



Regierung von Oberbayern • 80534 München

### Gegen Postzustellung

Herrn  
Michael Kimmerle  
Herzog-Philipp-Ludwig-Straße 5  
89420 Höchstädt an der Donau

Bearbeitet von Beate Hailer	Telefon/Fax +49 89 2176-2949 / 402949	Zimmer HE311	E-Mail beate.hailer@reg-ob.bayern.de
Ihr Zeichen	Ihre Nachricht vom Antrag vom 17.10.2022	Unser Geschäftszeichen 3721.25_14-56-11	München, 25.03.2024

### **Luftverkehrsrecht; Genehmigung der Anlage und des Betriebs eines Hubschraubersonderlan- deplatzes auf dem Grundstück Fl.Nr. 2300 der Gemarkung Höchstädt an der Donau**

#### Anlagen:

- 1 Übersichtslageplan vom 13.03.2024, Nr. 09-0228-01a (1:25.000)
- 1 Lageplan vom 13.03.2024, Nr. 09-0228-02a (1:5.000)
- 1 Lageplan mit Markierung vom 13.03.2024, Nr. 09-0228-03a (1:250)
- 1 Längsschnitt I vom 13.03.2024, Nr. 09-0228-04a (1:25.000/2.500)
- 1 Längsschnitt II vom 13.03.2024, Nr. 09-0228-05a (1:5.000/500)
- 1 Lageplan Orthophoto vom 13.03.2024, Nr. 09-0228-06a (1:1.000)
- 1 Kostenrechnung
- 1 Merkblatt „Sicherheitsmaßnahmen“

Sehr geehrter Herr Kimmerle,

antragsgemäß erlässt die Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern (im Folgenden: Luftamt) aufgrund von § 6 des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) folgen-  
den

**A.**

### **B e s c h e i d:**

Dienstgebäude  
Heßstraße 130  
80797 München

Telefon Vermittlung  
+49 89 2176-0

E-Mail  
poststelle@reg-ob.bayern.de

Tram 20/21 Lothstraße

Telefax  
+49 89 2176-2914

Internet  
www.regierung-oberbayern.de



## I. Genehmigung

Herrn Michael Kimmerle, Herzog-Philipp-Ludwig-Straße 5, 89420 Höchstädt an der Donau, wird die Genehmigung der Anlage und des Betriebs eines Landeplatzes für besondere Zwecke zur Durchführung von Starts und Landungen mit Hubschraubern (Hubschraubersonderlandeplatz) nach Sichtflugregeln bei Tage auf dem Grundstück Fl.Nr. 2300 der Gemarkung Höchstädt an der Donau unter den in den folgenden Abschnitten dargestellten Voraussetzungen und Nebenbestimmungen erteilt.

Die genaue Lage und Ausführung des Hubschraubersonderlandeplatzes ergeben sich aus den dieser Genehmigung beigefügten Plänen, die mit dem Prüfvermerk des Luftamts versehen und damit Bestandteil dieser Genehmigung sind.

## II. Beschreibung des Hubschraubersonderlandeplatzes

1.	<u>Bezeichnung:</u>	Hubschraubersonderlandeplatz Höchstädt „MiKim“ (Bodenlandeplatz)
2.	<u>Lage:</u>	Fl.Nr. 2300 der Gemarkung Höchstädt an der Donau  Nördlicher Rand der Stadt Höchstädt an der Donau (ca. 1,4 km nördlich der Ortsmitte), Landkreis Dillingen an der Donau
3.	<u>Landeplatzbezugspunkt*:</u>	
	Geographische Lage (WGS 84):	N 48° 37' 23,38'' ; E 10° 33' 40,15''
	Höhe über NN:	426,00 m über NN (1.398 ft)
4.	<u>Flugbetriebsflächen:</u>	
	FATO/TLOF:	Größe: Kreis mit Außendurchmesser von rd. 21,00 m  Oberfläche: tragfähig, unbefestigt (z.B. Schotterrasen)
	Sicherheitsfläche:	Übergangslos die FATO umgebend mit einer Breite von 3,50 m;  Oberfläche: tragfähig, unbefestigt (z.B. Schotterrasen)
	Gesamtgröße des Landeplatzes (FATO/TLOF + Sicherheitsfläche):	Durchmesser 28,00 m
5.	<u>An- und Abflugrichtungen:</u>	Anflug: 243° (vorherrschend) und 093°  Abflug: 273° (vorherrschend) und 063°

