- Landesbetrieb Straßenwesen (LS)
- Landesbüro anerkannter Naturschutzverbände GbR
- Landkreis Prignitz
- Landesamt für Ländliche Entwicklung, Landwirtschaft und Flurneuordnung (LEFL)
- Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung, Referat 44 - Luftfahrt
- Regionale Planungsgemeinschaft Prignitz-Oberhavel
- Westprignitzer Trinkwasser- und Abwasserzweckverband (WTAZV)
- PVU Prignitzer Energie - und Wasserversorgungsunternehmen GmbH
- Wasser- und Bodenverband „Prignitz“
- sonstige im Verfahren Beteiligte: Gehrlicher Solar Services GmbH als Eigentümerin der Flächen

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

Von der Gemeinde Weisen, der Kreisverwaltung des Landkreises Prignitz, dem Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung sowie der PVU GmbH gingen keine Stellungnahmen ein. Das Landesamt für Ländliche Entwicklung, Landwirtschaft und Flurneuordnung (LELF) (SN vom 13.01.2022), das Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr (SN vom 11.01.2022), die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH (SN vom 12.01.2022) sowie der Westprignitzer Trinkwasser- und Abwasserzweckverband (WTAZV) (SN vom 04.03.2022) äußerten keine Bedenken. Alle übrigen Beteiligten stimmten dem Vorhaben zwar grundsätzlich zu, gaben hierzu aber auch Hinweise und Anmerkungen (vgl. 8. *Stellungnahmen der Behörden, Gebietskörperschaften und anerkannten Verbände*).

Bedenken gegen die Planung äußerte das Landesbüro anerkannter Naturschutzverbände GbR (vgl. SN vom 14.02.2022) sowie das Landesamt für Umwelt – Fachabteilung Naturschutz (vgl. SN vom 15.02.2022):

Auch wenn das Überfliegen des NSGs nicht verboten ist und Beeinträchtigung durch Flugzeuge als nicht erheblich eingestuft werden, können diese nicht gänzlich ausgeschlossen werden. Ob sich der Flugbetrieb negativ auf das Brut- und/oder Rastverhalten von Vögeln, insbesondere Großvögeln, auswirkt bzw. auswirken könnte, könne nicht eingeschätzt werden und ist nachzuweisen. Auf der Basis der Antragsunterlagen kann nicht ausgeschlossen werden, dass naturschutzrechtliche Belange dem Vorhaben entgegenstehen. Dies betrifft sowohl mögliche flächenschutz- und artenschutzrechtliche Verbotstatbestände, als auch mögliche erhebliche Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele von Natura-2000-Gebieten. Es sind die genannten Informationen zu ergänzen und Untersuchungen erforderlich.

Die eingegangenen TöB-Stellungnahmen hat der Vorhabenträger vollständig zur Kenntnis und der Möglichkeit der Erwidern erhalten.

#### 4. Beteiligung der Öffentlichkeit

Die Antragsunterlagen wurden gemäß § 2 des Gesetzes zur Sicherstellung ordnungsgemäßer Planungs- und Genehmigungsverfahren während der COVID-19 Pandemie (Plansicherstellungsgesetz – PlanSiG) in den vom Vorhaben betroffenen Kommunen nach vorheriger ortsüblicher Bekanntmachung ausgelegt: Im **Amt Bad Wilsnack/Gemeinde Weisen** lagen die Antragsunterlagen vom 21.02.2022 bis einschließlich 21.03.2022 zu jedermanns Einsicht aus. Auf die Auslegung wurde durch Aushang und im Internet hingewiesen. In der **Rolandstadt Perleberg** lagen die Antragsunterlagen vom 23.02.2022 bis einschließlich 24.03.2022 zu jedermanns Einsicht aus. Auf die Auslegung wurde im Amtsblatt Nr. 9 vom 16.02.2022 hingewiesen.

Zusätzlich waren alle Antragsunterlagen seit dem 15.02.2022 auf den **Internetseiten** des Landesamtes für Bauen und Verkehr auf den Seiten der **Luftfahrt** ([https://bv.brandenburg.de/luft\\_flugplaetze.htm](https://bv.brandenburg.de/luft_flugplaetze.htm)) online eingestellt.

Unabhängig zum behördlichen Genehmigungsverfahren fand am 31.03.2022 in der Rolandstadt Perleberg eine **Bürgerinformationsveranstaltung** statt, in der der Vereinsvorstand des Aeroclubs Perleberg (VT) sowie das Ingenieurbüro für Flugplatzplanung Avia Consult das Vorhaben vorgestellt haben und für die Beantwortung von Bürgerfragen zur Verfügung standen.

Es wurden fünf frist- und formgerechte Einwendungen von privaten Dritten erhoben.

Alle Argumente aus den priv. Einwendungen wurden von der Genehmigungsbehörde erfasst und dem Vorhabenträger zwecks Erwidern zur Verfügung gestellt. Die Erwidern des Vorhabenträgers ist am 18.05.2022 eingegangen.

## 5. Erörterung

Eines förmlichen Anhörungsverfahrens, etwa in Gestalt eines Erörterungstermins, bedarf es in einem luftrechtlichen Genehmigungsverfahren gem. § 6 Luftverkehrsgesetz nicht zwingend, die Genehmigungsbehörde hat sich jedoch für die Durchführung eines Einzelerörterungstermins des Belanges „Naturschutz und Landschaftspflege“ entschieden.

Hinsichtlich der vorgetragenen naturschutzrechtlichen Belange wurden das LfU Landesamt für Umwelt Brandenburg sowie das Landesbüro anerkannter Naturschutzverbände zu einer Einzelerörterung am 08.07.2022 eingeladen. Durch das Landesbüro anerkannter Naturschutzverbände erfolgte keine Rückmeldung auf die Einladung oder eine Absage. Vertreter dessen sind zum Erörterungstermin auch nicht erschienen.

Die an der Erörterung beteiligten Vertreterinnen des LfU erläuterten den übrigen Beteiligten ihre Stellungnahme vom 15.02.2022 und unterstrichen, dass die Störwirkungen des Flugplatzes noch nie Gegenstand einer Verträglichkeitsprüfung in Bezug auf die Erhaltungsziele des Europäischen Schutzgebietssystems „Natura-2000“ waren ohne die jedoch eine Prüfung der Verträglichkeit nicht erfolgen kann. Es müssen Verträglichkeitsuntersuchungen zum Vogelschutzgebiet „Unteres Elbtal“ als auch die beiden FFH-Gebiete „Perleberger Schießplatz“ und „Untere Stepenitzniederung und Jeetzbach“ Gegenstand der Antragsunterlagen sein, sofern § 34 Abs. 6 BNatSchG nicht einschlägig ist. Sofern die Verbotstatbestände eintreten, ist zu prüfen, ob die fachlichen Ausnahmebedingungen gem. § 45 Abs. 7 BNatSchG erfüllt sind. Da das Vorhaben nicht dem überwiegenden öffentlichen Interesse dient, wird voraussichtlich keine artenschutzrechtliche Ausnahme erteilt. Zusätzlich sind z.B. Brutvogelkartierungen durchzuführen bzw. vorhandenen Kartierungen auszuwerten, um mögliche Beeinträchtigungen abzuschätzen. Zu prüfen ist demnach, ob durch die neu geplanten Genehmigungen Tötungen oder Störungen von relevanten Arten oder Beeinträchtigungen der Fortpflanzungs- und Ruhestätten dieser Arten zu erwarten sind und ob diese erheblich sind. Auch eine Alternativenprüfung der Platzrunde als zwingende Zulassungsvoraussetzung sei vorzunehmen. Auch wenn die Platzrunde nicht über die Schutzgebiete führt, sind diese durchzuführen, da indirekte Wirkungen vom Vorhaben auf die Gebiete einwirken können. Wenn die Verträglichkeitsuntersuchungen ergeben, dass Beeinträchtigungen nicht gegeben sind, wird eine Zulassung in Aussicht gestellt (Erörterung 08.07.2022).

