

Re-
Dres-



gierungspräsidium
den

Regierungspräsidium Dresden
Postfach 10 06 53 · 01076 · Dresden

per Paket mit Rückschein

Luftsportverein Torgau-Beilrode e. V.
vertr. d. d. Vors. Herrn Eike Damer
Dübener Landstraße 5 a

04838 Mörtitz

Dresden,
Tel. (03 51) 8 25 -
Fax- (0351) 825-

E-Mail:
Bearbeiter:
Aktenzeichen:
(Bitte bei Antwort angeben)

23.05.2001
3622
9309
ronald.michael@rpdd.sachsen.de
Herr Michael
36-3846.1-1/Beilrode

Sonderlandeplatz "Torgau-Beilrode"

Genehmigung zur Anlage und zum Betrieb des Sonderlandeplatzes gemäß § 6 Luftverkehrsgesetz (LuftVG)

hier: Ihr Antrag vom 27.10.1997 i. d. F. vom 03.12.1999

Dienstgebäude:
Stauffenbergallee 2
01099 Dresden

Telefon-Zentrale: (03 51) 8 25-0
Telefax: (03 51) 8 25 99 99
E-Mail: info@rpdd.sachsen.de
Internet: <http://www.rp-dresden.de>



Gekennzeichnete Parkplätze

zu erreichen mit Straßenbahnlinie 11
und Stadtbuslinie 91

Telefonische Terminabsprache wird empfohlen

Inhaltsverzeichnis:

	Seite
A. Verfügender Teil	
I. Genehmigung für den Sonderlandeplatz Torgau-Beilrode	4
1. Beschreibung des Flugplatzes	4
1.1 Bezeichnung	4
1.2 Lage	4
1.3 Flugplatzbezugspunkt	4
1.4 Klassifizierung	4
1.5 Start- und Landebahn, Abstellflächen und sonstige Flugbetriebsflächen	5
2. Benutzungsumfang	5
3. Zweck des Flugplatzes	5
4. Betriebszeit und -einschränkungen	6
5. Einfriedung	6
II. Nebenbestimmungen	6
III. Kostenfestsetzung	10
IV. Hinweise	10
B. Gründe	
I. Sachverhalt	11
II. Entscheidungsgründe	16
1. Zuständigkeit und Verfahren	16
1.1 Zuständigkeit	16
1.2 Verfahren	16
1.3 Kreis der Beteiligten	17
2. Materielle Entscheidungsgründe	17
2.1 Rechtsgrundlage	17
2.2 Notwendigkeit des Sonderlandeplatzes	18
2.3 Würdigung des Vorhabens nach § 6 LuftVG	20
2.3.1 Erfordernisse der Raumordnung	21
2.3.2 Erfordernisse des Naturschutzes und der Landschaftspflege	21
2.3.3 Erfordernisse des Städtebaus	22
2.3.4 Eignung des Geländes	23
2.3.5 Öffentliche Sicherheit und Ordnung	24
2.3.6 Schutz vor Fluglärm	26
3. Gesamtabwägung	33
III. Kostenentscheidung	34
C. Rechtsbehelfsbelehrung	

D. Anlagen

- I. Allgemeine Unterlagen
 - Nr. I./1 Angaben des Flugplatzes
 - Nr. I./2 Regelung des Flugplatzverkehrs
 - Nr. I./3 Sichtanflugkarte
 - Nr. I./4 Flugplatzkarte

- II. Planunterlagen nach § 51 LuftVZO
 - Nr. II./1 Lageplan (M 1:5.000)
 - Nr. II./2 Übersichtsplan mit Platzrundenführung (M 1:25.000)
 - Nr. II./3 Längsschnitt (M 1:25.000/2.500)
 - Nr. II./4 Querschnitt I - Schwelle 26 (M 1:2.500/250)
 - Nr. II./5 Querschnitt II - SLB-Mitte (M 1:2.500/250)
 - Nr. II./6 Querschnitt III - Schwelle 08 (M 1:2.500/250)

- III. Flugplatz-Benutzungsordnung (FBO) nebst Anlagen

Das Regierungspräsidium Dresden - Referat Luftverkehr - erlässt gemäß § 6 Abs. 1 LuftVG, in der Neufassung des LuftVG vom 27.03.1999, i. V. m. §§ 49 ff. Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO), in der Neufassung der LuftVZO vom 27.03.1999 folgenden

Bescheid:

A.

I. Genehmigung für den Sonderlandeplatz Torgau-Beilrode

Dem **“Luftsportverein Torgau-Beilrode e.V.”**, vertr. d. d. Vorsitzenden, wird auf dessen Antrag vom 27.10.1997 i. d. F. vom 03.12.1999 die Genehmigung zur Anlage und zum Betrieb eines Landeplatzes für besondere Zwecke (Sonderlandeplatz/ SLP) für die Durchführung von Flügen nach

Sichtflugregeln (VFR) bei Tag

unter den nachstehenden Nebenbestimmungen und Hinweisen erteilt.

Die Grenzen und Anlagen des Landeplatzes ergeben sich aus den mit dieser Genehmigung verbundenen Plänen und Schnitten gemäß § 51 LuftVZO. Die im Abschnitt “D” bezeichneten Unterlagen in ihrer jeweils gültigen Fassung sind Bestandteil der Genehmigung.

1. Beschreibung des Flugplatzes

- | | |
|---|--|
| 1.1 Bezeichnung: | Sonderlandeplatz Torgau-Beilrode |
| 1.2 Lage: | Der Landeplatz - Flurstücke Gemarkung Beilrode - befindet sich im Freistaat Sachsen; Landkreis Torgau-Oschatz; 3 km nordöstlich von der Stadt Torgau und 1 km westlich von der Ortschaft Beilrode. |
| 1.3 Flugplatzbezugspunkt: | |
| a) geographische Lage:
(WGS 84 - System) | 51° 34' 26'' N
13° 03' 14'' E |
| b) Höhe über NN: | 269 ft (82 m) |
| 1.4 Klassifizierung: | Der Sonderlandeplatz Torgau-Beilrode erfüllt die Bedingungen und Merkmale der Klasse 3 entsprechend den “Richtlinien für die Genehmigung der Anlage und des Betriebs von Landeplätzen für Flugzeuge” (NfL I-278/68). |

1.5 Start- und Landebahn, Abstellflächen und sonstige Flugbetriebsflächen

- Die Start- und Landebahn und anderen Flugbetriebsflächen, die Flächen für das Abstellen von Luftfahrzeugen und zur Abwicklung des Flugplatzverkehrs ergeben sich aus den Anlagen dieser Genehmigung.

- Start- und Landebahn (SLB)

<i>Bezeichnung</i>	<i>Richtung rw.</i>	<i>Abmessungen (m)</i>	<i>Belag</i>
unbefestigte SLB 08/26	078°/258°	800 x 30	Gras

- Betriebsflächen für Hängegleiter und Gleitsegel:

allgemeine Lage: nördlich der SLB 08/26
 Bodenbeschaffenheit: Grasfläche entsprechend flugbetrieblichen Erfordernissen
 Windenschleppstrecke: West-/Ostrichtung; Seilauslegebahn ca. 1000 m
 Startbahnen: 2 Flächen mit ca. 50 m x 18 m
 Landebahnen: entsprechend Lande-T.

2. Benutzungsumfang

Der Landeplatz darf von folgenden Arten von Luftfahrzeugen benutzt werden:

- Flugzeuge bis 2.000 kg höchstzulässige Abflugmasse (MPW)
- selbststartende Motorsegler
- Ultraleichtflugzeuge
- Hängegleiter
- Gleitsegel.

Im Rahmen des Startverfahrens ist Windenschlepp und Schleppbetrieb mit Ultraleichtflugzeugen zulässig.

3. Zweck des Flugplatzes

Der Sonderlandeplatz Torgau-Beilrode ist ein Landeplatz für besondere Zwecke im Sinne des § 49 Abs. 2 Nr. 2 LuftVZO.

- Der Landeplatz wird zum Zweck des Verkehrs und des Einsatzes von Luftsportgeräten des Flugplatzhalters, seiner Mitglieder sowie Dritter mit vorheriger Zustimmung des Platzhalters betrieben.
- Er dient insbesondere der Ausübung luftsportlicher Tätigkeiten des Platzhalters und seiner Mitglieder sowie dem Schul- und Ausbildungsbetrieb mit Luftsportgeräten.

4. Betriebszeit und -einschränkungen

- Der Sonderlandeplatz darf für die Durchführung von Flügen nach Sichtflugregeln (VFR) bei Tag unter Sichtwetterbedingungen (VMC) benutzt werden.
- Der Flugbetrieb wird zu folgenden Zeiten (Ortszeit) gestattet:
 - a) für Flugzeuge, selbststartende Motorsegler und Ultraleichtflugzeuge:
 - montags bis freitags von Sonnenaufgang (SR) bis Sonnenuntergang (SS); Platzrundenflüge von 08.00 Uhr bis SS,
 - samstags von 08.00 Uhr bis SS, Platzrundenflüge bis 12.00 Uhr,
 - sonn- und feiertags von 08.00 Uhr bis SS, Platzrundenflüge bis 12.00 Uhr sowie keine Starts zwischen 12.00 Uhr und 14.00 Uhr.
 - b) für Hängegleiter und Gleitsegel:
 - täglich von 09.00 Uhr bis SS.
- Für den Sonderlandeplatz Torgau-Beilrode besteht keine Betriebspflicht, d. h., er unterliegt keiner festen Betriebszeit (Öffnungszeit). Es gilt grundsätzlich die PPR-Regelung (Prior permission required), mit vorheriger Anforderung des Luftfahrzeugführers und nach Zustimmung des Flugplatzhalters.

5. Einfriedung

- Von der Verpflichtung, das Flugplatzgelände gemäß § 53 Abs. 2 i. V. m. § 46 Abs. 1 LuftVZO einzufrieden - soweit nicht schon Teile davon eingefriedet sind -, wird befreit, wenn das Gelände durch Verbotsschilder gemäß § 46 Abs. 2 LuftVZO gesichert ist.
- Abgrenzungen, Einfriedungen bestimmter Bereiche, die sowohl den o. g. Vorschriften als auch landschaftspflegerischen Gesichtspunkten Rechnung tragen sollen, sind vorher mit dem Regierungspräsidium Dresden abzustimmen.

II. Nebenbestimmungen

Diese Genehmigung wird mit folgenden Nebenbestimmungen verbunden:

1. Die Flugbetriebsflächen und Grenzen des Fluggeländes müssen mit den Angaben in der Platzdarstellungskarte übereinstimmen.
2. Die Betriebsflächen und Sicherheitsstreifen müssen in einem ordnungsgemäßen Zustand geführt werden und frei von Hindernissen und störenden Vertiefungen/ Erhebungen sein.

3. Die Betriebsflächen sind unter Beachtung der “Richtlinien für die Tageskennzeichnung von Landeplätzen und Segelfluggeländen” vom 10.05.1982 (NfL Teil I - 98/82) zu kennzeichnen.
4. Die Betriebsfahrzeuge sind gemäß den ”Richtlinien für die Kennzeichnung von Luftfahrthindernissen des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen” vom 22.12.1999 (NfL Teil I- 15/00) deutlich sichtbar zu kennzeichnen.
5. Der Genehmigungsinhaber hat dafür Sorge zu tragen, dass Luftfahrthindernisse auf dem Flugplatzgelände und in der Flugplatzumgebung markiert werden. Das Nähere regelt die Genehmigungsbehörde sowie die für die Flugsicherung zuständige Stelle.
6. Das Gelände muss mit einem Windrichtungsanzeiger von mindestens 3 m Länge in der üblichen Beschaffenheit und Farbe (Windsack) ausgerüstet sein.
7. Der Landeplatz soll mit einer Bodenfunkstelle für den Sprechfunkverkehr im Flugfunkdienst sowie einem Windmessgerät ausgerüstet und an das öffentliche Fernsprechnetzt angeschlossen sein.
8. Auf dem Landeplatz sind die zur Durchführung und Aufrechterhaltung eines ordnungsgemäßen Betriebes erforderlichen Anlagen und Einrichtungen funktionstüchtig und in ausreichendem Umfang vorrätig zu halten und zu betreiben.
9. Die “Richtlinien für das Feuerlösch- und Rettungswesen auf Landeplätzen” vom 01.03.1983 (NfL Teil I - 72/83) sind zu beachten und die erforderlichen Geräte und Mittel bereitzuhalten.
10. Beabsichtigte bauliche und betriebliche Erweiterungen und Änderungen sind entsprechend § 53 Abs. 1 i. V. m. § 45 Abs. 2 LuftVZO der Luftfahrtbehörde rechtzeitig anzuzeigen. Dies betrifft ferner Veränderungen des Landeplatzes und seiner Umgebung, die den Flugbetrieb gefährden können, insbesondere Veränderungen in den An- und Abflugsektoren, auch soweit es sich um vorübergehende Hindernisse handelt.
11. Besondere Vorkommnisse (Unregelmäßigkeiten im Flugbetrieb, Verstöße, Unfälle und dergleichen) am und in der Umgebung des Landeplatzes sind unverzüglich dem Regierungspräsidium Dresden anzuzeigen. Die Vorschriften des § 5 LuftVO - Anzeige von Flugunfällen und sonstigen Störungen - bleiben hiervon unberührt.
12. Flugbetrieb darf nur durchgeführt werden, wenn ein Flugleiter (FL) auf dem Landeplatz anwesend ist und den Flugbetrieb beaufsichtigt. Die Stellung und die einzelnen Aufgaben des Flugleiters ergeben sich aus der “Anweisung für die Arbeit von Flugleitern im Freistaat Sachsen” in der jeweils gültigen Fassung.
13. Für die Flugbetriebsabwicklung auf dem Landeplatz und dessen Umgebung, für die der Flugleiter verantwortlich ist, ist die nach § 21a Abs. 1 LuftVO erlassene Regelung des Flugplatzverkehrs, veröffentlicht in den NfL sowie § 22 LuftVO, maßgebend.