\*Die genaue Bestimmung der Koordinaten/Höhen des Bezugspunkts ist erst nach dem Bau des Hubschrauberlandeplatzes durch entsprechende Vermessung möglich und erforderlich.

### **III. Benutzungsumfang**

1. Der Hubschraubersonderlandeplatz Höchstädt darf von Hubschraubern mit einer höchstzulässigen Abflugmasse (MTOM) bis zu 6 Tonnen und einer Gesamtlänge von maximal 14,00 m benutzt werden, welche in Übereinstimmung mit den Flugleistungsklassen (FLK) 2 und 3 betrieben werden.
2. Pro Kalenderjahr dürfen maximal 200 Flugbewegungen (100 Landungen und 100 Starts), davon jedoch maximal vier Flugbewegungen pro Tag, durchgeführt werden.
3. Flugbetrieb oder sonstiger Betrieb am Landeplatz darf aus Lärm- und Naturschutzgründen nur in der Zeit vom Ende der Bürgerlichen Morgendämmerung, frühestens jedoch von 7.00 Uhr Ortszeit, bis Beginn der Bürgerlichen Abenddämmerung, längstens jedoch bis 20.00 Uhr Ortszeit, stattfinden. An Sonn- und Feiertagen ist Flugbetrieb oder sonstiger Betrieb am Landeplatz erst ab 10.00 Uhr Ortszeit zulässig und dann ebenfalls bis zum Beginn der Bürgerlichen Abenddämmerung, längstens jedoch bis 20.00 Uhr Ortszeit.

### **IV. Zweck des Hubschraubersonderlandeplatzes**

Auf dem Hubschraubersonderlandeplatz Höchstädt sind geschäftliche und private Flüge des Genehmigungsinhabers selbst, seiner Firmen sowie anderer natürlicher und juristischer Personen nach vorheriger Genehmigung durch den Genehmigungsinhaber (PPR) zugelassen.

### **V. Nebenbestimmungen**

#### **1. Anlagenbezogene Auflagen**

- 1.1 Der Hubschraubersonderlandeplatz Höchstädt ist entsprechend der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Genehmigung der Anlage und des Betriebs von Hubschrauberflugplätzen vom 19.12.2005 des damaligen Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (im Folgenden: AVV) und den beigefügten Genehmigungsplänen anzulegen.
- 1.2 Alle Flugbetriebsflächen müssen für Personen und Hubschrauber rutschfest ausgebildet sein. Zudem müssen sie den Auswirkungen des Rotorabwindes standhalten, Bodeneffekt gewährleisten und frei von Unregelmäßigkeiten sein, die sich nachteilig auf Start oder Landung von Hubschraubern auswirken könnten.
- 1.3 Die Flugbetriebsflächen müssen dem Betrieb von Hubschraubern standhalten, für welche die Fläche vorgesehen ist. Zusätzlich sind dabei die Belastungen durch Personen, Fracht, Feuerlöschgeräte, Schnee usw. zu berücksichtigen.
- 1.4 Die Endanflug- und Startfläche (FATO) ist mit einem Außendurchmesser von rd. 21,00 m herzustellen (vgl. insbesondere Plan 09-0228-03a). Sie fällt vorliegend mit der Aufsetz- und Abhebefläche (TLOF) zusammen. Nachfolgend wird daher – sofern

eine Differenzierung nicht angezeigt ist – ausschließlich die Bezeichnung FATO verwendet.