Im Ergebnis führte dies zur Änderung des Vorhabens durch den Antragsteller.

Mit Schreiben vom 18.10.2022 übersandte der Vorhabenträger eine „Ersteinschätzung für Schutzgebiete gem. §§ 23-27 sowie § 32 BNatSchG und für artenschutzrechtliche Belange gem. § 44 BNatSchG“ vom 27.09.2022 sowie geänderte Antragsunterlagen. Sämtliche in der Ersteinschätzung angeführten Punkte, die eine Genehmigung des Vorhabens aus Sicht der Oberen Naturschutzbehörde erschwerten, wurden dabei angepasst/geändert:

1. Änderung der Platzrundenführung (unter Einbeziehung des geforderten Wirkungsbereiches von 100 m), sodass nun kein Naturschutzgebiet mehr überflogen wird.

2. Streichung der „Hubschrauber ohne Gewichtsbegrenzung“ aus den Unterlagen. Diese werden nicht mehr beantragt.

Auf dieser Grundlage wurde die DFS Deutsche Flugsicherung, das LfU Brandenburg und das Landesbüro anerkannter Naturschutzverbände mit Schreiben vom 02.12.2022 um eine Neubewertung des Vorhabens gebeten.

Die DFS nahm mit Schreiben vom 06.12.2022 zu dem Vorhaben und insbesondere der geänderten Platzrundenführung Stellung und weist darauf hin, dass die Platzrundenführung nicht uneingeschränkt den Grundsätzen entspricht, wie sie durch das BMDV in den NfL II-37/00 dargelegt werden. Aus den erläuternden Gründen und da der Nutzerkreis am SLP Perleberg eingeschränkt sowie der Flugbetrieb von motorgetriebenen Luftfahrzeugen stark reglementiert ist, meldet die DFS keine Bedenken an.

Das LfU Brandenburg gab am 06.12.2022 per E-Mail eine kurze Rückmeldung, nämlich, dass keine Stellungnahme zu den geänderten Antragsunterlagen erfolgen und dies wegen vieler anderer Vorhaben auch nicht in Aussicht gestellt wird. Wenn die Genehmigungsbehörde daher ohne eine Stellungnahme der Oberen Naturschutzbehörde entscheidet, bittet das LfU Brandenburg um Zusendung der Entscheidung.

Der Stellungnahme des Büro anerkannter Naturschutzverbände vom 09.01.2023 ist zu entnehmen, dass, sofern die hier vorgenommenen Änderungen der Platzrundenführung sowie die Streichung der Luftfahrzeugart Hubschrauber ohne Gewichtsbegrenzung aus den Unterlagen zum Tragen kommen, die Verbände dem Antrag zustimmen.

## **II. Rechtliche Würdigung**

Die beantragte Änderung der Genehmigung nach § 6 Abs. 4 Satz 2 LuftVG wird unter Auflagen erteilt, weil Gründe für eine zwingende Versagung der Änderungsgenehmigung nicht vorliegen (§ 6 Abs. 2 LuftVG) und in Ausübung pflichtgemäßen Ermessens und in Würdigung und nach Abwägung aller von der Planung betroffenen Belange die für die Planung sprechenden Gründe überwiegen. Insbesondere stehen Belange der Raumordnung und Landesplanung dem Vorhaben nicht entgegen. Die Erfordernisse des Naturschutzes und der Landschaftspflege sowie des Schutzes vor Fluglärm sind angemessen berücksichtigt. Eine Beeinträchtigung des Wohles der Allgemeinheit ist nicht zu erwarten.

Das geplante Vorhaben stellt in seiner Gesamtheit eine *wesentliche Änderung* der Flugplatzanlage im Sinne des § 6 Abs. 4 Satz 2 LuftVG dar und ist deshalb genehmigungsbedürftig.

Ob eine Erweiterung oder Änderung der Anlage oder des Betriebs eines Flugplatzes „wesentlich“ i. S. des § 6 Abs. 4 S. 2 LuftVG ist, kann nicht generell beurteilt werden, sondern setzt die Würdigung aller Umstände des Einzelfalls voraus. Zu vergleichen ist der bisherige mit dem geplanten Zustand hinsichtlich quantitativer und qualitativer Veränderungen und seiner künftigen Auswirkungen auf die in der Nachbarschaft des Landeplatzes

vorhandenen rechtlich geschützten Interessen. Generell kann die „Wesentlichkeit“ von Maßnahmen bejaht werden, wenn der Flugplatz aufgrund der beabsichtigten Änderungen in baulicher und/oder betrieblicher Hinsicht „sein Gesicht“ verändert (vgl. Grabherr/Reidt/Wysk, Kommentar zum LuftVG, § 6 Rn 54, 62). Die beantragte Statusänderung hin zu einem Sonderlandeplatz führt zu einer deutlichen Veränderung, dass die Genehmigungsbedürftigkeit ohne Weiteres auf der Hand liegt. Die Wesentlichkeit ist auch deshalb zu bejahen, da die technische Maximalkapazität des Flugplatzes gegenüber dem vorhandenen Genehmigungsbestand geändert, in diesem Fall geringfügig erhöht werden soll.

#### 1. Planrechtfertigung

Eine Planrechtfertigung liegt vor, wenn für die wesentliche Erweiterung oder Änderung eines Flugplatzes 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). Die für die Planrechtfertigung notwendige fachplanerische Zielkonformität ist gegeben, wenn das Vorhaben mit den Zielen des LuftVG und den dazu erlassenen Verordnungen übereinstimmt. Dieses ist insbesondere gegeben, wenn das Vorhaben der Befriedigung eines Luftverkehrsbedarfes dient (vgl. Grabherr/Reidt/Wysk, Komm. zum LuftVG, § 6 Rn. 110).

Am Sonderlandeplatz Perleberg besteht ein hinreichender, der Zielsetzung des LuftVG entsprechender Bedarf, zum einen Teil durch die Nutzung des Landesplatzes durch den Aero-Club Perleberg e.V. als Flugplatzbetreiber und Genehmigungsinhaber selbst und zum anderen Teil durch die sportliche Nutzung durch Gastaufenthalte sowie Lehrgänge und Wettbewerbe während der Flugsaison. Die neu genehmigten Motorflüge dienen dem Ziel der Förderung des Luftsports und der Fliegerei. An Flügen mit der AN - 2 zum Beispiel besteht bekanntermaßen ein großes historisches Interesse. In den zurückliegenden Jahren sind diese im Rahmen einer Ausnahmeerlaubnis gemäß § 25 Abs. 1 Satz 3 LuftVG beantragt und durchgeführt worden. Die AN-2 sowie weitere motorgetriebene Luftfahrzeuge sollen jedoch dauerhaft am SFG Perleberg betrieben werden. Hierfür ist die Änderung der Flugplatzgenehmigung gemäß § 6 Abs. 1 LuftVG erforderlich. Eine Planrechtfertigung liegt somit vor.

Der Sonderlandeplatz Perleberg soll jedoch vom Charakter des Flugbetriebes her grundsätzlich ein Segelfluggelände bleiben. Die Erweiterung der Zweckbestimmung bedingt nur eine minimale Erhöhung der Flugbewegungszahlen durch die Beschränkung auf max. 50 Starts und Landungen pro Jahr mit Motorflugzeugen von mehr als 2 t bis 5,7 t MTOM. Mit einem wesentlichen Anstieg dieses Flugbetriebsanteils ist u. a. wegen des Bedarfsprofils nicht zu rechnen, so dass nach wie vor Segelflugbetrieb am SLP dominieren wird. Auf Grund dieser Ausgangslage stellt die Genehmigungsbehörde fest, dass durch die Erstreckung des bisher gestatteten Landeplatzbetriebes auf einzelne, zusätzliche Baumuster unter qualitativen und quantitativen Aspekten der durch den Segelflugbetrieb gekennzeichnete Charakter des Flugplatzes keine grundlegende Veränderung erfährt. Das Konzept des Landeplatzes bleibt im Kern unverändert.