- a) Die Regelung des Flugplatzverkehrs und die Platzrundenkarte sind allen mit der Abwicklung des Verkehrs und des Betriebes auf dem Flugplatz betrauten Personen gegen Unterschrift bekannt zu geben und an gut sichtbarer, allgemein zugänglicher Stelle, ständig auszuhängen. Gleiches trifft für die Flugplatzbenutzungsordnung nebst Anlagen zu.
 - b) Der Flugplatzhalter klärt die Nutzer des Landeplatzes durch mündliche oder schriftliche Informationen über die Lage lärmsensibler Siedlungsbereiche und andere Schutzgebiete in der Umgebung des Landeplatzes auf. Er hat die Luftfahrzeugführer darauf hinzuweisen, Überflüge dieser Gebiete weitestgehend zu unterlassen.
 - c) Es sollten lärmarme Start- und Landeverfahren angewendet werden.
14. Die Landeentgelte der jeweils gültigen Gebührenordnung des Landeplatzes sind lärmabhängig zu differenzieren.
15. Es ist ein Hauptflugbuch zu führen, in dem die Starts und Landungen mit folgenden Eintragungen nachzuweisen sind: Tag, Uhrzeit, Luftfahrzeugmuster, amtliches Kennzeichen, Zahl der Besatzungsmitglieder, Zahl der Fluggäste und Art des Fluges, bei einem Überlandflug Ziel- bzw. Startflugplatz.
- Soweit - z.B. für den örtlichen Schulflugbetrieb - anstelle der unmittelbaren Erfassung im Hauptflugbuch Startkladden oder andere Nachweise geführt werden, gilt hinsichtlich der Eintragungen o. g. Punkt sinngemäß. Die Nachweise sind täglich nach Beendigung des Betriebes dem Hauptflugbuch beizugeben oder es sind die Eintragungen in dieses zu übertragen.
16. Neben der Meldepflicht an das Statistische Bundesamt zum Luftverkehr auf dem Flugplatz hat der Genehmigungsinhaber alljährlich (spätestens bis zum 15.01. des Jahres) der Genehmigungsbehörde eine Aufstellung über den Flugbetrieb am Landeplatz entsprechend dem Formblatt zu übergeben.
17. Für die von den Luftfahrzeugführern durchzuführenden Flugvorbereitungen muss ein geeigneter Raum vorhanden sein. Dort müssen mindestens, jeweils auf dem neuesten Stand, bereitgehalten werden:
- Luftfahrkarte ICAO 1:500.000 Blatt Berlin und Blatt Nürnberg
 - Luftfahrthandbuch der Bundesrepublik Deutschland AIP-VFR
 - Nachrichten für Luftfahrer
 - Informationen über zuständigen Flugberatungsdienst und Flugwetterberatung
 - das Luftverkehrsgesetz sowie die zur Durchführung des Luftverkehrsgesetzes erlassenen Rechtsverordnungen und Ordnungen des Beauftragten.
18. Diese Genehmigung, nachträgliche Änderungen und auf das Fluggelände bezogene Verfügungen der Luftfahrtbehörde sind gesammelt aufzubewahren (Flugplatzakte). Je ein Abdruck dieser Papiere ist auf dem Flugplatzgelände für den FL vorzuhalten.
19. Für die Regelung von Personen- und Sachschäden muss eine Flugplatzhalter-Haftpflichtversicherung (einschließlich Flugleiterhaftpflicht) mit den Mindestdeckungssummen von 1.000.000 DM für Personen- und Sachschäden abgeschlossen

sein und für die Dauer dieser Genehmigung aufrechterhalten werden. Höhere Deckungssummen werden in Abhängigkeit vom tatsächlichen Flugbetrieb empfohlen.

20. Bei An- und Abflügen von ausländischen Luftfahrzeugen sind die Bestimmungen der §§ 90 bis 100 LuftVZO zu beachten und Absprachen mit dem zuständigen Grenzschutz- bzw. Zollamt zu führen. Gleiches gilt für deutsche Luftfahrzeuge, wenn sie in das Ausland ausfliegen bzw. vom Ausland kommend in die Bundesrepublik Deutschland einfliegen.
21. Der Genehmigungsinhaber hat dem Regierungspräsidium Dresden
 - die überarbeitete Flugplatzbenutzungsordnung nebst Anlagen zur Genehmigung nach § 53 Abs. 1 i.V.m. § 43 Abs. 1 LuftVZO vorzulegen.
 - In Anlehnung an § 53 Abs. 1 i. V. m. § 44 Abs. 1 LuftVZO wird eine Abnahmeprüfung des Flugplatzes durch die Luftfahrtbehörde durchgeführt. Der Antrag auf Durchführung der Abnahmeprüfung ist schriftlich zu stellen.
22. Änderungen der Benutzungsordnung des Flugplatzes sind gemäß § 53 Abs. 1 i.V.m. § 43 Abs. 1 LuftVZO dem Regierungspräsidium Dresden vorher zur Genehmigung vorzulegen.
23. Besondere Auflagen:
 - a) Die ordnungsgemäße Entsorgung des Schmutz- und Niederschlagswassers nach den Regeln der Technik muss gewährleistet sein.
 - b) Die geordnete Entsorgung von Abfällen muss sichergestellt sein.
 - c) Die Betankung ist auf einer dafür vorgesehenen, gekennzeichneten und mineralölundurchlässigen Betonfläche (Betankungsplatz) durchzuführen. Geeignetes Bindemittel zur Aufnahme abtropfender Kraftstoffe ist für den Bedarfsfall ständig bereitzuhalten. Im Hinblick auf den Umgang mit wassergefährdenden Stoffen (z. B. Betankung, Lagerung von Kraftstoff o. ä.) bleibt die Zuständigkeit anderer Behörden entsprechend der Rechtsvorschriften hiervon unberührt.
24. In Abhängigkeit von der Entwicklung des Motorflugbetriebes bleibt die Erteilung nachträglicher Auflagen zum Lärmschutz sowie zur Wahrung der Sicherheit des Luftverkehrs und der öffentlichen Sicherheit oder Ordnung ausdrücklich vorbehalten.
25. Diese Genehmigung gilt **unbefristet**.

III. Kostenfestsetzung

1. Der Antragsteller hat die Kosten des Verfahrens zu tragen.
2. Die Kostenfestsetzung bleibt einem gesonderten Bescheid vorbehalten.

IV. Hinweise

1. Bei Zuwiderhandlungen gegen Vorschriften des Luftverkehrsrechts oder die Nebenbestimmungen dieser Genehmigung finden die Straf- und Bußgeldvorschriften der §§ 58 ff LuftVG Anwendung.
2. Die Genehmigung ruht bei Eintritt einer Störung im Sinne von § 5 LuftVO unabhängig von der Frage des Verschuldens bis zu einer weiteren Anordnung des Regierungspräsidiums Dresden.
3. Werden während der Gültigkeitsdauer dieser Genehmigung für den Landeplatz anzuwendende Richtlinien des Bundesministeriums für Verkehr geändert oder neu gefasst, so bleibt eine Anpassung der Genehmigung an diese neuen Richtlinien vorbehalten.
4. Die Genehmigung ersetzt nicht nach anderen Rechtsvorschriften erforderliche Genehmigungen oder Erlaubnisse.
5. Diese Genehmigung kann widerrufen werden, wenn die Voraussetzungen für die Erteilung nicht vorgelegen haben oder nachträglich nicht nur vorübergehend entfallen sind oder die festgesetzten Nebenbestimmungen nicht eingehalten werden (§ 6 Abs. 2 Satz 3 LuftVG, §§ 48 Abs. 1 und 53 Abs. 1 LuftVZO).

B.

Gründe:

I. Sachverhalt

Nach den dem Regierungspräsidium Dresden vorliegenden Unterlagen wurde der ehemalige Agrargrundflugplatz Beilrode vom staatlichen Luftverkehrsbetrieb der DDR, der INTERFLUG, Gesellschaft für internationalen Flugverkehr mbH, Bereich Agrarflug, bereits in den 70er Jahren angelegt und für aviochemische Flüge genutzt. Mit dem Beitritt der damaligen DDR zur Bundesrepublik Deutschland verloren die Agrarflugplätze ihren rechtlichen Status, da das bundesdeutsche Luftverkehrsrecht eine solche Landeplatzkategorie nicht kennt. Für einen weiteren Flugbetrieb war nunmehr eine Außenstart- und -landeerlaubnis gemäß § 25 Abs. 1 LuftVG i. V. m. § 15 Abs. 1 LuftVO oder die Genehmigung zur Anlage und zum Betrieb eines Landeplatzes entsprechend § 6 Abs. 1 LuftVG i. V. m. §§ 49 ff LuftVZO notwendig. Durch den Agrarflug der INTERFLUG Anfang der 90er Jahre und den Nachfolgebetrieb "Flugservice Berlin" wurde der Platz noch bis 1998 für aviochemische Flüge und zum Unterstellen von Agrarflugzeugen auf Grundlage einer Außenstart-erlaubnis genutzt. Auch anderen privaten Flugplatznutzern erteilte die Luftfahrtbehörde entsprechende Erlaubnisse. So wurde ebenfalls der Ostdeutschen Drachen- & Ultraleichtflugschule der Ultraleicht-, Hängegleiter- und Gleitsegelflug gestattet. Die Erlaubnis wurde in den Jahren mehrfach verlängert.

Die Zahl der Flugbewegungen nahm auf dem Gelände in den letzten Jahren zu, so dass die Luftfahrtbehörde darauf hinwies, dass ein Flugbetrieb diesen Umfangs auf der Grundlage einer Außenstart- und -landeerlaubnis auf Dauer nicht mehr mit Sinn und Zweck des § 25 LuftVG vereinbar sei. Vor diesem Hintergrund stellte am 07.02.1996 die FSB Airservice GmbH, Niederlassung Sachsen, die in Beilrode hauptsächlich Agrarflugverkehr durchführte, den Antrag auf Erteilung einer Genehmigung zur Anlage und zum Betrieb eines Sonderlandeplatzes entsprechend § 6 Abs. 1 LuftVG. Der Antrag wurde jedoch von FSB Airservice nicht weiter verfolgt, so dass mit Schreiben vom 27.10.1997 die Ostdeutsche Drachen- & Ultraleichtflugschule selbige Zulassung des Fluggeländes bei der Luftfahrtbehörde beantragte. Aufgrund fehlender Unterlagen nach der LuftVZO konnte auch dieser Antrag nicht weiterbearbeitet werden.

Im Interesse einer langfristigen Nutzung des Geländes stellte dann am 03.12.1999 der Luftsportverein Torgau-Beilrode e. V. erneut einen Antrag auf Zulassung als Sonderlandeplatz. Der Verein wurde im Jahre 1999 überwiegend aus Mitgliedern der Ostdeutschen Drachen- & Ultraleichtflugschule und anderen Flugplatznutzern gegründet und am 08.03.2000 im Amtsregister von Torgau unter der Nummer 338 eingetragen. In der Folgezeit musste der Antrag in einzelnen Punkten überarbeitet und Unterlagen nachgefordert werden. Er enthielt folgende Unterlagen:

- Anschreiben des Luftsportvereins Torgau-Beilrode e. V. vom 03.12.1999 mit Vorhabensbeschreibung;
- ein Gutachten des Sachverständigen Herrn Klaus Siegels vom 27.12.1999 über die Eignung des Landeplatzes;
- Übersichtsplan mit Platzrundenführung, Maßstab 1:25.000 und Liste der Hindernisse in der Umgebung des Geländes;
- Lageplan (Darstellung des Landeplatzes), Maßstab 1:2.500;
- Längsschnitt, Maßstab 1:25.000/2500;
- Querschnitte I-III, Maßstab 1:2.500/2.500;
- Gutachten der Firma Müller-BBM GmbH, Dresden vom 06.02.1998 (Bericht Nr. 35978/1), Ermittlung des Fluglärm-Beurteilungspegels in den umliegenden Ortslagen;
- Abschrift der Eintragung des Vereines in das Vereinsregister und Abschrift der Satzung vom 22.03.2000;
- Pachtverträge vom 20.03.1999, 24.03.1999, und 09.06.1999 sowie Nutzungsvertrag vom 27.04.1999 nebst Flurstückskarten, Maßstab 1:2.500;
- verschiedene Bilder, Nachweise und Genehmigungsurkunden u. a..