- 1.5 Die Neigung der FATO ist so zu bemessen, dass Wasseransammlungen auf der Oberfläche verhindert werden, darf jedoch in jede Richtung 2 % nicht überschreiten.
- 1.6 Die FATO ist mit einer Sicherheitsfläche zu umgeben, die übergangslos an diese anschließt. Die Sicherheitsfläche ist unter Berücksichtigung des der Planung zugrundeliegenden Referenzhubschraubers mit einer Breite von 3,50 m vorzusehen und hat in Analogie zur FATO ebenfalls eine Neigung von max. 2 % aufzuweisen.
- 1.7 Die Oberfläche der Sicherheitsfläche darf vom Rand der FATO an nach außen um nicht mehr als 4 % ansteigen und muss für die am Flugplatz vorgesehenen Hubschrauber analog zur FATO ausreichend tragfähig sein.
- 1.8 Feste Objekte sind auf der Sicherheitsfläche nicht erlaubt. Davon ausgenommen sind brechbar (mit Sollbruchstelle) ausgeführte Objekte, die aufgrund ihrer Funktion auf der Fläche vorhanden sein müssen. Während des Flugbetriebes dürfen sich keine beweglichen Objekte auf der Sicherheitsfläche befinden.
- 1.9 Objekte, die aufgrund ihrer Funktion auf der Sicherheitsfläche erforderlich sind, dürfen, wenn sie am Rand der FATO aufgestellt sind, nicht höher als 25 cm sein und im Übrigen nicht in eine Ebene hineinragen, die in einer Höhe von 25 cm über dem Rand der FATO beginnt und vom Rand der FATO aus mit einer Steigung von 5 % nach außen ansteigt.
- 1.10 Ein Windrichtungsanzeiger ist plangemäß an der nordwestlichen Gebäudeecke der südlich des Landeplatzes errichteten Lagerhalle und damit außerhalb der An- und Abflugflächen in der üblichen Beschaffenheit und Farbe anzubringen. Er muss sowohl aus der Luft als auch von der Flugbetriebsfläche aus gut sichtbar sein und darf nicht durch Luftverwirbelungen beeinflusst werden.
- 1.11 Durch geeignete Maßnahmen, z.B. Warn-/Hinweisschilder, ist zu vermeiden, dass sich während des Flugbetriebs unbefugte Personen auf dem Hubschrauberlandeplatz oder in dessen unmittelbarer Umgebung, insbesondere im Bereich der An- und Abflugflächen, aufhalten.
- 1.12 Zusätzlich ist der ca. 40 m westlich am Hubschrauberlandeplatz vorbeiführende Feldweg nördlich und südlich der diesen querenden An- und Abflugfläche mit Warn-/Hinweisschildern mit aufmontierten Rundumleuchten zu versehen, welche rechtzeitig vor und während des Flugbetrieb aktiviert werden müssen.
- 1.13 Die zuständigen Dienststellen der Deutschen Flugsicherung, des Deutschen Wetterdienstes, des Rettungsdienstes und der Feuerwehr müssen durch eine Fernmeldeverbindung vom Hubschraubersonderlandeplatz aus erreichbar sein. Die Einrichtung einer Brandmeldeanlage wird empfohlen.

## **2. Kennzeichnung**

- 2.1 Die Tageskennzeichnung des Hubschraubersonderlandeplatzes Höchstädt muss entsprechend den Anforderungen der AVV bzw. nach den Darstellungen im Plan Nr. 09-0228-03a aufgebracht werden. Aufgrund des ausschließlichen Tagflugbetriebs ist eine Nachtkennzeichnung weder beantragt noch erforderlich.
- 2.2 In der Mitte der FATO ist eine Erkennungsmarkierung in Form eines weißen „H“ mittels bodengleicher, weißer Pflastersteine aufzubringen, welches eine Höhe von 3,00 m und eine Breite von 1,80 m aufweist sowie nach der Hauptanflugrichtung (243°) ausgerichtet ist. Die Strichstärke beträgt 0,40 m.
- 2.3 Die äußere Begrenzung der FATO/TLOF ist mit einer TLOF-Markierung zu versehen, die vorliegend aus einem 0,30 m breiten weißen Ring mit einem Außendurchmesser von 21,00 m, zusammengesetzt aus bodengleichen, weißen Pflastersteinen, besteht.