## 2. Raumordnung und Städtebau

Die Erfordernisse der Raumordnung und Landesplanung sowie des Städtebaus wurden unter Beteiligung der Stadt Perleberg, des Amtes Bad Wilsnack/Gemeinde Weisen, des Landesamtes für Ländliche Entwicklung, der Regionalen Planungsgemeinschaft Prignitz-Oberhavel sowie des Landkreises Prignitz geprüft.

*Städtebauliche Belange (örtliche Bauleitplanung)* werden durch das Vorhaben nicht beeinträchtigt. Bei den Flächen innerhalb der Flugplatzgrenze handelt es sich ausschließlich um Flächen in der Gemarkung Perleberg. Im aktuellen Flächennutzungsplan sind diese Grundstücksflächen bereits als Sondergebiet eines SLP ausgewiesen. Die Auswirkungen des Vorhabens führen zu keiner Beeinträchtigung der im Umfeld ausgewiesenen Nutzungsarten. Die Stadt Perleberg unterstützt die Erweiterung des Landeplatzes und stimmt dem Antrag grundsätzlich zu. Darüber hinaus wurden keine eigenen örtlichen bauplanerischen Interessen geltend gemacht.

Das Vorhaben entspricht den *Erfordernissen der Raumordnung und Landesplanung (überörtliche Planung)*.

In weiterer Umgebung des Plangebietes gelten die

- Satzung über den Regionalplan Prignitz-Oberhavel, Sachlicher Teilplan „Rohstoffsicherung / Windenergienutzung“ (ReP-Rohstoffe) vom 24. November 2010 (ABl. 2012 S. 1659),
- Satzung über den Regionalplan Prignitz-Oberhavel, Sachlicher Teilplan "Grundfunktionale Schwerpunkte" (ReP GSP) vom 8. Oktober 2020 (ABl. 2020 S. 1321),
- Regionalplan Prignitz-Oberhavel, Sachlicher Teilplan "Freiraum und Windenergie" (ReP FW) mit Genehmigung der Kapitel „Freiraum“ und „Historisch bedeutsame Kulturlandschaften“ vom 17. Juli 2019 sowie der
- Regionalplan Prignitz-Oberhavel, Sachlicher Teilplan "Windenergienutzung" (ReP Wind), Entwurf vom 8. Juni 2021.

Die o.g. beiden Satzungen sowie die zwei weiteren Regionalpläne treffen für das Flugplatzgelände Perleberg keine flächenhaften oder textlichen Festlegungen. Erfordernisse der Regionalplanung stehen dem Änderungsantrag derzeit nicht entgegen.

Nordwestlich des Flugplatzgeländes Perleberg befindet sich das geplante Eignungsgebiet Windenergienutzung Nr. 3 „Quitow“. Das Eignungsgebiet hat eine Entfernung zum Flugplatz von ca. 2,4 km. Seit mehreren Jahren ist das Eignungsgebiet mit insgesamt 14 Windenergieanlagen bebaut. Die Belange des Flugplatzes wurden in dem Regionalplanverfahren ermittelt und berücksichtigt. Konflikte zwischen der Windenergienutzung bei Quitow und dem Flugbetrieb wurden in dem Planverfahren nicht vorgetragen und sind nicht bekannt. Beeinträchtigungen für den SLP sind auf Grund der Entfernung der WKA sowie der Flugverfahren am SLP nicht zu erwarten.

Andere umliegende Landesentwicklungspläne, Regionalpläne oder raumordnerische Verfahren werden nicht negativ tangiert. Im Ergebnis wurde festgestellt, dass durch die wesentliche Änderung des Landeplatzes konkrete Ziele der Raumplanung und des Städtebaus nicht beeinträchtigt werden.

### 3. Naturschutz und Landschaftspflege

*Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege* werden durch das Vorhaben nicht neu oder andersartig betroffen als bisher, weil die bloße Statusänderung bei minimal erhöhtem Flugbetriebsumfang ohne Auswirkungen auf die zu berücksichtigenden Erfordernisse des Naturschutzes und der Landschaftspflege bleibt. Die Ziele des Naturschutzes und der Landschaftspflege gemäß den § 1 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) und die Möglichkeiten zu ihrer Verwirklichung im Sinne des § 2 BNatSchG werden durch das hier genehmigte Änderungsvorhaben nicht unzulässig beeinträchtigt.

Eingriffe in die Flora und Fauna sowie Bodenbeeinträchtigungen vorhandener Flächen auf dem Flugplatz sind ausgeschlossen, da keinerlei Veränderungen der Flugplatzanlage innerhalb der Flugplatzgrenzen beantragt werden. Flächen werden nicht neu oder andersartig in Anspruch genommen. Die Beschaffenheit der Flugbetriebsflächen bleibt unverändert. Gebäude werden nicht abgerissen, saniert oder einer anderen Nutzung überführt.

Wesentliche Änderungen im Vergleich zur vorliegenden Genehmigung des Segelfluggeländes aus dem Jahr 1997 sind bei Genehmigung des Sonderlandeplatzes einzig Zulassungen von Motorflugzeugen bis 5,7 t MTOM nun auch zum Zwecke von Rundflügen, nicht allein für Flugzeugschleppstarts.

Im weiteren Bereich des Landeplatzes (ca. 1.100m Entfernung) befinden sich folgende Schutzgebiete:

- Naturschutzgebiet (NSG) „Perleberger Schießplatz“,
- FFH-Gebiet „Perleberger Schießplatz“,
- FFH-Gebiet „Untere Stepenitzniederung und Jeetzbach“ sowie
- Vogelschutzgebiet (SPA) „Unteres Elbtal“.

Eine Genehmigung steht dementsprechend nur in Aussicht, wenn die Arten in ihrem Erhaltungszustand keine vorhabenbedingte Verschlechterung erfahren (ggf. auch unter Berücksichtigung und Festlegung von Vermeidungsmaßnahmen). Ein Überflugverbot (ggf. auch Mindestüberflughöhe 500 m vertikal) sowie die Verlegung der Platzrunde außerhalb des SPA mit horizontaler Pufferzone gelten als sicherste Maßnahme zur Vermeidung von Störungen durch Luftfahrzeuge, sodass sich der Antragsteller für diese betriebliche Modifikation entschieden hat.

Die südliche große Platzrunde wird nach Genehmigung des Änderungsverfahrens zwar auch von Motorflugzeugen bis 2 t (ca. 30 Flugbewegungen/Jahr) und bis 5,7 t (ca. 20 Flugbewegungen/Jahr) genutzt werden, allerdings mit Verlauf außerhalb der vorgenannten Schutzgebiete, also ausschließlich westlich der Bundesstraße B 189. Direktan-/abflüge führen aufgrund der Platzverhältnisse häufig in Richtung 29 nach Westen und nicht nach Osten über die Schutzgebiete.

Deshalb sind nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt nicht zu erwarten; artenschutzrechtliche Verbote werden eingehalten. Die beantragten Änderungen der Genehmigung haben bis auf eine geringfügige Erhöhung der Fluglärmbelastung für die Ortslage Perleberg keine Auswirkungen auf das Umfeld des Flugplatzes und erfordern keinerlei Eingriffe in Natur und Umwelt. Es liegen auch keine anderweitigen Anhaltspunkte für eine vorhabenbedingte Betroffenheit der Schutzgebiete vor. Eine gesonderte Verträglichkeitsprüfung aus Anlass des hier beantragten Vorhabens ist daher nicht erforderlich. Es sind auch keine Projekte und Planungen in der Umgebung der Schutzgebiete bekannt, deren Auswirkungen in Summation mit den Wirkungen der Betriebsausweitung am Flugplatz Perleberg ein erhebliches Ausmaß für die Schutzgüter erreichen könnten, so dass nicht von erheblichen *Summationswirkungen* auszugehen ist.