Das Regierungspräsidium Dresden gab folgenden Fachbehörden, Gebietskörperschaften und Trägern öffentlicher Belange Gelegenheit zum Antrag des Luftsportvereins Torgau-Beilrode e. V. Stellung zu nehmen:

- Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft und Arbeit als oberste Landesluftfahrtbehörde,
- Regierungspräsidium Leipzig, Abteilung: Umwelt und Raumordnung,
- Landratsamt Torgau-Oschatz,
- Stadtverwaltung Torgau,
- Gemeindeverwaltung Beilrode,
- Gemeindeverwaltung Großtreben-Zwethau,
- Deutsche Flugsicherung GmbH, Hauptverwaltung,
- Regionaler Planungsverband Westsachsen,
- Straßenbauamt Döbeln-Torgau,
- ESSAG, Energieversorgung Spree-Schwarze Elster AG,
- Energie Sachsen Brandenburg AG envia,
- Verbundnetz Gas AG,
- Deutsche Telekom AG,
- Staatliches Amt für Landwirtschaft,
- Sächsisches Forstamt Falkenberg,
- Zweckverband Wasserversorgung und Abwasserbeseitigung Torgau-Westelbien,
- Trinkwasser-/Abwasserzweckverband Ostelbien Beilrode-Arzberg,
- Luftsportverband Sachsen e. V.,
- Deutsche Bahn AG,
- Staatliches Umweltfachamt Leipzig,
- Staatliches Vermessungsamt Torgau,
- Staatliches Amt für ländliche Neuordnung Wurzen.

Keine Einwände gegen das Vorhaben äußerten der Zweckverband Beilrode-Arzberg, das Sächsische Forstamt Falkenberg, der Regionale Planungsverband Westsachsen, das Staatliche Amt für Landwirtschaft, das Staatliche Vermessungsamt Torgau, die Gesellschaft für Dokumentation und Telekommunikation (Verbundnetz Gas AG), die envia Energie Sachsen Brandenburg AG und die Deutsche Flugsicherung GmbH.

Die Deutsche Flugsicherung GmbH nahm mit Schreiben vom 25.09.2000 entsprechend § 31 Abs. 3 LuftVG Stellung. Sie erhob keine Einwände und machte darauf aufmerksam, dass bedingt durch das nördlich vorgelagerte und generell montags bis freitags aktive Flugbeschränkungsgebiet ED-R 70 (Holzdorf) die Manövrierefreiheit sowohl für Platzrundenflüge als auch für An- und Abflüge im nördlichen Bereich eingeschränkt sei. Die durch die DFS beteiligte Wehrbereichsverwaltung VII äußerte ebenfalls keine Bedenken. Die Fachstelle verwies jedoch darauf, dass der Sonderlandeplatz im militärischen Tieffluggelände der Bundesrepublik Deutschland liege und in diesem Bereich während der Tagtiefflugbetriebszeiten Flugbetrieb nach Sichtflugregeln mit militärischen Strahlflugzeugen grundsätzlich in Mindestflughöhen von 1.000 ft ü. GND, mit Ausnahme des BMVg im beschränkten Umfang aber auch in Mindestflughöhen von 500 ft ü. GND, sowie militärischen Propellerflugzeugen und Hubschraubern auch unterhalb der genannten Höhe durchgeführt werden. Daher sei die Platzrundenhöhe für Motorflugbetrieb in 1.100 ft ü. NN und die Platzrunde für Ultraleichtflugzeuge in 700 ft ü. NN festzulegen. Weiterhin sollten die An- und Abflugrouten nicht in der militärischen Tiefflughöhe liegen.

Das Landratsamt Torgau-Oschatz gab mit Schreiben vom 12.09.2000 seine Stellungnahme ab. In dieser Hinsicht wurden keine grundsätzlichen Bedenken gegen das Vorhaben vorgebracht. Es wurde der Hinweis gegeben, dass die als Anlage beigefügte Stellungnahme der unteren Denkmalschutzbehörde zu berücksichtigen sei, falls im Zusammenhang mit der Genehmigung zur Anlage und zum Betrieb des Sonderlandeplatzes Baumaßnahmen geplant seien. Des Weiteren wurde im Hinblick auf den Naturschutz ausgeführt, dass vorbehaltlich der naturschutzfachlichen Stellungnahme des Staatlichen Umweltfachamtes Leipzig, insbesondere zu möglichen Beeinträchtigungen des in der Nähe befindlichen Europäischen Vogelschutzgebietes (SPA) "Teichgebiet und Elbaue bei Torgau" keine naturschutzrechtlichen Einwände bestehen würden, da der Sonderlandeplatz Torgau-Beilrode bereits in der Vergangenheit als Außenstart- und -landegelände gemäß § 25 LuftVG existiere.

Die Deutsche Telekom AG gab mit Schreiben vom 19.09.2000 bekannt, dass sich im Planbereich Fernmeldeanlagen der Deutschen Telekom befinden. Sie verwies zudem auf eine DTAG-Richtfunktrasse und auf Antennenträger in unmittelbarer Nachbarschaft zum Sonderlandeplatz Torgau/Beilrode.

Der Regionale Planungsverband Westsachsen brachte am 11.09.2000 zum Ausdruck, dass aus regionalplanerischer Sicht gegen das Projekt keine Bedenken bestehen. Nach dem Regionalplan Westsachsen (Z 6.1.5.2 i. V. m. Z 6.1.5.5, einschließlich Begründungen) sei der Flugplatz Torgau/Beilrode als Sonderlandeplatz zu ent-

wickeln. Dabei hätte er zwar vorwiegend Bedeutung für den Luftsport, sollte aber auch für den Wirtschaftsflug nutzbar sein.

Zum Vorhaben äußerte sich das Regierungspräsidium Leipzig mit Schreiben vom 18.09.2000. Die Stellungnahme enthielt die Aussagen der Fachreferate: Wirtschaftsförderung, Generalverkehrsplanung, Immissionsschutz sowie Naturschutz- und Landschaftspflege.

Aus raumordnerischer und regionalplanerischer Sicht bestanden grundsätzlich keine Bedenken gegen die beantragte luftrechtliche Genehmigung als Sonderlandeplatz, da das Anliegen in Übereinstimmung mit Satz 2 vom Landesentwicklungsplan-Ziel III.7.5.4 stehe. Gemäß Fachlichem Entwicklungsplan Verkehr (FEV), Grundsatz II.4.2, sichern die Landeplätze und Segelfluggelände den Bedarf der Allgemeinen Luftfahrt ab und sollten erhalten bleiben. In den Regionalplänen könnten für den regionalen Bedarf weitere Flugplätze ausgewiesen werden. Dies sei im zur Genehmigung eingereichten Regionalplan Westsachsen für den Flugplatz Torgau/Beilrode erfolgt.

Das Referat Wirtschaftsförderung erhob keine Bedenken gegen das Vorhaben.

Vom Referat Generalverkehrsplanung wurde mitgeteilt, dass im FEV die Staatsstraße 25 (Ortsumgehung Beilrode) als Vorbehaltsgebiet enthalten sei. Nach dem gegenwärtigen Erkenntnisstand könne diese Ortsumgehung nur westlich von Beilrode geführt werden, so dass sich ein Konflikt mit dem Gelände des Sonderlandeplatzes Torgau/Beilrode ergäbe. Es sei deshalb eine Abstimmung mit dem Straßenbauamt Döbeln-Torgau, als zuständiger unterer Straßenbaubehörde, geboten. Außerdem wurde auf die zur Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplanes angemeldete Ortsumgehung Großtreben/Zwethau für die B 87 verwiesen.

Vom Referat Immissionsschutz wurde angemerkt, dass der Schalleistungspegel keine Aussage über die Ton- und Impulshaltigkeit der Geräusche erlaube. Außerdem sollte dem Betreiber empfohlen werden, den Betrieb von Ultraleichtflugzeugen an Sonn- und Feiertagen wegen deren Geräuschspektrum auf freiwilliger Basis einzuschränken.

Das Referat Naturschutz und Landschaftspflege stellte fest, dass mit Zunahme des Flugbetriebes durch Überfliegen mögliche Beeinträchtigungen für das Europäische Vogelschutzgebiet (SPA-Gebiet) "Teichgebiet und Elbaue bei Torgau" nicht grundsätzlich auszuschließen seien. Der Antragsteller sollte sich daher mit einem avifaunistischen Gutachten dieser Problematik widmen und ggf. die Unbedenklichkeit des Vorhabens auf die Erhaltungsziele nachweisen.

Das Straßenbauamt Döbeln-Torgau teilte am 26.09.2000 mit, dass im Bereich des Sonderlandeplatzes Torgau/Beilrode die Straßenbaumaßnahmen: S 25 - Ortsumgehung Beilrode und B87 - Ortsumgehung Großtreben, Zwethau vorgesehen seien, für die es jedoch noch keine verfestigte Planung gäbe. Weiter führte das Amt aus, dass nach gegenwärtigem Erkenntnisstand die S 25 nur westlich von Beilrode geführt werden könne. Somit würde die Straßentrasse das Gelände des Sonderlandeplatzes im Bereich der vorhandenen Halle tangieren oder sogar durchschneiden. Gemäß Ziel 3.10 des FEV seien die planerischen Voraussetzungen zur Realisierung dieser Ortsumgehung zu schaffen. Auch die B 87 liege im Überflugbereich des Sonderlandeplatzes, so dass aufgrund der genannten Konfliktpunkte das Straßenbauamt Bedenken zum Sonderlandeplatz erhob.

Die envia Energie Sachsen Brandenburg AG brachte am 05.10.2000 zum Ausdruck, dass im Bereich des Vorhabens Versorgungsanlagen des Nieder- und Mittelspannungsnetzes sowie 110-KV-Freileitungen betrieben werden. Sie wies deshalb darauf hin, dass bei einer Kennzeichnung der Masten oder für das Anbringen von Flugwarnkugeln die Kosten vom Veranlasser zu tragen wären.

Das Staatliche Umweltfachamt Leipzig nahm am 28.09.2000 umfassend zum Vorhaben Stellung.

Aus Sicht des Immissionsschutzes wurden Nebenbestimmungen vorgeschlagen und bei der Beurteilung des Fluglärms die eingereichte Schallimmissionsprognose zu Grunde gelegt. Im Ergebnis dieses Gutachtens schätzte das Amt ein, dass insbesondere die in Start- und Landerichtung liegenden Ortslagen Beilrode und Kreischau am stärksten durch den prognostizierten Fluglärm belastet werden. Die ermittelten Fluglärm-Beurteilungspegel liegen dessen ungeachtet merklich unter dem Orientierungswert nach DIN 18005 Teil 1, Beiblatt 1 für allgemeine Wohngebiete von 55 dB(A). Die im Gutachten angegebenen Maximalpegel seien insbesondere für die Ortslagen Kreischau und Beilrode als kritisch anzusehen. Da sich diese jedoch auf selten eintreffende Flugbewegungen sowie mit P1.4 auf eine Flugzeuggruppe beziehen, die nicht zum Antragsgegenstand gehört, wurden sie als unbeachtlich eingeschätzt. Die Fachbehörde regte die Zulassung von Flugbewegungen während der Ruhezeit im Hinblick auf die Forderungen des erhöhten Schallschutzes gemäß § 4 Landeplatz-LärmschutzV an. In der Begründung wurde dazu ausgeführt, dass maßgebend hierfür die konkreten örtlichen Gegebenheiten bezüglich der Ortslagen Kreischau und Beilrode seien. Besonders die vorrangige Nutzung des Landeplatzes für Freizeit Zwecke hätte zur Folge, dass ein erheblicher Anteil der Betriebszeit mit dem erhöhten Erholungsanspruch der Anlieger an den Wochenenden zusammenfalle.

Im Hinblick auf die Belange des Grundwassers vertrat die Fachstelle die Auffassung, dass der Umgang mit wassergefährdenden Stoffen ausschließlich beim manuellen Befüllen der Tanks von Ultraleichtflugzeugen, Motorseglern und Flugzeugen mit Kraftstoff erfolge. Somit sei die Verordnung des Sächsischen Staatsministerium für Umwelt und Landwirtschaft über Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen (SächsVAwS) anzuwenden und eine Verunreinigung des Wassers auszuschließen. Hierzu wurde eine Nebenbestimmung vorgeschlagen und Hinweise gegeben.

Hinsichtlich der Belange des Naturschutzes wurden keine Ausführungen gemacht.

Weitere Stellungnahmen zu dem Vorhaben gingen nicht ein.