## **3. Flugbetrieb**

- 3.1 Flugbetrieb darf nur durchgeführt werden, wenn eine Gefährdung von Personen und Sachen ausgeschlossen ist. Bei Flugbetrieb dürfen sich keine Personen und Hindernisse im Bereich der Flugbetriebsflächen sowie der An- und Abflugflächen befinden.
- 3.2 Ein Hauptflugbuch ist zu führen, in dem die einzelnen Starts und Landungen mit folgenden Eintragungen deutlich lesbar nachzuweisen sind: Datum, Uhrzeit, Kennzeichen des Hubschraubers, Art des Fluges, Anzahl der mitfliegenden Personen.
- 3.3 Die An- und Abflüge haben auf den unter Ziffer A.II.5 dieses Bescheides definierten An- und Abflugflächen in West-Ost-Richtung stattzufinden.
- 3.4 Aus Lärmschutzgründen haben die An- und Abflüge ohne Verzögerung und unnötige Standlaufzeiten zu erfolgen.

## **4. Hindernisfreiheit**

- 4.1 Die Hindernisfreiheit nach der AVV muss gewährleistet sein.
- 4.2 Sich möglicherweise in der Umgebung des Hubschrauberlandeplatzes befindliche Bäume und Gehölze sind laufend zu beobachten und ggf. zurückzuschneiden. Gehölzrückschnitte sind jeweils außerhalb der Vogelbrut- und Jungenaufzuchtzeiten und nur in Abstimmung mit den zuständigen Naturschutzbehörden durchzuführen.

## **5. Wasserrechtliche Nebenbestimmungen**

- 5.1 Das anfallende unverschmutzte Niederschlagswasser ist ortsnah zur Versickerung zu bringen. Sofern die Voraussetzungen der erlaubnisfreien Benutzung im Sinne der

Niederschlagswasserfreistellungsverordnung (NWFreiV) mit den Technischen Regeln für das zum schadlosen Einleiten von gesammeltem Niederschlagswasser in das Grundwasser (TRENGW) eingehalten werden, entfällt das Erfordernis einer wasserrechtlichen Erlaubnis.

- 5.2 Sollten bei Aushubarbeiten organoleptische Auffälligkeiten des Bodens festgestellt werden, die auf eine schädliche Bodenveränderung oder Altlast hindeuten, ist unverzüglich die Kreisverwaltungsbehörde zu benachrichtigen. Der Aushub ist z.B. in dichten Containern mit Abdeckung zwischenzulagern. Die Aushubmaßnahme ist zu unterbrechen, bis der Entsorgungsweg des Materials geklärt ist.
- 5.3 Im Falle des Umgangs mit wassergefährdenden Stoffen sind die technischen Regeln sowie die Verordnung über Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen und über Fachbetriebe (AwSV) in der jeweils gültigen Fassung in Verbindung mit den allgemeinen technischen Regeln einzuhalten. Die Modalitäten im Hinblick auf den Umgang mit wassergefährdenden Stoffen sind mit der zuständigen fachkundigen Stelle für Wasserwirtschaft abzustimmen.
- 5.4 Im Schadensfalle auslaufende Kraftstoffe sind durch Ölbindemittel aufzunehmen. Im Falle der Versickerung kontaminierter Flüssigkeiten in das Erdreich muss ein Erdaustausch vorgenommen werden.
- 5.5 Bei Vor-/Unfällen mit wassergefährdenden Stoffen, insbesondere auch nach dem Einsatz von Feuerlöschmitteln, sind die zuständigen Verwaltungsbehörden (Landratsamt, Wasserwirtschaftsamt) und/oder die Polizei unverzüglich zu benachrichtigen.

## **6. Bauzeitliche Auflage**

In Rücksichtnahme auf bodenbrütende Vögel sind die Baumaßnahmen im Zusammenhang mit der Errichtung des Hubschraubersonderlandeplatzes möglichst außerhalb der Brutzeiten, d.h. nicht im Zeitraum zwischen April und August, durchzuführen.