Die Erfordernisse des Naturschutzes und der Landschaftspflege sind angemessen berücksichtigt.

Die geänderten Antragsunterlagen wurden dem LfU Brandenburg unter dem 02.12.2022 zugesandt. Eine Stellungnahme, dass auf der Grundlage des geänderten und angepassten Antragsgegenstands das Vorhaben als FFH-verträglich bewertet werden darf, erfolgte nicht. Mit einer Stellungnahme in gleicher Sache sei auch nicht mehr zu rechnen (E-Mail LfU N1 vom 06.12.2022). Gleichwohl darf nach Fristablauf davon ausgegangen werden, dass das Einvernehmen des LfU Brandenburg gemäß § 16 Abs. 1 Satz 3 BbgNatSchAG als erteilt gilt.

#### 4. Fluglärm

Das Vorhaben führt nicht zu andersartigen Beeinträchtigungen durch Flug- und/oder Bodenlärm für die Nachbarschaft. Wesentliche Veränderungen bei der Lärmbelastung in der Umgebung des Flugplatzes sind nicht zu erwarten.

Da die Flugplatzanlage mit ihren Start- und Landebahnen unverändert bleibt, ist von dieser Seite keine Änderung der Immissionssituation zu erwarten. Die absehbare angepasste Platzrundenführung am Landeplatz Perleberg führt zu keinen neuen oder andersartigen abwägungserheblichen Betroffenheiten.

Die beantragten Änderungen der Genehmigung haben zwar eine marginale Erhöhung der Fluglärmbelastung für die im Umfeld des Flugplatzes gelegenen Ortslagen zur Folge, da sich die Anzahl der Flugbewegungen geringfügig erhöht (50 Starts mit Motorflugzeugen von mehr als 2 t bis 5,7 t MTOM). Die Pegelwerte für den äquivalenten Dauerschallpegel sowie den Maximalen A-Schallpegel sind jedoch weit von etwaigen Grenzwerten entfernt, die zu einer Beeinträchtigung des Umfeldes des führen würden. Die Fluglärmbelastung bezüglich des äquivalenten Dauerschallpegels liegt gem. vorliegendem Lärmgutachten vom 09.08.2021 an allen ausgewählten Immissionsorten deutlich unterhalb von 50 dB(A) liegt und ist somit für städtebauliche Planungen nicht relevant.

Bezüglich der maximalen A-Schallpegel ist festzustellen, dass diese ausschließlich durch Flugzeuge der Luftfahrzeuggruppe P 1.4 (Motorflugzeuge bis 5.700 kg MTOM) hervorgerufen werden. Auf Grund der geringen Flugbewegungszahlen sind Ereignisse mit einem Pegel von über 70 dB(A) nur an dem Immissionsort 1

Ev. Kirche Sükow, Perleberger Str., 19348 Perleberg bei Starts in Richtung 29 durchschnittlich ein bis zwei Mal alle 10 Tage zu erwarten.

Insgesamt ist festzustellen, dass trotz der beantragten Änderung des Flugbetriebes im Umfeld des Flugplatzes Perleberg die Fluglärmbelastung weit unterhalb der Werte liegt, von denen eine gesundheitliche Beeinträchtigung oder wesentliche Störung ausgehen würde.

#### 5. Geeignetheit des Geländes/Öffentliche Sicherheit und Ordnung

Hinsichtlich der *Eignung* des ungeänderten Flugplatzgeländes bestehen für den zugelassenen Flugbetrieb keine begründeten Zweifel. Die Geländeeignung wurde durch die Expertise des Ingenieurbüros AVIA Consult hinreichend nachgewiesen. Der Sonderlandeplatz entspricht in der Ausführung und Ausdehnung der Flugbetriebsflächen sowie die Ausrichtung und Dimensionierung den wesentlichen Anforderungen der Gemeinsame Grundsätze des Bundes und der Länder für die Genehmigung der Anlage und des Betriebs von Flugplätzen für Flugzeuge im Sichtflugbetrieb vom 02.05.2013 (Landepplatz-Grundsätze NfL I 92/13). Die vorhandenen Tagesmarkierungen der Start- und Landebahn entsprechen den Bestimmungen der NfL I-94/03. Die antragsgegenständlichen Pläne beinhalten im Wesentlichen die geforderten Eintragungen. Die richtlinienkonforme Hindernisfreiheit ist gewährleistet. Schließlich steht ein Gelände zur Verfügung, dessen technische und flugklimatologische Eignung durch langjährige flugbetriebliche Nutzung belegt ist. Weiterhin kann darauf verwiesen werden, dass im Zusammenhang mit gesondert genehmigten Flugveranstaltungen auf dem Flugplatz mehrfach Landungen und Starts von Flugzeugen bis 5,7 t MTOM problemlos durchgeführt wurden. Die Tragfähigkeit ist auf dem gesamten Landepplatz (Gras-S/L-Bahn, Rollbahnen, Abstellflächen) gegeben.

Aus Grund des Abstandes der Gras-S/L-Bahn zur Windenschleppbahn von 100 m ist eine unabhängige gleichzeitige Nutzung der Bahnen ausgeschlossen. Während der Durchführung von Segelflugzeugstarts im Windenschlepp ist jeglicher Flugbetrieb mit anderen Luftfahrzeugen durch flugbetriebliche Regelungen (FBO) untersagt.

Eine vom Betrieb des Landepplatzes ausgehende Gefährdung der *öffentlichen Sicherheit und Ordnung* kann ausgeschlossen werden. Die Sicherung des SLP gegen unbefugtes Betreten erfolgt gegenwärtig und zukünftig durch die Aufstellung von Verbotsschildern gemäß § 46 Abs. 2 LuftVZO entlang der Flugplatzgrenze. Der Zutritt zum Flugplatz wird damit ausgeschlossen.

Auf einem Flugplatz ist ein Windrichtungsanzeiger (Windsack) aufgestellt, der von einem im Fluge oder auf der Bewegungsfläche befindlichen Luftfahrzeug aus sichtbar ist. Dies gewährleistet die leicht interpretierbare, schnell fassbare Anzeige der Windverhältnisse am Flugplatz.

Auch seitens der DFS Deutsche Flugsicherung werden zu dem Vorhaben keine grundsätzlichen Bedenken erhoben (vgl. Stellungnahme vom 12.01.2022).

Im Ergebnis der Überprüfung und Neubewertung der technischen Parameter bleibt festzustellen, dass der SLP Perleberg allen Anforderungen eines Landeplatzes im Bezugscode 2B entspricht und insofern ein sicherer Betrieb hinsichtlich der zugelassenen Luftfahrzeugarten im Rahmen der Änderung der Genehmigung gegeben ist. Sonstige Umstände, die die Sicherheit des Flugbetriebes oder die öffentliche Sicherheit und Ordnung gefährden, sind anhand der eingereichten Unterlagen nicht erkennbar.

#### 6. Belange des Antragstellers und der Flugplatznutzer

Das private Interesse des Antragstellers besteht vor allem in seinem wirtschaftlich geprägten Bestreben, allen Flugplatznutzern lukrative Nutzungsbedingungen bieten zu können und den Standort für weitere private oder auch gewerbliche Nutzer noch attraktiver zu machen. Mit der Einführung von Motorflugbetrieb wächst die Anzahl der potentiellen Flugplatznutzer, welche ihm bisher nicht zugänglich waren, und die Möglichkeit, die Angebote der Luftfahrt am Platz zu verbreitern.