Im Rahmen der Bürgerbeteiligung im luftrechtlichen Verfahren wurden die Stadtverwaltung Torgau, die Gemeindeverwaltungen Beilrode und Großtreben-Zwethau mit Schreiben vom 31.07.2000 gebeten, die Antragsunterlagen des Luftsportvereins Torgau/Beilrode e. V. öffentlich auszulegen. Da durch das Vorhaben eventuell in die Rechte weiterer Beteiligter im Sinne von § 13 Abs. 2 VwVfG eingegriffen werde und diesen gemäß § 28 Abs. 1 VwVfG die Möglichkeit eingeräumt werden solle, sich vor Abschluss des luftrechtlichen Verfahrens zu den für die Entscheidung erheblichen Tatsachen zu äußern. Im Anschreiben des Regierungspräsidiums Dresden wurde ausdrücklich auf die entsprechenden Bekanntmachungs- und Einwendungsformalitäten hingewiesen.

Die Unterlagen lagen in der Stadtverwaltung Torgau, Markt 1, 04860 Torgau sowie in den Gemeindeverwaltungen Beilrode, Bahnhofstraße 21, 04886 Beilrode und Großtreben-Zwethau, Sitz Döhlen, Elbaue 64 e, 04886 Döhlen vom 28.08.2000 bis einschließlich 28.09.2000 zur Einsichtnahme für jedermann aus. Einwendungen gegen das Vorhaben sollten schriftlich bis zum 12.10.2000 bei den Gebietskörperschaften oder beim Regierungspräsidium Dresden vorgebracht werden.

Es gingen keine Einwendungen gegen das geplante Vorhaben ein.

II. Entscheidungsgründe

1. Zuständigkeit und Verfahren

Gemäß § 6 Abs. 1 LuftVG dürfen Flugplätze nur mit Genehmigung angelegt und betrieben werden.

1.1 Zuständigkeit

Für die Genehmigung von Landeplätzen ist gemäß § 50 LuftVZO i. V. m. § 31 Abs. 2 Nr. 4 LuftVG i. V. m. § 1 Nr. 6 der Verordnung des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft und Arbeit über Zuständigkeiten auf dem Gebiet der Luftverkehrsverwaltung vom 07.02.1995 (LuftZustVO; SächsGVBl. S. 99), zuletzt geändert durch die 2. Verordnung vom 24.06.1998 (SächsGVBl. S. 289), das Regierungspräsidium Dresden sachlich und örtlich zuständig.

1.2 Verfahren

Die Entscheidung stützt sich auf § 6 Abs. 1 Satz 1 i. V. m. Abs. 2 LuftVG, soweit die Anlage und der Betrieb des Sonderlandeplatzes genehmigt werden und auf § 6 Abs. 1 Satz 4 LuftVG, soweit die Genehmigung mit Nebenbestimmungen verbunden wird.

Die Durchführung eines luftrechtlichen Planfeststellungsverfahrens war nicht erforderlich, weil die Voraussetzungen des § 8 LuftVG nicht vorliegen. Nach § 8 LuftVG muss ein Plan dann festgestellt werden, wenn ein Landeplatz mit beschränktem Bauschutzbereich neu angelegt oder wesentlich verändert wird. Das ist hier nicht zutreffend.

1.3 Kreis der Beteiligten

Das Genehmigungsverfahren wurde ähnlich einem Planfeststellungsverfahren durchgeführt, um allen Beteiligten rechtliches Gehör zu gewähren und ihnen die Geltendmachung ihrer Rechte zu ermöglichen.

In Anlehnung an § 1 SächsVwVfG i. V. m. § 73 Abs. 2 VwVfG wurden die Behörden und Träger öffentlicher Belange, deren Aufgaben durch diese Entscheidung berührt werden, am Verfahren beteiligt und um Stellungnahme gebeten.

Die Unterlagen wurden zudem in Anlehnung an § 1 SächsVwVfG i. V. m. § 73 Abs. 3 VwVfG in der Stadtverwaltung Torgau sowie den Gemeindeverwaltungen Beilrode und Großtreben-Zwethau einen Monat lang zur Einsichtnahme ausgelegt, um allen privaten Dritten, deren Belange berührt sein könnten, Gelegenheit zur Äußerung zu geben.

Für den räumlichen Beteiligungsumgriff wurden die einzelnen Platzrunden und die im Fluglärmgutachten - Bericht Nr. 35978/1 vom 06.02.1998 - untersuchten Immissionspunkte sowie der unmittelbare Flugplatzbereich, in dem die Sicherheitsmindesthöhe zwecks Start oder Landung unterschritten wird, zu Grunde gelegt, so dass die vorangestellten Gebietskörperschaften am Verfahren beteiligt wurden. Durch die Auslegung der Antragsunterlagen in den beteiligten Gemeinden wurden auch deren Einwohner in das Verfahren mit einbezogen. Die Einbeziehung weiterer Gemeinden oder privater Dritter in das Verfahren war nicht erforderlich und wurde auch von keiner Seite gerügt.

2. Materielle Entscheidungsgründe

2.1 Rechtsgrundlage

Die vorliegende Entscheidung war auf der Grundlage von § 6 LuftVG zu treffen. Die Entscheidung stützt sich auf § 6 Abs. 1 Satz 1 i. V. m. Abs. 2 LuftVG, soweit Anlage und Betrieb des Sonderlandeplatzes genehmigt werden. Die Genehmigung mit den Nebenbestimmungen beruht auf § 6 Abs. 1 Satz 3 LuftVG.

Die Erteilung der Genehmigung nach § 6 Abs. 1 LuftVG steht - mit Ausnahme der zwingenden Ausschlussstatbestände des § 6 Abs. 2 Satz 2 LuftVG - im Ermessen der Genehmigungsbehörde.

Bei der Entscheidung über den Antrag des Luftsportvereins waren die für und gegen die Genehmigung eines Sonderlandeplatzes sprechenden öffentlichen und privaten Belange gegeneinander abzuwägen. Da es sich bei einer luftrechtlichen Genehmigung nach § 6 LuftVG zudem um eine Planungsentscheidung handelt, gelten für sie die allgemeinen Grundsätze rechtsstaatlicher Planung, so dass im Sinne einer Planrechtfertigung auch geprüft werden musste, ob ein ausreichender Bedarf für den Betrieb des Sonderlandeplatzes Torgau/Beilrode besteht.

2.2 Notwendigkeit des Sonderlandeplatzes

Der Betrieb des Sonderlandeplatzes Torgau/Beilrode ist vernünftigerweise geboten, weil das Vorhaben nach Maßgabe der im Luftverkehrsgesetz verfolgten öffentlichen Ziele erforderlich ist.

Die gravierenden Veränderungen in der Staats- und Wirtschaftsstruktur, die durch die Wiedervereinigung hervorgerufen wurden, führten auch im Freistaat Sachsen zu einem erheblichen Wandel der Luftverkehrsstruktur. Dem Wandel in der Luftverkehrsstruktur ist vor allem durch einen angemessenen Flugplatzaufbau Rechnung zu tragen. Insbesondere durch den Wegfall der Halterschaft der Flugplätze durch die GST entwickelt sich der Flugsport unter veränderten Bedingungen.

Für die Ausübung luftsportlicher Tätigkeiten soll eine angemessene Anzahl von Flugplätzen und Geländen im Freistaat Sachsen bereitgestellt werden. Der Luftsport stellt eine Freizeittätigkeit dar, die vorwiegend in Vereinen ausgeübt wird. Er beschränkt sich im Wesentlichen auf Segelflug, Ballonfahren, Fliegen mit Luftsportgeräten und den Betrieb mit Flugmodellen.

In der Planungsregion Westsachsen ist ein Landeplatz für besondere Zwecke (Sonderlandeplatz) notwendig, welcher den Menschen in der Region die Gelegenheit einräumt, ihre luftsportlichen Interessen auszuüben. Der Luftsport des Platzhalters und seiner Mitglieder, speziell der Flugbetrieb mit Ultraleichtflugzeugen, Hängegleitern und Gleitsegeln, bildet die wesentlichste Grundlage für den Betrieb des Sonderlandeplatzes Torgau/Beilrode. Diese schwerpunktmäßige Ausübung des Luftsportes mit Luftsportgeräten drückt sich zudem in der Zweckbestimmung des Landeplatzes (vgl. Abschnitt A., Ziffer I., Nr. 3) aus. In diesem Zusammenhang ist nicht zu unterschätzen, dass die Anbindung an den Luftverkehr aus wirtschaftlicher Sicht im Interesse der Region liegt. Der Ultraleichtflug als einfachste und leichteste Art des bemannten Motorfluges bietet den Bürgern die Nutzungsmöglichkeit des Verkehrsträgers "Allgemeine Luftfahrt". Durch die weitere Entwicklung auf technischem Gebiet und der Verbesserung der Flugeigenschaften dieser Art von Luftfahrzeugen wird es zukünftig schon möglich sein, Ultraleichtflugzeuge für den Geschäftsreise- oder Wirtschaftsflugverkehr einzusetzen.

Nach Auffassung der Genehmigungsbehörde wird dagegen der gewerbliche und nichtgewerbliche Geschäftsflugverkehr sowie Werksverkehr mit Flugzeu-

gen bis 2.000 kg MPW, also die Flugzeugklassen „E“ und „G“, den Landeplatz in Beilrode nur im geringen Maße (ca. 5 - 10 % der jährlichen Flugbewegungen) nutzen, da die luftfahrttechnischen Bedingungen und logistischen Voraussetzungen für den Flugbetrieb an den umliegenden Verkehrs- und Sonderlandeplätzen bedeutend besser sind, als am Sonderlandeplatz Torgau/Beilrode. Zudem ist die Nutzung Dritter immer an die Zustimmung des Platzhalters gebunden (PPR-Regelung).

Des Weiteren gehört eine bedarfsgerechte Infrastruktur für die Luftfahrt neben dem Ausbau eines leistungsfähigen Straßen-, Wasserstraßen- und Schienennetzes zu den Aufgaben staatlicher Daseinsvorsorge im Bereich des Verkehrs. In der Verkehrspolitik des Freistaates Sachsen wird daher grundsätzlich angestrebt, leistungsfähige Verkehrsinfrastrukturen zu schaffen und die Einbindung des Freistaates in das nationale und internationale Luftverkehrsnetz sicherzustellen. Hierfür sollen unterhalb der Ebene der Flughäfen für kleines und mittleres Fluggerät geeignete Verkehrslandeplätze eine nachfragegerechte Bedienung der Bedürfnisse in den einzelnen Planungsregionen gewährleisten, um die Standortqualität der Regionen zu verbessern. Gleichmaßen tragen Sonderlandeplätze dazu bei, ein flächendeckendes und leistungsfähiges Luftverkehrsnetz zu garantieren, da sie unterhalb der Verkehrsflughäfen und Verkehrslandeplätze fungieren und damit eine der kleinsten Kategorien von Flugplätzen darstellen. Sie sind für die "Allgemeine Luftfahrt" unverzichtbar. Die Bezeichnung "Allgemeine Luftfahrt" ist eine wortgetreue Übersetzung des amerikanischen Begriffs "General Aviation", wobei der gesamte, außerhalb des Fluglinien- und Charterverkehrs (Pauschalreiseverkehr) durchgeführte, gewerbliche und nicht-gewerbliche Flugbetrieb zur Beförderung von Personen und Sachen bzw. zur Ausführung von Dienstleistungen in der Allgemeinen Luftfahrt zusammengefasst wird. Dazu zählt ebenso der Betrieb mit Luftsportgeräten.

Zu der Frage, ob es Alternativen zur beantragten Genehmigung gibt, ist zunächst festzuhalten, dass es hier nicht um die reine Neuanlage eines Flugplatzes geht, da das Fluggelände bereits in den 70er Jahren nach den damals geltenden „Richtlinien für die Wartung und Instandhaltung von Flugbetriebsflächen (Rasenplätze)“ des Ministeriums für Verkehrswesen der DDR, Hauptverwaltung der Zivilen Luftfahrt, angelegt wurde und seither für den Flugbetrieb zugelassen ist. Zudem wird das Fluggelände in seiner Gestalt nicht verändert. Ein Ausbau des derzeit bestehenden Fluggeländes ist weder erforderlich noch geplant. Alle zur Durchführung des Flugbetriebes benötigten Anlagen sind vorhanden. Im Übrigen sind geeignete Planungsalternativen nach Überzeugung der Genehmigungsbehörde nicht erkennbar. Eine Verlagerung des Luftverkehrsbedarfs auf andere Flugplätze ist grundsätzlich keine verfolgenswerte Alternative zur Erteilung dieser luftrechtlichen Genehmigung. Ein dezentrales Flugplatzsystem, dessen Bestandteil auch der Beilroder Flugplatz ist, hat sich in Deutschland bewährt. Die Verteilung des Luftverkehrsgeschehens führt beispielsweise nicht nur zu einer - insbesondere im Geschäftsreiseverkehr - relevanten Einsparung von Reisezeiten, was auch aufgrund der hauptsächlich luftsportlichen Nutzung des Sonderlandeplatzes nicht bezweckt wird.

Mit der Zulassung des Sonderlandeplatzes Torgau/Beilrode wird einerseits das Freizeitangebot erheblich bereichert und andererseits die Attraktivität und Standortqualität der Region verbessert. Ohne die Genehmigung des Sonderlandeplatzes besteht für Interessenten keine Möglichkeit, in zumutbarer Weise am Luftverkehr teilzunehmen, weil Luftfahrzeuge nur von genehmigten Flugplätzen aus betrieben werden dürfen (Flugplatzzwang).