Sollte der Landeplatz dennoch in dieser Zeit gebaut werden, ist vorab durch Kontrollen sicherzustellen, dass sich im Umkreis von 100 m um den Landeplatz keine Bruten (Nester mit Eiern) befinden. Andernfalls ist abzuwarten, bis die Jungvögel flügge sind.

## **7. Feuerlösch- und Rettungswesen**

- 7.1 Die zum Feuerlösch- und Rettungswesen in der AVV getroffenen Anforderungen sind zu beachten.
- 7.2 Der Hubschraubersonderlandeplatz wird von Hubschraubern bis zu einer Länge von 14 m benutzt und fällt nach den Kriterien der AVV somit unter die Brandschutzkategorie H1.

7.3 Demnach sind folgende Löschmittel in unmittelbarer Nähe zu den Flugbetriebsflächen vorzuhalten (Ziffer 6.1.3 der AVV):

- Hauptlöschmittel: Löschschaum entsprechend der Mindestleistungsstufe B (Vorhaltung von mindestens 500 l Wasser; Ausstoßrate der Schaumlösung mindestens 250 l/min);
- Zusatzlöschmittel: 23 kg Trockenlöschmittel oder 45 kg CO<sub>2</sub>, verteilt auf mehrere handlichere Feuerlöscher;
- 2 CO<sub>2</sub>-Löscher mit je 5 kg Inhalt für Kleinbrände z.B. in der Bordelektronik

7.4 Für möglicherweise erforderliche Feuerlöscharbeiten dürfen nur fluortensidfreie Feuerlöschmittel verwendet werden, die biologisch abbaubar sind. Der Einsatz von AFFF-Löschschäumen oder fluortensidhaltigen Ersatzprodukten ist aus Umweltschutzgründen unzulässig.

7.5 Zudem sind folgende Rettungsgeräte bereit zu stellen (Ziffer 6.1.4 der AVV):

- 1 Gurttrennmesser
- 1 Feuerwehrraxt
- 1 Handblechschere
- 1 Handsäge (Fuchsschwanz)
- 1 Handsäge für Metall
- 1 Bolzenschneider
- 1 Anstellsleiter in Alu-Ausführung, ca. 2 m
- 2 Brandschutzhelme DIN EN 443
- 2 Handlampen
- 1 Einreißhaken mit Stiel
- 1 Löschdecke DIN 1869:2001 (vorher 14155L)
- 2 Paar 5-Finger-Schutzhandschuhe aus flammwidrigem und hitzebeständigem Gewebe
- 1 Krankentrage
- 1 Rettungsdecke für Verletzte
- 2 Wolldecken
- 1 Verbandkasten VK DIN 14142
- 1 Verbrennungsset für Brandverletzte
- 4 Rettungsfolien

Die Vorhaltung folgender Rettungsgeräte wird zudem empfohlen:

- 2 Feuerwehrschutzausrüstungen, bestehend aus Jacke, Hose/Latzhose und Sicherheitstiefeln
- 1 Glassäge

7.6 Ebenso sind ausreichende Mengen an Ölbindemittel vorzuhalten.

7.7 Im Schadensfalle ist eine Eingriffszeit von nicht mehr als zwei Minuten sicherzustellen (Ziffer 6.1.5.1 der AVV).

Zu diesem Zweck hat während des Flugbetriebs, d. h. ausnahmslos bei jedem Start und jeder Landung, eine im Einsatz der Feuerlösch- und Rettungsgeräte sachkundige Person am Hubschraubersonderlandeplatz anwesend zu sein, die den Flugbetrieb beaufsichtigt. Die Person muss Zugang zu den Feuerlösch- und Rettungsgeräten und zum Telefon haben, um die zuständigen Stellen des Rettungsdienstes und der Feuerwehr erreichen zu können. Im Schadensfalle muss die sachkundige Person den Brand bekämpfen und wirksame Ersthilfe leisten können.