#### 7. Private Belange Dritter

Nach der öffentlichen Bekanntmachung des Vorhabens in der Stadt Perleberg und der Gemeinde Weisen sowie im Internet auf den Seiten der Luftfahrtbehörde sind seitens privater Dritter **fünf** Einwendungen erhoben worden.

Zu prüfen war durch die Genehmigungsbehörde in diesem Zusammenhang, ob durch die Erteilung der Änderungsgenehmigung rechtswidrig in Rechte der Einwender eingegriffen wird.

Die Genehmigungsbehörde hat nach pflichtgemäßer Prüfung und Abwägung festgestellt, dass durch die erteilte Genehmigung in der hier vorliegenden Form nicht rechtswidrig in Rechte Dritter eingegriffen wird.

Die Einwendungen wurden zusammengefasst und einzelnen Argumenten zugeordnet sowie nach Sachthemen gegliedert. Es werden hier jedoch nur alle wesentlichen Argumente aufgeführt, die die vorhabenbedingte Betriebsänderung/-erweiterung am Flugplatz Perleberg bzw. dieses Änderungsgenehmigungsverfahren betreffen.

Dem Vorhaben stehen im Wesentlichen folgende private Belange gegenüber:

##### a) Einwendungen gegen die Rechtfertigung des Vorhabens

*Die beantragte Betriebserweiterung diene lediglich den Interessen einer kleinen Personengruppe. Die beantragte Betriebserweiterung berge für die betroffenen Anwohner Perlebergs keinen Vorteil in Form einer direkten oder indirekten Partizipation an der Verkehrsinfrastruktur. Es ergäbe sich aus dem Vorhaben kein Nutzen für die Allgemeinheit.*

Entscheidung:

Die Förderung des Luftsports und der Fliegerei ist eine der zentralen Aufgaben des Aero-Club Perleberg als eingetragener Verein. Sie setzen auf das Engagement ihrer Vereinsmitglieder, auf eine starke Gemeinschaft von Luftsportlern und Nachwuchsförderung. Die Jugendarbeit ist für die Vereine existenziell, erfordert ein hohes Maß an Engagement und muss für die jungen Luftsportler trotzdem bezahlbar bleiben. Die Vereinsarbeit

leistet damit einen beachtlichen Beitrag zur gesellschaftlichen und sportlichen Vielfalt im Land Brandenburg, nicht zuletzt auch durch Sportveranstaltungen und Wettbewerbe.

b) Einwendungen wegen der befürchteten Zunahmen von Beeinträchtigungen durch Fluglärm

*Anwohner der Waldsiedlung und Kleingärtner der anliegenden Gartensparte befürchten durch die von den Motoflugzeugen, den Motorseglern und Ultraleichtflugzeugen zu erwartenden Geräusche deutliche Belastungen vor allem in den Sommermonaten und insbesondere am Wochenende.*

Entscheidung:

Der durch den Landeplatz verursachte Fluglärm stellt für die Anwohner eine Belastung dar, wird jedoch als zumutbar eingeschätzt. Ein Rückgang der Wohnqualität in der Umgebung des Landeplatzes, verbunden mit negativen Gesundheitsauswirkungen, ist nicht zu erwarten. Die Nutzungsmöglichkeit von Außenwohnbereichen in den bereits jetzt von Fluglärm betroffenen Gebieten verändert sich nicht spürbar. Bedeutende Erholungsgebiete in der Umgebung des Flugplatzes und die von diesen ausgehende Erholungswirkung für die umliegende Bevölkerung und Gäste werden nicht erheblich durch Fluglärm beeinträchtigt oder gestört (vgl. ausführliche Abwägung zum Belang „Fluglärm“ Abschnitt II., Nr. 4).

*In Anlehnung an die Landeplatz-Lärmschutzverordnung sollte eine zeitliche Einschränkung von Starts und Landungen erfolgen.*

Entscheidung:

Die Landeplatz - Lärmschutz – Verordnung v. 05.01.1999 (BGBl. I S.35), wonach bei mehr als 15.000 Flugbewegungen von Flugzeugen (Motorflug) pro Jahr der Flugbetrieb zu bestimmten Zeiten untersagt ist, trifft auf den SLP Perleberg nicht zu, da an dem Landeplatz die Anzahl von 15.000 Flugbewegungen nicht annähernd erreicht wird. Nach den statistischen Erhebungen für den Landeplatz lagen die nicht-gewerblichen Flugbewegungen insgesamt in den vergangenen Jahren zwischen 411 Flugbewegungen (im Jahr 2019), 682 Flugbewegungen (im Jahr 2020) und 1.214 Flugbewegungen (im Jahr 2021). Weiterhin ist dabei zu beachten, dass das beantragte Vorhaben nicht vorrangig auf eine Steigerung der Flugbewegungszahlen abzielt. Die Anwendung der LärmschutzV kommt damit nicht in Betracht.

c) Einwendungen wegen befürchteten Beeinträchtigungen von Natur und Umwelt

*Es seien negative Auswirkungen des Vorhabens auf Natur und Umwelt zu befürchten, die wegen fehlender Unterlagen aber nicht ausreichend untersucht seien.*

Entscheidung:

Ausgehend von der Vorbelastung durch den seit Jahrzehnten bestehenden Flugbetrieb am Landeplatz Perleberg sind durch die bloße Statusänderung mit der Zulassung von 50 Starts/Jahr Motorflugbetrieb keine neuen oder andersartigen Auswirkungen auf die SPA/FFH - Gebiete zu besorgen (vgl. ausführliche Abwägung zum Belang „Naturschutz und Landschaftspflege“ Abschnitt II., Nr. 3).

d) Einwendungen gegen die Zulassung von Hubschrauber unbegrenzter Startmasse

*Die Notwendigkeit für die Zulassung von Starts und Landungen von Hubschraubern wurde in keiner Weise deutlich gemacht. Durch Hubschrauber ist eine besonders große akustische Belastung der Umgebung zu erwarten.*

Entscheidung:

Nach Modifizierung des Vorhabens durch den Antragsteller wurde die Aufnahme von Hubschraubern unbegrenzter Startmasse als Antragsgegenstand gestrichen. Die Einwendung wird damit gegenstandslos.

e) Sonstige Einwendungen

*Da weder Strom noch ein Trinkwasseranschluss auf dem Landeplatz vorhanden ist, sollte das Brandschutzkonzept (Löschwasserteich/Hydrant) überprüft werden.*

Entscheidung:

Der Flugplatz verfügt über eine autonome Wasserversorgung (kein Trinkwasser) sowie eine eigene Stromversorgung (Stromaggregat). Für den Landeplatz Perleberg gelten die Richtlinien für das Feuerlösch- und Rettungswesen auf Landeplätzen vom 01. März 1983 (NfL I-72/83) und berücksichtigen den dort auftretenden Luftverkehr. Der dem Landeplatzhalter gemäß § 53 Abs. 1 in Verbindung mit § 45 Abs. 1 LuftVZO obliegende ordnungsgemäße Betrieb eines Landeplatzes erfordert die Vorhaltung von Feuerlösch- und Rettungsdiensten zur Hilfeleistung bei Luftfahrzeugunfällen. Vorschriften, nach denen Feuerlöschgeräte für Gebäude, Werkstätten, Tankstellen usw. vorzuhalten sind, werden von diesen Richtlinien nicht berührt. Die Genehmigungsbehörde erachtet dies als ausreichend. Eines gesonderten Brandschutzkonzeptes bedarf es nicht.

Andere mögliche negative Betroffenheiten Dritter sind nicht ersichtlich. Insbesondere werden auch benachbarte Landeplätze durch diese Änderung nicht betroffen. Der Genehmigungsbehörde sind auch keine dem Antrag des Landeplatzbetreibers entgegenstehende Sachverhalte bekannt geworden.