Aus alledem ist das Vorhaben gerechtfertigt.

2.3 Würdigung des Vorhabens nach § 6 LuftVG

Vor Erteilung der Genehmigung ist gemäß § 6 Abs. 2 Satz 1 LuftVG insbesondere zu prüfen, ob die geplante Maßnahme den Erfordernissen der Raumordnung entspricht und ob die Erfordernisse des Naturschutzes und der Landschaftspflege sowie des Städtebaus und der Schutz vor Fluglärm angemessen berücksichtigt sind. Ist das in Aussicht genommene Gelände ungeeignet oder rechtfertigen Tatsachen die Annahme, dass die öffentliche Sicherheit oder Ordnung gefährdet wird, ist die Genehmigung zu versagen.

Da hier das ehemalige Agrargrundfluggelände Beilrode bereits in der Vergangenheit angelegt und betrieben worden ist, war im gegenwärtigen Verfahren nur zu prüfen, ob Tatsachen vorliegen, die dem weiteren Betrieb des Geländes entgegenstehen und eine Versagung der Genehmigung als Sonderlandeplatz Torgau/Beilrode rechtfertigen würden, und ob die Anlage den bundesrechtlichen Vorschriften und Richtlinien entspricht.

Die Voraussetzungen des § 6 LuftVG liegen vor. Die Maßnahme erfüllt die Voraussetzungen des § 6 Abs. 2 LuftVG. Sie entspricht den Erfordernissen der Raumordnung. Die Erfordernisse des Städtebaus, des Naturschutzes und der Landschaftspflege und der Schutz vor Fluglärm finden angemessene Berücksichtigung. Das Fluggelände ist zum Betrieb eines Sonderlandeplatz der Klasse 3 nach bundesdeutschen Richtlinien geeignet. Es liegen keinerlei Tatsachen vor, die begründen, dass die öffentliche Sicherheit oder Ordnung gefährdet wird.

2.3.1 Erfordernisse der Raumordnung

Die Genehmigung für den Sonderlandeplatz Torgau/Beilrode entspricht den Erfordernissen der Raumordnung. Diese Erfordernisse ergeben sich aus den Grundsätzen der Raumordnung (§ 2 ROG), die auf Landesebene in den Entwicklungs- und Regionalplänen konkretisiert werden.

Das Vorhaben befindet sich in Übereinstimmung mit den grundsätzlichen Aussagen des Landesentwicklungsplanes, Fachlichen Entwicklungsplans Verkehr, dass bei entsprechendem Bedarf weitere Flugplätze zu den bereits vorhandenen angelegt werden können. Der Sonderlandeplatz Torgau/Beilrode wurde bereits symbolhaft in dem am 26.06.1998 als Satzung beschlossenen Regionalplan Westsachsen dargestellt. Nach der Festsetzung Z 6.1.5.2 i. V. m. Z 6.1.5.5 im Regionalplan ist es das Ziel, den Flugplatz Torgau/Beilrode als Sonderlandeplatz zu entwickeln.

Die Genehmigungsbehörde hatte bei ihrer Entscheidung das Ziel 7.5.4 des Landesentwicklungsplanes, die Vorgaben des Regionalplans Westsachsen - Ziele 6.1.5.2 und 6.1.5.5 - und den Grundsatz G 4.2 im Fachlichen Entwicklungsplan Verkehr des Freistaates Sachsen als verbindliche Planaussage zu beachten. Ergänzend dazu wird nochmals auf die Stellungnahmen der höheren Raumordnungsbehörde im Regierungspräsidium Leipzig und des Regionalen Planungsverbandes Westsachsen Bezug genommen.

Das Vorhaben ist demnach mit den Erfordernissen der Raumordnung vereinbar. In dieser Hinsicht wurden auch keine Einwände vorgetragen.

2.3.2 Erfordernisse des Naturschutzes und der Landschaftspflege

Die Erfordernisse des Naturschutzes und der Landschaftspflege sind angemessen berücksichtigt. Die Genehmigungsbehörde hat die Verträglichkeit des zur Genehmigung gestellten Projektes anhand der in den §§ 1 und 2 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) und im Sächsischen Naturschutzgesetz (Säch-NatSchG) festgesetzten Ziele und Grundsätze von Naturschutz und Landschaftspflege überprüft. Die Überprüfung führte zum Ergebnis, dass das beantragte Vorhaben mit den Belangen von Naturschutz und Landschaftspflege vereinbar ist.

Im Ergebnis der Überprüfung ist festzuhalten, dass durch die Genehmigung des Sonderlandeplatzes Torgau/Beilrode die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege nicht wesentlich berührt werden. Eine bereits vorhandene und angelegte Flugplatzfläche mit Grasstart- und -landebahn, Sicherheitsstreifen, Abstellflächen und Wirtschaftsbereich stellt eine nur geringfügige Störung des naturnahen Geländes dar, zumal durch die vorliegende Genehmigung auch nur die Weiterführung des Flugbetriebes in dem hauptsächlichen Umfang, in dem er seit Anfang der 90er Jahre stattgefunden hat, auf der rechtlichen Grundlage des § 6 LuftVG ermöglicht werden soll. Gleichmaßen wird mit der Genehmigung kein Eingriff in Natur und Landschaft nach § 8 Abs. 1 Säch-

sNatSchG vorgenommen, da keinerlei Veränderungen der Gestalt oder der Nutzung von Grundflächen, die die Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes erheblich beeinträchtigen können, gestattet werden. Das Fluggelände wird in seiner Gestalt nicht verändert.

Im Anhörungsverfahren wurde von der höheren Naturschutzbehörde die Auffassung vertreten, dass mögliche Beeinträchtigungen für das Europäische Vogelschutzgebiet (SPA-Gebiet) "Teichgebiet und Elbaue bei Torgau" durch Flugbetriebszunahme und Überflüge nicht grundsätzlich auszuschließen seien. Die Erstellung eines avifaunistischen Gutachtens wurde angeregt.

Die Auffassung wird von der Genehmigungsbehörde nicht geteilt, so dass das Nachfordern dieses Gutachtens ebensowenig erforderlich ist. Das Fluggelände liegt in ausreichend großer Entfernung zum Schutzgebiet, so dass keine wesentlichen Beeinträchtigungen durch Fluglärm zu erwarten sind. Auch das Platzrundensystem tangiert das Teichgebiet und die Elbaue bei Torgau nicht. Somit finden die Überflüge nur in den gesetzlich festgelegten Mindestüberflughöhen (vgl. § 6 LuftVO) statt und werden nicht bedeutend durch den Beilroder Flugbetrieb hervorgerufen. In diesem Zusammenhang wird nochmals darauf verwiesen, dass der seit der Wende auf dem Flugplatz in Beilrode absolvierte Flugbetrieb mit Luftsportgeräten nicht wesentlich in Art und Umfang verändert, sondern lediglich auf einer dauerhaften Rechtsgrundlage durchgeführt werden soll. Im Übrigen ist der Agrarflug in den 70er und 80er Jahren nicht mit dem gegenwärtigen und zukünftigen Flugbetrieb in Beilrode zu vergleichen. Jener Motorflugbetrieb im Rahmen der aviochemischen Flüge und zur Stationierung von Flugzeugen wird auf dem Flugplatz in Beilrode nicht stattfinden. Es kann deshalb davon ausgegangen werden, da sich viele Vogelarten nach der Wende bei bestehendem zivilen Flugbetrieb in den Nachbargebieten angesiedelt haben, dass die Vögel durch den Luftsportgerätebetrieb nicht weiter beeinträchtigt werden. Mit einer Abwanderung oder Vergrämung aufgrund des Flugbetriebes ist daher nicht zu rechnen.

Nach alledem bleibt festzuhalten, dass das Vorhaben mit den Belangen des Naturschutzes und der Landschaftspflege zu vereinbaren ist.

2.3.3 Erfordernisse des Städtebaus

Die Erfordernisse des Städtebaus sind angemessen berücksichtigt. Durch den genehmigten Flugplatzbetrieb werden keinerlei hinreichend bestimmte gemeindliche Planungen gestört oder wesentliche Teile von Gemeindegebieten einer durchsetzbaren Planung entzogen. Ein Bauschutzbereich gemäß § 17 LuftVG wurde darüber hinaus nicht festgesetzt. Auch haben die Anrainergemeinden gegen den Betrieb des Sonderlandeplatzes keine Einwände erhoben.

Sofern das Landratsamt Torgau-Oschatz, vorrangig untere Denkmalschutzbehörde, Hinweise im Hinblick auf die Baumaßnahmen gab, wird hierzu angemerkt, dass es sich im vorliegenden Fall um eine luftrechtliche Genehmigung

nach § 6 LuftVG handelt, die nicht nach anderen Rechtsvorschriften erforderliche Genehmigungen oder Erlaubnisse ersetzt. Wegen der fehlenden Konzentrationswirkung des luftrechtlichen Genehmigungsverfahrens ist der Flugplatzhalter gezwungen, bei Errichtung baulicher Anlagen o. ä. alle anderen öffentlich-rechtlichen Erlaubnisse und Genehmigungen in eigenständigen Verfahren bei den zuständigen Genehmigungsbehörden einzuholen.

2.3.4 Eignung des Geländes

Das Erfordernis der Eignung im Sinne des § 6 Abs. 2 Satz 2 LuftVG stellt auf flugtechnische Gesichtspunkte ab. Die vom Bundesminister für Verkehr erlassenen „Richtlinien für die Genehmigung der Anlage und des Betriebs von Landeplätzen für Flugzeuge“ (NfL Teil I - 278/68) sowie auch die Richtlinien für Luftsportgeräte, welche nur auf Landeplätzen mit Flugbetrieb nach Sichtflugregeln (VFR) unter Sichtwetterbedingungen (VMC) anwendbar sind, haben die wesentlichen Merkmale eines Flugplatzes zum Gegenstand, wie: Start- und Landebahn, deren Streifen, die innere Hindernisbegrenzungsfläche (An- und Abflugfläche und seitliche Übergangsfläche) und äußere Hindernisbegrenzungsfläche (Horizontalfläche und obere Übergangsfläche) sowie die Rollbahnen u. a..

Das Gelände in Beilrode ist zur Anlage und zum Betrieb eines Sonderlandeplatzes der Klasse 3 entsprechend den Vorgaben der BMV-Richtlinien und mit den im Abschnitt A, Ziffer I, Nr. 2, gestatteten Luftfahrzeugarten geeignet. Zu diesem Ergebnis ist auch der freie Sachverständige in seinem Gutachten vom 27.12.1999 gekommen, welches durch das Regierungspräsidium Dresden geprüft wurde. Die Genehmigungsbehörde folgt dem Gutachten, da keinerlei Anhaltspunkte dafür vorliegen, dass die Angaben in der Beurteilung unrichtig sein könnten. Die Ausführungen des Sachverständigen sind sachlich nachvollziehbar.

Überdies wurde die Eignung des Geländes auch durch den Betrieb des Außenstartgeländes mit Luftsportgeräten in der Vergangenheit unter Beweis gestellt. Somit bestehen nach Auffassung des Regierungspräsidiums Dresden an der Geeignetheit des Sonderlandeplatzes Torgau/Beilrode keinerlei Zweifel.

In den Antragsunterlagen wurden mit Hindernis-Nr. 7 die im östlichen An- und Abflugsektor befindlichen Bäume (Pappeln) aufgelistet. Sie sind mittlerweile beseitigt worden. Somit stellen sie keine Hindernisse mehr dar, so dass eine Verschiebung der Landeschwelle THR 26 bahneinwärts nicht erforderlich ist. Wie im Eignungsgutachten zutreffend ausgeführt, muss ebenfalls nicht die Schwelle THR 08 versetzt werden, da ein Abstand von ca. 300 m zur Eisenbahnoberleitung bzw. Bahntrasse (Hindernis-Nr. 3a) besteht. Die Bahntrasse wird somit mit ausreichender Sicherheit überflogen und die geforderten Freiräume gemäß den „Richtlinien über die Abstände zwischen Flugplätzen und Starkstromleitungen, Eisenbahnen und Wasserstraßen“ eingehalten.

2.3.5 Öffentliche Sicherheit und Ordnung

Es liegen keinerlei Tatsachen vor, die die Annahme rechtfertigen, dass die öffentliche Sicherheit und Ordnung durch den genehmigten Flugbetrieb gefährdet werden.

Tatsachen rechtfertigen dann die Annahme einer Gefahr für die öffentliche Sicherheit und Ordnung, wenn sie für sich oder im Zusammenhang mit anderen Tatsachen bei objektiver Betrachtung mit hinreichender Wahrscheinlichkeit erwarten lassen, dass die durch die Begriffe öffentliche Sicherheit und Ordnung geschützten Rechtsgüter verletzt werden können. Solche Tatsachen sind insbesondere Flug- und Bodenschall, Luftverschmutzungen, Abgasemissionen, Lage zu öffentlichen Verkehrswegen, wie Straßen und Schiene, Brandschutz etc..