Die für den Einsatz der Feuerlösch- und Rettungsgeräte vorgesehenen sachkundigen Personen müssen hinreichend ortskundig und durch geeignete Fachkräfte in ihre Aufgaben eingewiesen sein. Die Einweisung ist zu dokumentieren, in der Flugplatzakte aufzubewahren und auf Anforderung dem Luftamt vorzulegen.

- 7.8 Die Zufahrts- und Bewegungsflächen für die Feuerwehr müssen die notwendige Größe, Form und Tragfähigkeit aufweisen.
- 7.9 Mit den örtlich zuständigen Sicherheitsbehörden und der Feuerwehr ist ein Alarmplan zu erstellen, stets auf dem neuesten Stand zu halten und an geeigneter Stelle gut sichtbar anzubringen.

## **8. Sonstige Auflagen**

- 8.1 Der Hubschraubersonderlandeplatz einschließlich seiner Zufahrt ist bei Flugbetrieb im Winter mittels Räumung von Schnee und Eis zu befreien. Auf die Verwendung von Taumitteln ist zu verzichten.
- 8.2 Mit Blick auf mögliche Personen- und Sachschäden ist eine Flugplatzhalter-Haftpflichtversicherung abzuschließen. Die Höhe der Deckungssumme muss angemessen sein und sollte in Absprache mit dem Versicherungsunternehmen festgelegt werden. Sie ist der Genehmigungsbehörde im Rahmen der Abnahmeprüfung vorzulegen und von ihr zu billigen.
- 8.3 Eine Flugplatzbenutzungsordnung ist zu erstellen und vor Betriebsaufnahme dem Luftamt zur Genehmigung vorzulegen. Sie ist in der Flugplatzakte aufzubewahren.
- 8.4 Veränderungen am Zustand des Hubschraubersonderlandeplatzes, am Betriebszustand der zugehörigen Einrichtungen und Anlagen sowie Informationen, welche für den Flugbetrieb von Bedeutung sind bzw. sein könnten, insbesondere bauliche Veränderungen im An- und Abflugsektor – auch soweit es sich um vorübergehende Hindernisse handelt (z.B. Baukräne) –, müssen der Genehmigungsbehörde unverzüglich angezeigt werden ([luftamt@reg-ob.bayern.de](mailto:luftamt@reg-ob.bayern.de); Fax: 089/2176-2979).
- 8.5 Diese Genehmigung, nachträgliche Änderungen, auf den Hubschraubersonderlandeplatz bezogene Verfügungen der Luftfahrtbehörde und der Alarmplan sind gesammelt in der Flugplatzakte aufzubewahren.

- 8.6 Auf Verlangen ist den Mitarbeitern des Luftamts jederzeit Zutritt zum Hubschrauber-sonderlandeplatz sowie Einsicht in das Hauptflugbuch und in die Flugplatzakte zu gewähren.

#### **VI. Auflagenvorbehalt**

Die Anordnung weiterer Auflagen im Interesse der Sicherheit des Luftverkehrs sowie zur Aufrechterhaltung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung, insbesondere aus Gründen des Schutzes vor Fluglärm und des Natur- und Artenschutzes, bleibt vorbehalten.

#### **VII. Kostenentscheidung**

Der Antragsteller hat die Kosten des Verfahrens zu tragen. Für diesen Bescheid wird eine Gebühr in Höhe von 14.050,- € festgesetzt. Auslagen sind i. H. v. 2,76 € für die Zustellung angefallen.