Auch in Eigentumsrechte Dritter wird nicht eingegriffen, da sich die zu ändernden Flächen inmitten einer landwirtschaftlichen Nutzfläche befinden, über die der Aero-Club Perleberg Verfügungsbefugnis durch Pachtverträge besitzt. Die Gehrlicher Solar Services GmbH als Flächeneigentümerin der in Perleberg vom Aero-Club Perleberg e.V. gepachteten Flächen erteilte dem Änderungsvorhaben ihre uneingeschränkte Zustimmung (vgl. SN vom 02.02.2022).

8. Stellungnahmen der Behörden, Gebietskörperschaften und anerkannten Verbände

Die im Verfahren zur Änderung der Genehmigung beteiligten Behörde und Stellen, welche eine Stellungnahme abgegeben haben, stimmen dem Vorhaben in allen wesentlichen Punkten zu. Aus Sicht des Landesamtes für Ländliche Entwicklung, Landwirtschaft und Flurneuordnung (LELF), des Bundesamtes für Infrastruktur, Um-

weltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr sowie der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH bestehen keine Bedenken gegen die beantragte Änderung. Folgende Hinweise und Auflagen anderer TÖB ergaben sich:

#### 8.1 Regionale Planungsgemeinschaft Prignitz-Oberhavel; SN vom 18.01.2022

*Die geplante Änderung mit der allgemeinen Zulassung von Motorflugzeugen bis 5.700 kg Startmasse ist mit den Belangen der Regionalen Planungsgemeinschaft Prignitz-Oberhavel vereinbar. Erfordernisse der Regionalplanung stehen dem Änderungsantrag derzeit nicht entgegen.*

*Hinweis: Nordwestlich des Segelfluggeländes Perleberg befindet sich das geplante Eignungsgebiet Windenergienutzung Nr. 3 „Quitow“. Das Eignungsgebiet hat eine Entfernung zum Segelfluggelände von ca. 2,4 km. Seit mehreren Jahren ist das Eignungsgebiet mit insgesamt 14 Windenergieanlagen bebaut. Die Belange des Segelfluggeländes wurden in dem Regionalplanverfahren ermittelt und berücksichtigt. Konflikte zwischen der Windenergienutzung bei Quitow und dem Segelflugbetrieb wurden in dem Planverfahren nicht vorgetragen und sind nicht bekannt.*

#### Entscheidung:

Die nordwestlich des Flugplatzes zwischen den Ortslagen von Quitow und Neu-Premplin errichteten Windkraftanlagen durchstoßen zwar die äußere Übergangsfläche, bedeuten jedoch auf Grund der großen Abstände zu den vorgesehenen Flugverfahren keine Einschränkungen für die Flugsicherheit. Platzfremde Flugzeugführer werden vor dem Anflug auf diese Hindernisse durch Veröffentlichung im Flugplatzhandbuch AIP VFR hingewiesen.

#### 8.2 Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (BIMA); SN vom 24.01.2022

*Die BiMA stimmt dem Vorhaben zur Änderung der luftfahrtrechtlichen Genehmigung des Segelfluggeländes Perleberg als Sonderlandeplatz grundsätzlich zu, allerdings unter folgenden Voraussetzungen:*

- *Die mit der Genehmigung der LuBB vom 08.06.2021 ausgewiesene Fläche des Sonderlandeplatzes darf nicht verändert werden.*
- *Es darf für die auf dem BiMA-Grundstück zu bebauende PV-Freiflächenanlage nicht zu baulichen Einschränkungen etwa durch eine angenommene Blendwirkung der PV-Module auf landende oder startende Flugzeuge kommen.*

#### Entscheidung:

Änderungen an der Flugplatzanlage sind weder beantragt noch Teil dieser Genehmigung. Eine Beeinträchtigung der angrenzenden PV-Freiflächenanlage ist durch die hier getroffene Entscheidung nicht zu erwarten.

#### 8.3 Landesbetrieb Straßenwesen; SN vom 14.02.2022

*Die verkehrliche Erschließung des Geltungsbereichs erfolgt über Gemeindestraßen.*

*Derzeit bestehen keine eigenen Planungsabsichten von Seiten des Landesbetriebs Straßenwesen.*

*Hinweis auf Einhaltung des Bundesfernstraßengesetzes § 9 Abs. 1 BFStrG: Unzulässigkeit von Vorhaben wie bauliche Anlagen, Hochbauten, Aufschüttungen etc. in der Anbauverbotszone.*

Entscheidung:

Diese Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Sie stehen dem Vorhaben nicht entgegen.

Unter Berücksichtigung der als Hindernis zu betrachtenden Lichtraumprofile der östlich am Flugplatz vorbeiführenden Bundesstraße 189 und eines unmittelbar an der nordwestlichen Flugplatzgrenze vorbeiführenden Feldweges ergab sich die Notwendigkeit, die Landeswellen gegenüber dem Bahnanfang zu versetzen. Zur Gewährleistung eines sicheren Überfluges sind die Schwelle in BR 11 um 150 m und in BR 29 um 200 m von den Bahnen einwärts versetzt. Damit ist eine Mindestüberflughöhe über den Feldweg von min. 20 m über Grund (70 ft ü.G.) und eine Mindestüberflughöhe von min. 30 m über Grund (100 ft ü.G.) über der B189 garantiert. Ein Nachweis der Überflughöhen ist in den Antragsunterlagen enthalten.

8.4 Landesbüro anerkannter Naturschutzverbände GbR; SN vom 14.02.2022 sowie 09.01.2023

*Das Naturschutzgebiet (NSG) „Perleberger Schießplatz“, die FFH-Gebiete „Perleberger Schießplatz“ und „Untere Stepenitzniederung und Jeetzbach“ sowie das Vogelschutzgebiet (SPA) „Unteres Elbtal“ befinden sich in unmittelbarer Nähe (ca. 1.100m) Entfernung zum Flugplatzgelände und werden lt. Antrag im Rahmen der Platzrunden für Motorfluggeräten überflogen. Auf Grund dessen wird es als erforderlich erachtet, dass hier zumindest ein umfassendes Artenschutzgutachten erstellt und vorgelegt wird, um das Störungspotential nachvollziehbar abschätzen zu können.*

Nach Modifizierung des Antragsgegenstandes und erneuter Beteiligung gab das Landesbüro anerkannter Naturschutzverbände GbR am 09.01.2023 folgende Stellungnahme ab:

*Sondern die hier vorgenommenen Änderungen, Änderung der Platzrundenführung (unter Einbeziehung des geforderten Wirkungsbereichs von 100 m außerhalb der nahegelegenen FFH-Gebiete) sowie die Streichung der „Hubschrauber ohne Gewichtsbegrenzung“ aus den Unterlagen, zum Tragen kommen, stimmen die Verbände dem Antrag zu.*

8.5 Landesamt für Umwelt Brandenburg (LfU); SN vom 15.02.2022

a) Fachabteilung Wasserwirtschaft

*Im Plangebiet befindet sich mit einer Länge von ca. 700 m der unterirdisch verrohrte Bekgraben, ein Gewässer II. Ordnung. Die Pflicht der Unterhaltung obliegt nach § 79 Abs. 1 Nr. 2 BbgWG den Unterhaltungsverbänden. Der zuständige Unterhaltungsverband sollte beteiligt werden. das Verschlechterungsverbot und das Zielerreichungsgebot nach WHG § 27 sind zu beachten.*

Entscheidung:

Diese Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Änderungen an der Flugplatzanlage sind weder beantragt noch Teil dieser Genehmigung. Eine Beeinträchtigung des unterirdisch verrohrten Bekgraben und Gewässer ist durch die hier getroffene Entscheidung nicht zu erwarten.