Im Anhörungsverfahren stellte die Wehrbereichsverwaltung die Forderung auf, dass aufgrund des militärischen Tagtieffluggebietes in der Bundesrepublik Deutschland die Platzrundenhöhe für Motorflugbetrieb in 1.100 ft ü. NN und die Platzrunde für Ultraleichtflugzeuge in 700 ft ü. NN festzulegen sei.

Die Forderungen sind teilweise unbegründet. Die Motorflugplatzrundenhöhe von 1.100 ft ü. NN ist bereits im Antrag vollständig berücksichtigt, so dass es dazu keiner Änderung bedarf. Dagegen muss die Platzrundenhöhe für Ultraleichtflugzeuge nicht auf die geforderte Höhe von 700 ft ü. NN gesenkt werden, da wie zutreffend die Deutsche Flugsicherung in ihrer Stellungnahme vom 25.09.2000 ausführt, ist das in den Antragsunterlagen enthaltene Platzrunden-system richtlinienkonform mit den „Grundsätzen des Bundes und der Länder für die Regelung des Flugplatzverkehrs an Flugplätzen ohne Flugverkehrskontrollstelle“ (vgl. NfL II-37/00). Diese Richtlinien berücksichtigen hinreichend die Belange der militärischen Luftfahrt, da die UL-Platzrundenhöhe zwischen 600 ft und 800 ft GND (vgl. 2.2.2 der Grundsätze) liegen sollte, die im vorliegenden Fall eingehalten wird. Zur Gewährleistung der Luftverkehrssicherheit kommt nach Überzeugung der Genehmigungsbehörde eine weitere Absenkung der UL-Platzrundenhöhe um 100 ft aufgrund der vorhandenen Hindernissituation in der Flugplatzumgebung, z. B. Masten und Hochspannungsleitungen, nicht in Betracht. Der von der Flugsicherung - DFS - gegebene Hinweis über das naheliegende ED-R 70 wurde in der Sichtanflugkarte und in den Regelungen des Flugplatzverkehrs bedacht.

Die envia Energie Sachsen Brandenburg AG gab den Hinweis, dass im Bereich des Sonderlandeplatzes Versorgungsanlagen des Nieder- und Mittelspannungsnetzes sowie 110-kV-Freileitungen betrieben werden und eventuell gekennzeichnet werden müssten.

Nach Prüfung der Sachlage ist die Luftfahrtbehörde zu dem Ergebnis gekommen, dass die erwähnten Leitungen und Anlagen nicht die relevanten Hindernisbegrenzungsflächen des Sonderlandeplatzes der Klasse 3 nach den Richtlinien durchstoßen. Das betrifft vorrangig die nördlich und östlich verlaufende 110-kV-Freileitung. Hier ist eine ausreichende Überflughöhe gemäß den verwaltungsinternen „Richtlinien über die Abstände zwischen Flugplätzen und

Starkstromleitungen, Eisenbahnen und Wasserstraßen“ (vom 05.04.1982) gewährleistet. Unter Zugrundelegung einer Anfluggrundlinie von 1:10 ist eine Ausstattung der höchstgelegenen Masten und entsprechenden Seile mit Kugelmarkern o. ä. nicht erforderlich.

Die Fachstelle im Staatlichen Umweltfachamt Leipzig hat eine Nebenbestimmung im Hinblick auf den Umgang mit wassergefährdenden Stoffen zum Gewässerschutz vorgeschlagen, die in der Auflage Nr. 23 berücksichtigt wurde. Im Übrigen ist der ordnungsgemäße Umgang mit wassergefährdenden Stoffen durch die Flugplatzbenutzungsordnung mit dazugehörigen Sicherheitsbestimmungen gewährleistet. Auffangwannen und abgedichteter Untergrund sind auf dem Flugplatzgelände vorhanden.

Die Deutsche Telekom AG hat im Verfahren auf die DTAG-Richtfunktrasse und Antennenträger in unmittelbarer Nachbarschaft hingewiesen.

Die vier genannten Antennenträger nahe der Ortschaften: Torgau, Arzberg, Döblichau und Dommitzsch liegen in ausreichender Entfernung zum Sonderlandeplatz und dessen Platzrundensystem, eine Gefährdung des Luftverkehrs ist daher auszuschließen. Die Richtfunktrasse verläuft nördlich und schneidet die UL-Platzrunde nicht unmittelbar. Es ist deshalb davon auszugehen, dass keine Beeinträchtigung des Richtfunkes durch den Flugbetrieb stattfindet, was die Erfahrungen in den zurückliegenden Jahren bestätigen.

Das Straßenbauamt Döbeln-Torgau gab zu bedenken, dass die S 25 Ortsumgehung Beilrode und S 87 Ortsumgehung Großdreben-Zwethau das Planungsgebiet tangieren. Insbesondere sei die S 25 nur westlich von Beilrode entlangzuführen, so dass die Straßentrasse das Gelände des Sonderlandeplatzes im Bereich der vorhandenen Halle berühre. Auch diese Bedenken wurden vom Regierungspräsidium Leipzig, Referat Generalverkehrsplanung, in der Stellungnahme vorgetragen.

Der Sachverhalt wurde von der Luftfahrtbehörde geprüft. Keine Konfliktpunkte bestehen zwischen der B 87 und der westlichen An- und Abflugfläche des Sonderlandeplatzes, da diese Ortsumgehung in größerer Entfernung zur Start- und Landebahn verläuft. Dementsprechend werden die geforderten Sicherheitsräume zwischen Lichtraumprofil der Straße und den Überflughöhen startender und landender Flugzeuge nach den „Richtlinien über die Abstände zwischen Straßen und Flugplätzen“ vom 19.01.1982 eingehalten.

Im Hinblick auf die geplante Ortsumgehung S 25 ist Folgendes zu sagen. Nach Auffassung der Luftfahrtbehörde war die beantragte Genehmigung zum Betrieb des Sonderlandeplatzes zu erteilen, da es sich vorliegend um Vorstellungen über den möglichen Verlauf der S 25 handelt und demzufolge noch keine hinreichend bestimmte Planung zu erkennen ist. In der Ausführungsplanung und in der Entscheidung über die genaue Führung der Straße wird sich mit Sicherheit die Variante als sachlich gerechtfertigt herausstellen, die sowohl den Interessen des Straßenverkehrs, als auch den Interessen des Flugplatzhalters - Luftsportverein - gleichermaßen Rechnung trägt. Im Rahmen dieses straßenrechtlichen Verfahrens für die S 25 können dann Einzelheiten näher geprüft und Folge-

maßnahmen, beispielsweise Änderung der luftrechtlichen Genehmigung (vgl. § 6 Abs. 4 Satz 2 LuftVG), festgelegt werden. Eine diesbezügliche Abstimmung hält auch die Luftfahrtbehörde für geboten.

Vorliegend ist unter Berücksichtigung der gegebenen Hinweise keine Gefährdung der öffentlichen Sicherheit oder Ordnung erkennbar. Der Flugbetrieb auf dem Sonderlandeplatz Torgau/Beilrode kann ordnungsgemäß und sicher durchgeführt werden.

2.3.6 Schutz vor Fluglärm

Der Schutz vor Fluglärm fand in der Genehmigung angemessene Berücksichtigung. Erhebliche Beeinträchtigungen durch den Flugbetrieb sind nicht gegeben. Ob eine Beeinträchtigung erheblich ist, bestimmt sich aus dem Gesichtspunkt der Zumutbarkeit. Danach sind solche Fluglärmgeräusche erheblich, die der jeweiligen Umgebung und Rücksicht auf deren durch die Gebietsart und die konkreten tatsächlichen Verhältnisse bestimmte Schutzwürdigkeit und Schutzbedürftigkeit nicht mehr zugemutet werden können.

Die Entscheidung über die Zumutbarkeit von Fluglärm hängt von den Verhältnissen des Einzelfalles ab und obliegt der Beurteilung der Genehmigungsbehörde, weil gesetzliche Vorgaben über Faktoren und Grenzwerte für die Bewertung der Zumutbarkeit von Fluglärm in der Umgebung von Landeplätzen bislang nicht existieren.

Beispielsweise ist das Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm nach seinem Zweck nicht dazu bestimmt, Aussagen über die individuelle Zumutbarkeit von Fluglärm durch Flugbewegungen auf einem Sonderlandeplatz zu treffen oder gar Grenzwerte festzulegen. Soweit in anderen Regelwerken Grenz- oder Orientierungswerte für die Beurteilung von Schallimmissionen enthalten sind, wie etwa in der 16. Verordnung (Verkehrslärmschutzverordnung-16. BImSchV vom 12.06.1990) zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes, der Technischen Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA-Lärm vom 01.11.1998), der DIN 18005 - Schallschutz im Städtebau, Berechnungsverfahren; schalltechnische Orientierungswerte für die städtebauliche Planung (Mai 1987), der VDI 2058 - Beurteilung von Arbeitslärm in der Nachbarschaft oder der DIN 4109 - Schallschutz im Hochbau, - können diese mangels Vergleichbarkeit mit den Auswirkungen von Fluggeräuschen und aufgrund anderer Zielsetzungen nicht unmittelbar herangezogen werden. Auch die DIN 45643 (Messung und Beurteilung von Flugzeuggeräuschen) legt keine Werte für die Zumutbarkeit von luftverkehrsbedingten Immissionen fest. Entsprechend den Vorgaben der Rechtsprechung kann die Beurteilung der Zumutbarkeit von Fluglärm unter Würdigung aller Umstände des Einzelfalles erfolgen.

Im Rahmen der vorzunehmenden Betrachtung hat die Genehmigungsbehörde jede Lärmbelästigung, die nicht lediglich als geringfügig zu beachten wäre, in

ihre Beurteilung einfließen zu lassen und hierbei auch die Schutzwürdigkeit und Schutzbedürftigkeit der von dem Vorhaben Betroffenen unter Berücksichtigung der bestehenden Vorbelastung in ihre Entscheidung einzustellen.

Zur Ermittlung der vom Luftverkehr ausgehenden Lärmimmissionen liegt der Genehmigungsbehörde die im Auftrag des Vereins erstellte Prognose der Firma Müller-BBM GmbH vom 06.02.1998, Bericht Nr. 35 978/1, über die Fluglärm-Beurteilungspegel und Maximalpegel in den umliegenden Ortslagen des Sonderlandeplatzes Torgau/Beilrode vor.

Von den Ergebnissen der besagten Prognose ist die Genehmigungsbehörde bei der schalltechnischen Bewertung ausgegangen. Sie konnte dem eingereichten Gutachten folgen, da keinerlei Anhaltspunkte für eine Unrichtigkeit der Ausführungen vorliegen. Die Erarbeitung des Gutachtens wurde nach den anerkannten Methoden der Wissenschaft erstellt und ist nach Überzeugung der Genehmigungsbehörde sachlich nachvollziehbar.

Nach Auffassung des Regierungspräsidiums Dresden ist die zu Grunde gelegte Berechnungsmethode geeignet, weil die DIN 45643 (Messung und Beurteilung von Flugzeuggeräuschen, Teil 1 und 3) neben der Messung und Beurteilung von Fluggeräuschen insbesondere die Ermittlung des Beurteilungspegels in der Umgebung von Flugplätzen behandelt und damit die spezifischen Eigenschaften von Fluggeräuschen gegenüber andersartigem Lärm berücksichtigt. Unter anderem werden entgegen anderer Regelwerke die Fluggeräusch-Beurteilungspegel aus den Einzelereignispegeln, der Dauer und der Anzahl der Fluggeräuschereignisse, die über den Bezugszeitraum stattfinden, berechnet. Schallimmissionen durch Geräusche von Luftfahrzeugen unterliegen einer Vielzahl von Einflussgrößen. Zu ihrer Ermittlung ist daher eine einheitliche Vorgehensweise von der Datenerfassung bis zur Berechnung erforderlich, um die Vergleichs- und Bewertbarkeit der Ergebnisse zu gewährleisten.

Für Verkehrs- oder Sonderlandeplätze und sonstige Flugplätze, die nicht dem Geltungsbereich des Fluglärmgesetzes unterliegen, sollte demgemäß zur Berechnung der Fluggeräusch-Beurteilungspegel die DIN 45643 Verwendung finden, weil sie auch sehr genau die Mess- und Kenngrößen zur Beschreibung von Fluggeräuschen definiert. Gleichmaßen sind die nach DIN 45643, Teil 3, berechneten Beurteilungspegel vor allem geeignet, mit Richt- oder Grenzwerten aus anderen Regelwerken des Schallschutzes verglichen zu werden.

Die Firma Müller-BBM berechnete in nicht zu beanstandender Weise nach obigem Regelwerk die Fluglärm-Beurteilungspegel (L_{rFITag}) und Maximalpegel (L_{ASmax}) von vier in der Nähe des Fluggeländes liegenden Immissionsorten: IO 1-Ortslage Beilrode; IO 2-Ortslage Zwethau; IO 3-Ortslage Kreischau und IO 4-Ortslage Eulenu. Eine Grundlage für die Berechnungen bildete die Flugbewegungszahl in den sechs zusammenhängenden verkehrsreichsten Monaten im Jahr (April-September), die vorliegend mit 10.290 Flugbewegungen, davon entfallen je 10.000 Bewegungen auf die Ultraleichtflugschule und 290 Flugbewegungen auf die Firma FSB Airservice. Ferner legte der Gutachter unter Bezugnahme der Landeplatz-Fluglärmleitlinie die Flugzeuggruppen P 1.1, P1.3 und P1.4 zu Grunde.