## B.

### Hinweise:

1. Diese Genehmigung ersetzt nicht nach anderen Rechtsvorschriften möglicherweise erforderliche Genehmigungen oder Erlaubnisse.
2. Die Verantwortung für die ordnungsgemäße Anlegung und Unterhaltung des Hubschrauber-sonderlandeplatzes und die sichere Durchführung des Flugbetriebes sowie die Beachtung der sonstigen für die Luftfahrt geltenden Bestimmungen und Anordnungen obliegt dem Genehmigungsinhaber.
3. Der Hubschrauber-sonderlandeplatz darf erst in Betrieb genommen werden, wenn dies aufgrund einer Abnahmeprüfung durch das Luftamt gestattet worden ist (§§ 44 Abs. 1, 53 Abs. 1 LuftVZO). Die Abnahmeprüfung ist beim Luftamt rechtzeitig zu beantragen.
4. Das diesem Bescheid beigefügte Merkblatt „Luftsicherheit an Kleinflugplätzen – Sicherheitsmaßnahmen an Flugplätzen ohne ICAO-Code (Gruppe III)“ ist zu beachten. Das Luftamt weist darauf hin, dass die Einhaltung der darin genannten Sicherheitsmaßnahmen Teil der regelmäßig stattfindenden Flugplatzüberprüfungen durch Luftsicherheitspersonal des Luftamts ist.
5. Beabsichtigte bauliche und betriebliche Erweiterungen und Änderungen sind der Genehmigungsbehörde unverzüglich anzuzeigen (§§ 53 Abs. 1 i. V. m. § 41 Abs. 1 LuftVZO).
6. Die Genehmigung ist zurückzunehmen, wenn die Voraussetzungen für ihre Erteilung nicht vorgelegen haben. Sie ist zu widerrufen, wenn die Voraussetzungen für ihre Erteilung nachträglich nicht nur vorübergehend entfallen sind. Sie kann widerrufen werden, wenn die erteilten Auflagen nicht eingehalten werden (§ 6 Abs. 2 Satz 4 LuftVG, §§ 48, 53 Abs. 1 LuftVZO).
7. Ordnungswidrig handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig den schriftlichen, vollziehbaren Auflagen einer Genehmigung nach § 6 Abs. 1 LuftVG zuwiderhandelt (§ 58 Abs. 1 Nr. 11 LuftVG).

## C.

### Gründe:

#### I.

##### 1. Antrag:

Herr Michael Kimmerle, Herzog-Philipp-Ludwig-Straße 5, 89420 Höchstädt an der Donau, beantragte mit Schreiben vom 17.10.2022 die Erteilung der Genehmigung der Anlage und des Betriebs eines Hubschraubersonderlandeplatzes (Bodenlandeplatz) nach § 6 LuftVG auf dem Grundstück Fl.Nr. 2300 der Gem. Höchstädt an der Donau. Dem Antrag lag ein Gutachten über die Eignung des Geländes des IB Weigert, Ingenieurbüro für Flugplätze und Hubschrauberlandeplätze, Haidauerstraße 24, 93102 Pfatter, vom 15.09.2022, mit den erforderlichen Planunterlagen sowie ein Pachtvertrag über die Nutzung des o.g. Grundstücks bei.

Antragsgemäß sollen auf dem Hubschraubersonderlandeplatz Starts und Landungen nach Sichtflugregeln bei Tage für geschäftliche und private Zwecke des Antragstellers selbst, von dessen Firmen und sonstigen Personen nach vorheriger Genehmigung durch den Landeplatzhalter (PPR) in einem Umfang von 100 Starts und 100 Landungen (200 Flugbewegungen) pro Jahr durchgeführt werden, wobei täglich nicht mehr als 4 Flugbewegungen stattfinden sollen.

##### 2. Stellungnahmen der Gebietskörperschaften, Behörden und Träger öffentlicher Belange:

Folgende Gebietskörperschaften, Behörden und Träger öffentlicher Belange wurden um Stellungnahme zu dem Antrag gebeten:

- Verwaltungsgemeinschaft Höchstädt für die Stadt Höchstädt
- Landratsamt Dillingen an der Donau
- Wasserwirtschaftsamt Donauwörth
- Regierung von Schwaben
- DFS Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS)
- Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr (BAIUDBw)

Die **Stadt Höchstädt** berief sich auf ihre kommunale Planungshoheit. Im Wesentlichen trug sie vor, dass durch die Errichtung des Hubschraubersonderlandeplatzes bauliche Erweiterungsmöglichkeiten nicht eingeschränkt werden dürften. Die Aufstellung von Bebauungsplänen und jegliche Art von baulicher Nutzung im Bereich des Landeplatzes sowie der An- und Abflugflächen müssten jederzeit möglich sein. Auch dürfe die Realisierung des südlich des Planungsgrundstücks gelegenen Gewerbehofs, insbesondere der Bürogebäude, nicht beeinträchtigt werden. Bei Neuausweisungen von Baugebieten sowie bei der Umsetzung von Einzelvorhaben müssten die An- und Abflugzonen jeweils neu bewertet werden.