Der zuständige Unterhaltungsverband, der Wasser- und Bodenverband „Prignitz“, wurde durch die Genehmigungsbehörde im Verfahren beteiligt und gab eine Stellungnahme ab.

b) Fachabteilung Immissionsschutz

*Da sich in Tabelle 1 [Antragsunterlagen] keine Angaben zur Zulassung von Hubschrauberflügen finden, sollte die Nichtberücksichtigung von Hubschrauberflügen im Zusammenhang mit der durchgeführten schalltechnischen Bewertung nachträglich erläutert werden.*

Entscheidung:

Im Zuge der Modifizierung des Antragsgegenstandes wurde die Luftfahrzeugart „Hubschrauber ohne Gewichtsbegrenzung“ aus den Unterlagen gestrichen. Eine schalltechnische Bewertung von Hubschrauberflügen ist somit nicht erforderlich.

c) Fachabteilung Naturschutz

*Im Verfahren bedarf es der Herstellung des Einvernehmens mit dem LfU Brandenburg zur Eingriffsregelung (§ 7 Abs. 1 BbgNatSchAG) sowie zu Natura-2000-Gebieten (§ 16 Abs. 1 BbgNatSchG). Dies setzt die Überarbeitung/Ergänzung der Antragsunterlagen voraus.*

*Da die Genehmigung in Bezug auf die zulässige Flugzeugart um lärmintensivere Flugzeugtypen bis hin zu Hubschraubern erweitert werden soll und auch eine Zunahme der Anzahl Flugbewegungen zu erwarten ist, bedarf es im Rahmen der Eingriffsregelung der Beurteilung dieser Vorhabenwirkungen auf das Schutzgut Fauna, Artengruppe Vögel (gemäß § 17 Abs. 4 Satz 1 Nr. 1 BNatSchG: Angaben zu Art, Umfang und zeitlichen Ablauf des Eingriffs). Gemäß § 15 Abs. 5 BNatSchG gilt das Vermeidungsgebot.*

*Auf der Basis der Antragsunterlagen kann nicht ausgeschlossen werden, dass die maßgeblichen Bestandteile der Erhaltungsziele von Natura 2000-Gebieten (Vogelschutzgebiet „Unteres Elbtal“ und der FFH-Gebiete „Perleberger Schießplatz“ und „Untere Stepenitzniederung und Jeetzbach“) erheblich beeinträchtigt werden und somit naturschutzrechtliche Belange dem Vorhaben entgegenstehen. Dies betrifft sowohl mögliche flächenschutz- und artenschutzrechtliche Verbotstatbestände, als auch mögliche erhebliche Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele von Natura-2000-Gebieten.*

*Eine Verträglichkeitsuntersuchung (FFH-VU) ist bislang nicht Bestandteil der Antragsunterlagen. Die Erarbeitung und Nachreichung der FFH-VU ist durch ein diesbezüglich versiertes Fachbüro durchzuführen.*

*Vorbehaltlich der noch einzureichenden Informationen wurde mitgeteilt, dass eine Befreiung von den Verboten der NSG-VO und eine artenschutzrechtliche Ausnahme voraussichtlich nicht möglich ist, da mindestens eine der Befreiungsvoraussetzungen - das überwiegende öffentliche Interesse - nicht vorliegt.*

Entscheidung:

Die Inhalte der Stellungnahme wurden mit Vertretern des LfU Brandenburg, dem Vorhabenträger und dem von ihm beauftragten Ingenieurbüro sowie der Genehmigungsbehörde am 08.07.2022 erörtert. Insbesondere das besprochene Erfordernis der Prüfung der Veränderung/Abschrägung der Motorflugplatzrunde bzw. Verlegung nach Norden wurde hervorgehoben sowie die Zulassung von Hubschraubern, welche sich als besonders problematisch darstellten.

Der Vorhabenträger hat sich mit diesem Ergebnis für die Modifizierung des Antragsgegenstands entschieden.

1. Änderung der Platzrundenführung (unter Einbeziehung des geforderten Wirkungsbereiches von 100 m), so dass nun kein Naturschutzgebiet mehr überflogen wird.
2. Streichung der „Hubschrauber ohne Gewichtsbegrenzung“ aus den Unterlagen. Diese werden nicht mehr beantragt.

Mit Schreiben vom 18.10.2022 übersandte der Vorhabenträger eine „Ersteinschätzung für Schutzgebiete gem. §§ 23-27 sowie § 32 BNatSchG und für artenschutzrechtliche Belange gem. § 44 BNatSchG“ vom 27.09.2022 sowie geänderte Antragsunterlagen.

Auf dieser Grundlage wurde das LfU Brandenburg mit Schreiben vom 02.12.2022 um eine Neubewertung des Vorhabens gebeten. Das LfU Brandenburg gab am 06.12.2022 per E-Mail kurz die Rückmeldung, dass keine Stellungnahme zu den geänderten Antragsunterlagen erfolgen und dies wegen vieler anderer Vorhaben auch nicht in Aussicht gestellt wird. Wenn die Genehmigungsbehörde daher ohne eine Stellungnahme der Oberen Naturschutzbehörde entscheidet, bittet das LfU Brandenburg um Zusendung der Entscheidung.

Die Genehmigungsbehörde geht auf Grund der Aktenlage davon aus, dass die Statusänderung des Segelfluggeländes hin zu einem Sonderlandeplatz mit Zulassung von 50 Motoflugbewegungen von mehr als 2 t bis 5,7 t MTOM pro Kalenderjahr keinen erheblichen Eingriff darstellt. Aufgrund der ohnehin gegebenen Vorbelastung durch den bisher schon beflogenen Landeplatz ist eine erhebliche negative Beeinträchtigung der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts auszuschließen. Zudem sind Anhaltspunkte für eine Reduzierung der biologischen Vielfalt nicht erkennbar. Im Übrigen wird auf die Ausführung zum Naturschutz und der Landschaftspflege Teil II Nr. 3 (ab Seite 11) dieser Begründung verwiesen.

#### 8.6 Stadtverwaltung Perleberg; SN vom 07.04.2022

*Die Stadtverwaltung Perleberg stimmt dem Antrag grundsätzlich zu und unterstützt die Erweiterung. Das Sondergebiet Segelflug hat eine hohe Priorität und ist bereits im FNP der Stadt durch die Ausweisung eines SLP berücksichtigt.*

*Darüber hinaus unterstützt die Stadt Perleberg die Forderung der Bürger*

- auf eine strikte Einhaltung der Platzrunden*
- Überflüge von Wohngebieten in geringer Höhe auszuschließen*
- einer Begrenzung der Hubschrauberflüge auf Rettungsflüge und Flüge zur Bekämpfung des Eichenprozessionsspinners*
- Begrenzung der Flugbewegungen lt. Antrag auf 200*
- die Genehmigung an den jetzigen Betreiber zu binden, um im Falle eines Verkaufs die festgelegten Bedingungen und Einschränkungen ohne Veränderung zu übernehmen*

#### Entscheidung:

Die Genehmigung zur Anlage und zum Betrieb eines Sonderlandeplatzes wird ausschließlich dem Aero-Club Perleberg erteilt. Sollte es zukünftig zu einem Halterschaftswechsel kommen, wird nach eingehender Prüfung in der Regel die luftrechtliche Genehmigung mit allen Rechten und Pflichten auf den neuen Halter übertragen.

Die Einhaltung von festgelegten und durch die Luftfahrtbehörde genehmigten Platzrunden sowie Überflughöhen obliegt dem jeweiligen Luftfahrzeugführer.

Die Motorflugbewegungen von Flugzeugen mehr als 2 t bis 5,7 t MTOM, die sich nicht auf das Schleppen von Segelflugzeugen beziehen, sind auf 50/Jahr begrenzt. Hubschrauber sind von dieser Genehmigung nicht erfasst.