Bei der Untersuchung wurde zugleich die Mitwind-Situation angenommen. In Abhängigkeit der Betriebszeit des Flugplatzes war nach der DIN 45643 eine tägliche Beurteilungszeit von 06.00 bis 22.00 Uhr (Tag) - getrennt nach Wochentagen, Sonn- und Feiertagen- maßgebend, so dass auch bei der Ermittlung des Fluglärm-Beurteilungspegels die Zeiten mit erhöhtem Ruhebedürfnis in der Bevölkerung von 06.00 bis 07.00 Uhr und 19.00 bis 22.00 Uhr mit einem Ruhezeitenzuschlag von 6 dB angerechnet wurden, d. h., die Überflüge in diesen Zeitintervallen wurden vierfach gezählt. Darüber hinaus wurde an Sonn- und Feiertagen ein ganztägiger Ruhezeitenzuschlag von 6 dB (A) bedacht, um auch das erhöhte Ruhebedürfnis in der Bevölkerung an den Tagen zu berücksichtigen. Weitere Betrachtungen oder Berechnungen für die Nacht, die im o. g. Regelwerk von 22.00 bis 06.00 Uhr definiert sind, waren nicht erforderlich, weil nur Flugbetrieb bei Tag (VFR/Tag) am Sonderlandeplatz durchgeführt wird. Die einzelnen Hauptstartrichtungen wurden mit jeweils 80 % für die Hauptrichtung 26 und 20 % für die Nebenrichtung 08 angesetzt.

Im schalltechnischen Bericht der Firma Müller-BBM GmbH wurden aus den vorbezeichneten Angaben die in der nachfolgenden Tabelle dargestellten Fluglärm-Beurteilungspegel (L_{rFl}), gesplittet nach den Wochentagen, sowie die Maximalpegel (L_{ASmax}) ermittelt.

Nr	Immissionsort	Fluglärm-Beurteilungspegel			Maximal- pegel L_{ASmax} dB(A)
		L_{rFlTag} dB(A) Montag- Freitag	L_{rFlTag} dB(A) Sonnabend	L_{rFlTag} dB(A) Sonn-/ Feiertag	
1	Ortslage Beilrode	48	≤ 48	≤ 49	≤ 93
2	Ortslage Zwethau	41	≤ 41	≤ 45	≤ 70
3	Ortslage Kreischau	37	≤ 37	≤ 33	≤ 85
4	Ortslage Eulenu	38	≤ 38	≤ 41	≤ 73

Tabelle 1: Fluglärm-Beurteilungspegel (L_{rFlTag}) und Maximalpegel (L_{ASmax}) für die Beurteilungszeit 06.00-22.00 Uhr

Der Gutachter kam zum Ergebnis, dass es durch den Flugbetrieb auf dem Sonderlandeplatz in den o. g. Ortslagen zu Schalleinwirkungen kommt, die jedoch aus akustischer Sicht unbedenklich sind. Für diese Gebiete errechnete der Sachverständige die o. a. Fluglärm-Beurteilungspegel und Maximalpegel. Diese Beurteilungspegel stellen Maximalwerte dar, die nur mit geringer Wahrscheinlichkeit erreicht werden, da immer von den ungünstigsten Annahmen ausgegangen wurde. Gleichmaßen würde sich bei den im Gutachten getroffenen Annahmen der Fluglärm-Beurteilungspegel bei einer Verdopplung der Flugbewegungen um 3 dB (A), bei einer Verdreifachung um 4,8 dB (A) und bei einer Vervielfachung um 6 dB (A) erhöhen. Durch die Annahme der Mitwind-Situation liegen den Berechnungen die günstigen Schallausbreitungen zu

Grunde, d. h., die abgeleiteten Beurteilungspegel werden sich nur im ungünstigsten Fall einstellen, wenn der Wind von den Flugbahnen beim Start und der Platzrunde zu den Immissionsorten hin weht. Bei allen anderen Windrichtungen sind niedrigere Immissionen zu erwarten. Bei Gegenwind und bei erwärmtem Boden können unter Beachtung der VDI-Richtlinie 2714-Schallausbreitung im Freien (Januar 1988) - je nach Abstand und Höhe - Schalldruckpegel auftreten, die wesentlich unter den berechneten Werten liegen. Auch sind für die Immissionsorte IO 3 und IO 4 meteorologisch bedingte Pegelminderungen zu erwarten, da die Hauptwindrichtung aus Westen vorherrscht.

Zunächst ist festzustellen, dass nach Auffassung der Genehmigungsbehörde das zu Grunde gelegte Regelwerk und die Berechnungsmethode der DIN 45643, Teil 3 (s. Ausführungen im Kommentar Luftverkehrsgesetz Hofmann/ Grabherr; § 6 Rd-Nr. 52 und VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 19.06.1989 =DVBl. 1990, 108=Vbl. BW 1990, 56) zur Ermittlung der Fluglärimmissionen geeignet sind, zumal sie sich schon bei anderen bedeutsamen luftrechtlichen Genehmigungsverfahren erprobt haben und hinreichend bekannt sind. Außerdem decken sich die im Gutachten getroffenen Annahmen mit den Erfahrungen der Genehmigungsbehörde aus der Genehmigungs- und der Luftaufsicht über das Außenstartgelände in Beilrode.

In den vorherigen Betrachtungen wurde schon ausgeführt, dass in der Bundesrepublik Deutschland für die Beurteilung der Zumutbarkeit von Fluglärm in der Umgebung von Landeplätzen gesetzliche Vorgaben und Grenzwerte fehlen. Nach Überzeugung der Luftfahrtbehörde können schädliche Umwelteinwirkungen und erhebliche Belästigungen oder Benachteiligungen durch Fluggeräusche in der Regel ausgeschlossen werden, wenn an den Immissionsnachweisorten die „Schalltechnischen Orientierungswerte für die städtebauliche Planung“ nach DIN 18005, Beiblatt 1 nicht wesentlich überschritten werden. Nach Auffassung der Behörde ist die Richtlinie sachgerecht, weil sie nach der Art des betroffenen Baugebietes und nach Tag und Nacht (Bezugszeiten: Tag = 06.00 bis 22.00 Uhr; Nacht = 22.00 bis 06.00 Uhr) unterscheidet und somit die Schutzwürdigkeit und -bedürftigkeit der einzelnen Gebietsarten berücksichtigt.

Dementsprechend ist in der Regel von zumutbaren Belästigungen auszugehen, wenn bei Tag die Werte von 50 dB (A) in reinen Wohngebieten (WR), von 55 dB (A) in allgemeinen Wohngebieten (WA) und von 60 dB (A) in allgemeinen Dorfgebieten (MD) bzw. in Mischgebieten (MI) nicht wesentlich überschritten werden.

Im Hinblick auf ihren Gebietscharakter und nach Maßgabe der tatsächlichen Nutzung lassen sich die Bereiche am IO 1 bis IO 4 als Dorfgebiete/ Mischgebiete und teilweise als allgemeine Wohngebiete einordnen. Somit stellen die allgemeinen Wohngebiete mit dem Immissionsrichtwert von 55 dB(A) die am stärksten schutzbedürftigen Gebiete dar. Ausweislich der Schallimmissionsprognose vom 06.02.1998 und nach deren Ergebnisse (s. Tabelle vorher) sind in keiner der den Flugplatz umgebenden Ortslagen unzumutbare Beeinträchtigungen durch Fluglärm zu erwarten. Der genannte Richtwert von 55 dB(A)

wird an Werktagen sowie an Sonn- und Feiertagen eingehalten und erheblich unterschritten.

Bei 10.290 Flugbewegungen in den sechs verkehrsreichsten Monaten im Jahr sind an den einzelnen Immissionsorten mit Fluglärm-Beurteilungspegeln montags bis sonnabends von 37 - 48 dB(A), sonn- und feiertags von 33 - 49 dB (A) sowie Spitzenpegeln von 70 - 87 dB(A) zu rechnen. Bei den ermittelten Werten ist weder von einer permanenten Lärmbelastung noch von einer verminderten Wohnqualität oder einer Verletzung des Rechts auf Erholung auszugehen, da die vorgenannten Richtwerte in Abhängigkeit des Gebietscharakters eingehalten werden. Selbst bei einer Verdopplung der Flugbewegungen wird ein Immissionsrichtwert von 55 dB (A) unterschritten. Auch im Hinblick auf die ermittelten Maximalpegel ergeben sich keine Beeinträchtigungen. Nach der Richtlinie VDI 2058, die hier ebenfalls als Bewertungsmaßstab diente, sollen kurzzeitige Geräuschspitzen den Immissionsrichtwert am Tage um nicht mehr als 30 dB(A) überschreiten. Demnach sind in allgemeinen Wohngebieten 85 dB(A), Mischgebieten und allgemeinen Dorfgebieten 90 dB(A) zulässig. Die Maximalpegel von 70 - 87 dB(A) liegen entweder weit unter den Richtwerten oder sie überschreiten diese geringfügig. Hierbei treten Maximalpegel bis zu 85 dB(A) und mehr - z. B. IO 1 Ortslage Beilrode mit 93 dB(A), Ereignis maximal 2mal - nur selten auf und sind bei der Gesamteinschätzung über die Fluglärm-belastung nicht repräsentativ und daher zu vernachlässigen. Entscheidend für diese Schlussfolgerung ist die Tatsache, dass die Spitzenpegel hauptsächlich durch die P1.4 Flugzeuggruppe (Propellerflugzeuge mit einer Masse von 2.000 bis 5.700 kg) verursacht werden, die aber gar nicht Antragsgegenstand waren und Genehmigungsinhalt sind. D. h., die Berechnungen der Maximalpegel erfolgten in der Schallimmissionsprognose zu Ungunsten des Antragstellers. Deshalb kann angenommen werden, dass die Anzahl und Größe der Spitzenpegel geringer als in der vorliegenden Fluglärmprognose sind.

Die beantragte Flugplatzgenehmigung berührt wegen der damit teilweise verbundenen Fluglärmimmissionen eine Vielzahl von Belangen. Bei der Abwägung dieser Belange kommt die Genehmigungsbehörde zu dem Schluss, dass unter Berücksichtigung der festgelegten Nebenbestimmungen die insoweit verfügte luftrechtliche Genehmigung mit den Belangen des Lärmschutzes vereinbar und für die Bevölkerung die mit dem Flugbetrieb verbundenen Belastungen zumutbar sind, da keine erheblichen oder unzumutbaren Belästigungen durch den Flugbetrieb erwartet werden. Selbst zumutbare werden soweit wie möglich reduziert, so dass nach Überzeugung der Genehmigungsbehörde auch keine zusätzlichen zeitlichen Betriebseinschränkungen erforderlich waren.

Ungeachtet dessen hat der Luftsportverein in seinem Antrag bereits eigene zeitliche Beschränkungen vorgehalten, die vollständig in die Genehmigung aufgenommen wurden (vgl. Abschnitt A, Ziffer I., Nr. 4). Aus dem Gesichtspunkt zum Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm werden insbesondere Platzrundenflüge, die Ruhezeiten in Abhängigkeit des Wochentages, der Tagzeit und Luftfahrzeugart bedacht. Nicht zuletzt ist in der Genehmigung mit Auflage Nr. 24 sichergestellt, dass bei erheblicher Zunahme des Motorflugverkehrs zusätzliche

Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm angeordnet werden können.

Es wurde im Verfahren angeregt, die Flugbewegungen während der Ruhezeit im Hinblick auf die Forderungen des erhöhten Schallschutzes gemäß § 4 Landeplatz-LärmschutzV zuzulassen. In der Begründung wurde dazu ausgeführt, dass maßgebend hierfür die konkreten örtlichen Gegebenheiten bezüglich der Ortslagen Kreischau und Beilrode seien. Besonders die vorrangige Nutzung des Landeplatzes für Freizeit Zwecke hätte zur Folge, dass ein erheblicher Anteil der Betriebszeit mit dem erhöhten Erholungsanspruch der Anlieger an den Wochenenden zusammenfalle.

Zum gegenwärtigen Zeitpunkt ist die analoge Anwendung der Landeplatz-Lärmschutz-Verordnung nicht gerechtfertigt und auch nicht erforderlich, da die derzeitigen und prognostizierten Flugbewegungen im Jahr weit unter 15.000 liegen. Die neue Landeplatz-Lärmschutz-Verordnung trat mit Bekanntgabe am 27.01.1999 in Kraft (BGBl. I, S. 35), die zum Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm weitreichende Einschränkungen des Flugbetriebes an Landeplätzen vorsieht, auf denen im vorausgegangenen Kalenderjahr 15.000 oder mehr Flugbewegungen mit motorgetriebenen Luftfahrzeugen stattgefunden haben. An der Stelle wird der nichtgewerbliche und gewerbliche Verkehr auf dem Flugplatz zu Grunde gelegt, wobei UL-Flugbewegungen entsprechend § 1 o. g. Verordnung nicht mit einbezogen werden dürfen. Damit kommen nur die Flugzeugbewegungen in Betracht. Nach den allgemeinen Erfahrungen über den Flugbetrieb auf den Landeplätzen verteilen sich die Bewegungen bedingt durch den Sichtflug und dessen Sichtwetterbedingungen zu 70 - 80 % auf die sechs zusammenhängenden verkehrsreichsten Monate im Jahr (April-September). Die anderen Flugbewegungen (20 - 30 %) werden in den übrigen Monaten des Jahres absolviert. Nach der vorliegenden Prognose (s. o.) kann eine jährliche Bewegungszahl mit Propellerflugzeugen von maximal 500 angenommen werden. Dies wird ebenfalls von der Tatsache bestärkt, dass die schwerpunktmäßige Nutzung des Landeplatzes die Ausübung des Luftsportes mit Luftsportgeräten - Ultraleichtflugzeugen, Hängegleiter und Gleitsegeln - ist (vgl. Abschnitt A., Ziffer I., Nr. 3 und Begründung zu 2.2). Dagegen werden Propellerflugzeuge (Abfluggewicht bis 2.000 kg) den Landeplatz in Beilrode nur im geringen Maße (ca. 5 - 10 % der jährlichen Flugbewegungen) nutzen. Bei dieser Sachlage scheidet eine Anwendung der Verordnung für den Sonderlandeplatz Torgau/Beilrode aus. Allerdings kann die Luftfahrtbehörde, soweit zusätzliche Einschränkungen zum Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten dies erfordern, auch solche Flugplätze den Einschränkungen der Landeplatz-Lärmschutz-Verordnung unterwerfen, an denen die Zahl von 15.000 Flugbewegungen mit motorgetriebenen Luftfahrzeugen noch nicht erreicht wurde. Da aber der Luftsportverein in seinem Antrag bereits eigene zeitliche Beschränkungen vorgehalten hat, die in die Genehmigung aufgenommen worden sind, waren nach Auffassung der Luftfahrtbehörde, keine weiteren Einschränkungen einzuführen. Letztendlich wird das Problem der lärmarmen Luftfahrzeuge mit Nebenbestimmung Nr. 14 angemessen berücksichtigt, weil die Gebührenordnung in Abhängigkeit der Lärmzertifizierung von Luftfahrzeugen vorzuhalten ist und durch die Luftfahrtbehörde bestätigt werden soll (Auflage-Nr. 21). So müssen unterschiedliche Landegebühren er-

hoben werden, die die entsprechenden Lärmzeugnisse der Luftfahrzeuge anrechnen. Luftfahrzeuge ohne Lärmzeugnis müssen mit einer höheren Landegebühr belegt werden.

In diesem Zusammenhang ist auch der Hinweis zu sehen, dass empfohlen wurde, den Betrieb von Ultraleichtflugzeugen an Sonn- und Feiertagen wegen deren Geräuschkpektrum auf freiwilliger Basis einzuschränken.

Der Vortrag ist unbegründet. Entgegen dieser Äußerung gehören gerade die Ultraleichtflugzeuge (Luftsportgeräte) zu den lärmarmen oder "leisen" Luftfahrzeugen. In der Bundesrepublik Deutschland gelten für Ultraleichtflugzeuge die Lärmschutzforderungen (LSL-UL) vom 01.08.1996 mit einem Lärmgrenzwert von 60 dB(A). Bei den anderen Luftfahrzeugen (z. B. Flugzeuge, Hubschrauber, Motorsegler) sind in Abhängigkeit der Startmassen weitaus höhere Grenzwerte (ab 64 dB(A) beginnend) in den Lärmschutzforderungen für Luftfahrzeuge (LSL) vom 01.01.1991 (Kapitel I. bis XI.) maßgebend. Die Ausführungen verdeutlichen, dass die Geräuschemissionen von Ultraleichtflugzeugen gegenüber den übrigen motorisierten Luftfahrzeugen geringer sind. Im Übrigen erfüllen die Luftsportgeräte von der Zulassungsseite her Lärmgrenzwerte, die unter den vergleichbaren Grenzwerten für Kapitel VI. oder X. Flugzeugen zur Erfüllung des "erhöhten Schallschutzes" entsprechend der Landeplatz-Lärmschutz-Verordnung liegen. Sie zählen also zu den "leisen" Luftfahrzeugen. Daher kann davon ausgegangen werden, dass es durch den Ultraleichtflugbetrieb zu keiner erheblichen oder sogar unzumutbaren Fluglärmbelästigung kommt. Eine Einschränkung oder Reglementierung war deshalb nicht geboten.

Vom Regierungspräsidium Leipzig, Referat Immissionsschutz, wurde angemerkt, dass der Schallleistungspegel keine Aussage über die Ton- und Impulshaltigkeit der Geräusche erlaube.

Das Problem der Ton- und Impulszuschläge ist zwar umstritten, doch nach den bisherigen Erfahrungen der Genehmigungsbehörde unter Verwendung anderer schalltechnischer Gutachten und nach Lärmmessungen von Luftfahrzeugen beim Luftfahrt-Bundesamt (Lärmzertifizierung der Luftfahrzeuge; Messung für die Muster- und Verkehrszulassung gemäß LuftVZO) ist der Verzicht eines Ton- und Impulszuschlages bei Fluggeräuschen zulässig, weil bei den auf dem Flugplatz Torgau/Beilrode verkehrenden Luftfahrzeugen (Propellerflugzeuge und Ultraleichtflugzeuge) keine signifikanten Ton- oder Impulsgeräusche auftreten. Von der Behörde wird nicht angezweifelt, dass einzelne Flugzeuge der Allgemeinen Luftfahrt ton- und/oder impulshaltige Geräusche erzeugen. Dies ist allerdings nicht die Regel, so dass die Anwendung eines generellen Ton- oder Impulszuschlages bei Fluggeräuschen der Allgemeinen Luftfahrt als nicht gerechtfertigt anzusehen ist. Der Behörde ist eine allgemeine, umfassende Untersuchung zu diesem Thema, welche die Gesamtheit aller infrage kommenden Flugzeuge während der unterschiedlichen Flugphasen umfasst, nicht bekannt. Eine solche wäre indes auch nicht notwendig. Für die Beurteilung der vorliegenden Problematik sind demnach die am Flugplatz häufig eingesetzten Flugzeugtypen- hauptsächlich einmotorige Propellerflugzeuge - zu berücksichtigen, um sachdienliche Rückschlüsse auf den konkreten Fall des Landeplatzes schließen zu können. Daher vertritt die Luftfahrtbehörde die Auffassung, dass

die durch die Allgemeine Luftfahrt hervorgerufenen Geräuschimmissionen in der Regel nicht ton- oder impulshaltig sind. Aus alledem bestehen zur vorgelegten Schallimmissionsprognose der Firma Müller - BBM GmbH keine Bedenken.

3. Gesamtabwägung

In Teil B, Abschnitt II, Nr. 2 ff dieses Bescheides sind die Gründe dargelegt, die für die Notwendigkeit dieser Genehmigung sprechen.

Bei der Genehmigung waren alle öffentlichen und privaten Belange, die durch den Flugbetrieb betroffen werden können, gegen die Gründe für die Realisierung des beantragten Flugbetriebes abzuwägen. Die Behörde ist nach Auswertung der im Anhörungsverfahren vorgebrachten Stellungnahmen und Einwendungen zu dem Ergebnis gekommen, dass der beantragte Flugbetrieb entsprechend dem verfügbaren Teil genehmigt werden kann. Bei der Entscheidung wurden die Notwendigkeit des Sonderlandeplatzes, die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege, die Belange der Raumordnung und des Städtebaus sowie der Gesichtspunkt des Fluglärmschutzes geprüft (vgl. Abschnitt B, Ziffer II., Pkt. 2.2, 2.3.1, 2.3.2, 2.3.3, 2.3.6). Dabei hat die Genehmigungsbehörde nicht nur jeden einzelnen dieser Belange gegen die Interessen an der Genehmigung des Sonderlandeplatzes abgewogen, sondern auch eine Abwägung aller gegen das Vorhaben sprechenden Belange in ihrer Gesamtheit gegen die öffentlichen Interessen vorgenommen.

Wie bereits in der Begründung dieses Bescheides ausführlich dargestellt wurde, konnten die einzelnen öffentlichen und privaten Belange unter Berücksichtigung des Genehmigungsinhaltes und der festgesetzten Nebenbestimmungen gegenüber den Belangen des Luftverkehrs nicht überwiegen. Bei der Genehmigung war weiterhin zu beachten, dass es sich nicht um die erstmalige Anlage eines Fluggeländes handelt. Die für die Durchführung des Flugbetriebes erforderlichen Anlagen und Flugbetriebsflächen sind bereits vorhanden und müssen nicht verändert werden, weil das Agrarfluggelände in der vorliegenden Gestalt bereits in den 70er Jahren angelegt und genutzt wurde. Vor allem bleibt der in der Vergangenheit bereits zugelassene Flugbetrieb (§ 25 LuftVG) - hauptsächlich der Betrieb mit Luftsportgeräten - mit Erteilung dieser Genehmigung im Kern weiterhin erhalten.

Schließlich wurde den betroffenen Gemeinden und dort ansässigen Bürgern im Rahmen dieses Genehmigungsverfahrens erstmalig das Recht der Anhörung gewährt. In dieser Hinsicht gingen keine Einwendungen bei der Genehmigungsbehörde ein. Hier spielt auch die Tatsache eine wesentliche Rolle, dass nach der Wende, seitdem Flugbetrieb auf Grundlage einer Außenstart- und -landeurlaubnis auf dem ehemaligen Agrarfluggelände Beilrode durchgeführt wurde, keine Beschwerden von Flugplatzanwohnern vorgebracht wurden.

In der Umgebung des Flugplatzes sind zwar nachteilige Auswirkungen durch Fluglärm nicht gänzlich auszuschließen, doch die Genehmigungsbehörde hat mit dem vorliegenden Bescheid dem Fluglärmschutz angemessen Rechnung getragen. Die Genehmigung für die Anlage und den Betrieb des Sonderlandeplatzes Beilrode führt mit den verfügbaren Nebenbestimmungen und Regelungen zu geringeren Lärmauswirkungen für die Umgebung, die so für den Beilroder Flugbetrieb, insbesondere zu Zeiten des intensiven Agrarfluges - bisher nicht galten. Außerdem wurde in der vorgelegten Schallimmissionsprognose der Firma Müller-BBM GmbH nachgewiesen, dass in den umliegenden Ortslagen des Flugplatzes eine unzumutbare oder auch erhebliche Fluglärmbelastigung der Anwohner durch den Motorflugbetrieb nicht zu besorgen ist.

Auch bei einer Gesamtabwägung ergibt sich, dass das öffentliche Interesse an der Allgemeinen Luftfahrt - wozu ebenso der Luftsport zählt -, was auch in der verkehrspolitischen Forderungen des Landesentwicklungsplanes und des Fachlichen Entwicklungsplanes Verkehr formuliert ist, überwiegt. Die Genehmigung war daher zu erteilen.

III. Kostenentscheidung

Die Kosten des Verfahrens hat der Luftsportverein Torgau-Beilrode e. V. als Antragsteller zu tragen (§§ 1, 13 Abs. 1 Nr. 1 Verwaltungskostengesetz - VwKostG) zu tragen. Die Kostenfestsetzung bleibt einem gesonderten Bescheid vorbehalten.

C.**Rechtsbehelfsbelehrung**

Gegen diesen Bescheid kann innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe Widerspruch erhoben werden. Der Widerspruch ist beim Regierungspräsidium Dresden, Stauffenbergallee 2, 01099 Dresden, schriftlich oder zur Niederschrift einzulegen.

Es wird darauf hingewiesen, dass bei einem erfolgreichen Widerspruch keine Kosten entstehen. Ist der Widerspruch erfolglos, so fällt eine Widerspruchsgebühr an.

gez.

Dr. Hasenpflug

Regierungspräsident

Anlagen:

D.**Anlagen:****I. Unterlagen für Luftfahrthandbuch AIP-VFR**

- Nr. I./1 Angaben des Flugplatzes
- Nr. I./2 Regelung des Flugplatzverkehrs
- Nr. I./3 Sichtanflugkarte
- Nr. I./4 Flugplatzkarte

II. Planunterlagen (§ 51 LuftVZO)

- Nr. II./1 Lageplan (M 1:5.000)
- Nr. II./2 Übersichtsplan mit Platzrundenführung (M 1:25.000)
- Nr. II./3 Längsschnitt (M 1:25.000/2.500)
- Nr. II./4 Querschnitt I - Schwelle 26 (M 1:2.500/250)
- Nr. II./5 Querschnitt II - SLB-Mitte (M 1:2.500/250)
- Nr. II./6 Querschnitt III - Schwelle 08 (M 1:2.500/250)

III. Flugplatz-Benutzungsordnung mit Anlagen