*Der Sachbereich Brandschutz weist daraufhin, dass eine Löschwasserversorgung nicht vorhanden ist. Eine durchgeführte Brunnenbohrung war ohne Erfolg. Es wird eine Löschwasservorhaltung von 196 m<sup>3</sup> empfohlen.*

#### Entscheidung:

Für die Sicherheit des Flugbetriebes am Sonderlandeplatz ist die Bereitstellung einer den Anforderungen der NfL I 72/83 und 199/83 [6] entsprechenden Feuerlösch- und Rettungsausrüstung erforderlich (vgl. Auflage Nr. 4 der Flugplatzgenehmigung). Die Vorhaltung der Feuerlösch- und Rettungsausrüstung wird durch die Luftfahrtbehörde regelmäßig durch standartisierte Genehmigungsaufsichten kontrolliert.

#### 8.7 Wasser- und Bodenverband „Prignitz“; SN vom 24.03.2022

Wie bereits in der Stellungnahme des Landesamtes für Umwelt Abt. 1 und 2 beschrieben, befindet sich auf dem Gelände der verrohrte Wasserlauf II. Ordnung 1/103. Nachfolgende Hinweise sind bei der Nutzung des Geländes zu beachten:

1. Ein Mindestabstand von 5,00 m zur Rohraußenkante einzuhalten.
2. Der Abstand dabei muss zwischen Sohle bzw. Rohrleitungsunterkante mindestens 1,50 m betragen.

#### Entscheidung:

Diese Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Änderungen an der Flugplatzanlage sind weder beantragt noch Teil dieser Genehmigung. Eine Beeinträchtigung des unterirdisch verrohrten Wasserlaufes ist durch die hier getroffene Entscheidung nicht zu erwarten.

### **III. Anpassung an die Landeplatz-Grundsätze**

Die Anpassung der für den Betrieb mit motorgetriebenen Flugzeugen erforderliche Start- und Landebahn an die "Gemeinsamen Grundsätze des Bundes und der Länder für die Anlage und den Betrieb von Flugplätzen für Flugzeuge im Sichtflugbetrieb" des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) vom 03.08.2012 (NfL I 92/13) war zwingend vorzunehmen. Auch bei Segelfluggeländen, die für selbststartende Motorsegler oder Flugzeuge zum Schleppen von Segelflugzeugen genehmigt sind, sind die dafür vorgesehenen Start- und Landebahnen wie bei Landeplätzen der entsprechenden Klasse zu behandeln, so dass für die weitere Aufrechterhaltung eines sicheren Flugbetriebes am Flugplatz Perleberg die Anpassung der Genehmigung an die Vorgaben der NfL I 92/13 bereits erforderlich war. Am SFG Perleberg stand besagte Anpassung der Motor-SLB bisher noch aus. Mit Genehmigung als Sonderlandeplatz Perleberg ist die Anpassung zwingend vorzunehmen.

### **IV. Verfahren Fliegen ohne Flugleiter**

Voraussetzung für die Genehmigung eines solchen Verfahrens ist die Festlegung geeigneter Verfahrensschritte durch den Landeplatzbetreiber, welche ein Pilot bei Bedarf entsprechend abzarbeiten bzw. zu beachten hat und welche kontrollierbar sind. Bei dem von dem Aero-Club Perleberg e.V. beschriebenen Verfahren ist dargelegt, welche Kommunikationsschritte bei Anflug nach einem längeren Flug sowie von einem Drittlandeplatz abzarbeiten sind und wie in diesem Rahmen die Verantwortlichkeit geregelt werden soll.

Im Ergebnis kann dem Antrag auf Flugbetrieb ohne Flugleiter zugestimmt werden, da eine Beeinträchtigung der Sicherheit des Luftverkehrs grundsätzlich nicht zu besorgen ist. Dies insbesondere auch deshalb, da die mit der Luftfahrtbehörde abgestimmten Einzelfestlegungen den allgemeinen luftverkehrsrechtlichen Bestimmungen und den Regelungen der Flugplatzgenehmigung im Besonderen nicht entgegenstehen. Die Sicherheit des Luftverkehrs bleibt bei Beachtung der festgelegten Regelungen gewährleistet.

Gefahren für die öffentliche Sicherheit und Ordnung durch die Luftfahrt werden durch die Einhaltung der getroffenen Regelungen vermieden bzw. solchen wird ausreichend entgegengewirkt. Dies konnte damit genehmigt werden.

#### **V. Begründung der Nebenstimmungen**

Mit dieser Änderungsgenehmigung hat sich die Genehmigungsbehörde vorbehalten, weitere Anordnungen und Maßnahmen zu treffen und Auflagen zu ändern, zu ergänzen bzw. zusätzlich aufnehmen zu können (§ 36 Abs. 2 Nr. 5 VwVfG). Zwar sind die mit der Änderungsplanung verbundenen grundsätzlichen Konflikte bereits durch die Änderungsgenehmigung hinreichend konkret geregelt und die Genehmigung nicht grundsätzlich in Frage gestellt, jedoch sind die aufgenommenen Vorbehalte notwendig, um zu sichern, dass bei Änderung der zum Zeitpunkt der Erteilung der Genehmigung vorliegenden Erkenntnisse und Verhältnisse Beeinträchtigungen des Wohls der Allgemeinheit vermieden werden können.

Im Zusammenhang mit der hier getroffenen Entscheidung wurden auch die Auflagen des Genehmigungsbescheides aktualisiert, da die bisherige Genehmigungsurkunde vom 16.05.2019 überarbeitungsbedürftig war. Dies betrifft vor allem die Aktualisierung von Rechtsvorschriften und Begrifflichkeiten zum „Sonderlandeplatz“.

#### **Begründung der Kostenentscheidung:**

Die vorstehende Amtshandlung ist nach § 107 LuftVZO i.V.m. der Kostenverordnung der Luftfahrtverwaltung (LuftKostV) gebührenpflichtig. Die Höhe der Gebühren wurde gem. § 2 Abs. 1 LuftKostV i. V. m. Abschnitt V Ziffer 6.d) bestimmt. Die Gebühr für die Entscheidung wurde auf 350,- € festgesetzt.

Das Gebührenverzeichnis zur LuftKostV sieht für die Genehmigung wesentlicher Erweiterungen oder Änderungen des Betriebes (ohne Änderung oder Erweiterung der Anlage) eines Segelfluggeländes (V 6.d) einen Gebührenrahmen von 150 bis 2 000 EUR vor. Sind Rahmensätze vorgesehen, ist die Gebühr gem. § 9 Abs. 1 des VwKostG in der bis zum 14.08.2013 gelten 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 mit Blick auf den Umfang und die Dauer des behördlichen Aufwandes die Festsetzung der Gebühren gerechtfertigt, die sich im unteren Bereich der Gebührenrahmen befinden. Auslagen nach § 3 Abs. 2 LuftKostV sind in die Gebühr einbezogen. Darüberhinausgehende Auslagen sind nicht entstanden.

#### **Rechtsbehelfsbelehrung:**

Gegen diesen Bescheid kann innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe Widerspruch erhoben werden. Der Widerspruch ist bei der Gemeinsamen Oberen Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg (LuBB), Mittelstraße 5/5a, 12529 Schönefeld schriftlich oder zur Niederschrift einzulegen.

Die Schriftform kann durch die elektronische Form ersetzt werden. In diesem Fall ist das elektronische Dokument mit einer qualifizierten elektronischen Signatur im Sinne des Signaturgesetzes zu versehen. Bei der Verwendung der elektronischen Form sind besondere technische Rahmenbedingungen zu beachten, die im Internet unter <https://lubb.berlin-brandenburg.de/service/e-rechtsverkehr/> aufgeführt sind.

Mit freundlichen Grüßen  
Im Auftrag

  
Malte Preuß