Zur Sicherstellung dieser Maßgaben solle die Genehmigung befristet und unter den Vorbehalt des jederzeitigen Widerrufs gestellt werden. Für den Bedarfsfall müsse vom Luftamt auch die Möglichkeit einer Beseitigungsanordnung mit Fristsetzung vorgesehen sein. Die Nutzungsbedin-

gungen im Detail seien zudem in einer noch abzuschließenden Vereinbarung zwischen Antragsteller und Stadt festzulegen.

Im Übrigen sei das Vorhaben mit dem derzeit gültigen Bebauungsplan nicht konform. Eine Befreiung von den dortigen Festsetzungen werde jedoch unter den vorgenannten Voraussetzungen in Aussicht gestellt.

Das **Landratsamt Dillingen an der Donau** äußerte sich in mehreren Belangen folgendermaßen zu dem Antrag:

- (1) Die Straßenverkehrsbehörde lehnt das Vorhaben ab, da sich ihres Erachtens wegen der durch niedrige Hubschrauberüberflüge bedingten Ablenkungsgefahr der Fahrzeugführenden erhebliche Risiken für die Sicherheit und Leichtigkeit des öffentlichen Straßenverkehrs – insbesondere auf der westlich vom Landeplatz gelegenen Staatsstraße 2212 und der östlich davon verlaufenden Kreisstraße DLG 36 – ergeben würden. Angesichts der freien Sichtverhältnisse mit deutlicher Erkennbarkeit der Hubschrauber scheidet nach geltender Rechtslage auch die Anordnung entsprechender Gefahrenzeichen aus.

Weiterhin werde die Beurteilung der Sicherheit im Straßenverkehr vorliegend an längst veralteten Regelwerken mit z.T. nicht mehr gültigen Querverweisen zum Straßenverkehrsrecht gemessen. Bei dem Vorhaben seien damit die Anforderungen an den modernen Straßenverkehr nicht hinreichend berücksichtigt.

Die von der Straßenverkehrsbehörde hinzugezogene Polizeiinspektion Dillingen stütze diese Auffassung und fügte dem hinzu, dass die erkannte Minderung der Verkehrssicherheit aufgrund eines Vorhabens rein privater bzw. kommerzieller Natur ohne Nutzen für die Allgemeinheit nicht gerechtfertigt sei. Schließlich müssten jährlich zahlreiche entlang der Straßen aufgestellte Werbetafeln wegen deren Ablenkungswirkung auf behördliche Anordnung hin wieder abgebaut werden. Bei Genehmigung des antragsgegenständlichen Hubschraubersonderlandeplatzes bestünde zugunsten des Antragstellers damit eine nicht hinnehmbare Ungleichbehandlung gegenüber den betroffenen Errichtern der Werbetafeln.

Letztlich wurde noch auf mögliche Interessenskonflikte mit dem in Donauwörth ansässigen Hubschrauberhersteller Airbus Helicopters bei der Luftraumnutzung hingewiesen.

- (2) Der Fachbereich Wasserrecht forderte zur Abgabe einer abschließenden Stellungnahme vertiefende Informationen zum potenziellen Umgang mit bzw. zur Lagerung von wassergefährdenden Stoffen in Bezug auf die Anlagenverordnung AwSV sowie für den Fall einer beabsichtigten Betankung des Hubschraubers nähere Angaben zur Tankstelle inkl. zugehöriger Um-/Abfüllflächen und Entwässerungseinrichtungen.
- (3) Nach Auffassung des Kreisbrandrats seien die Fragen des vorbeugenden Brandschutzes im Antrag nicht abschließend geklärt. Insbesondere würden die örtlichen Feuerwehren den im antragsgegenständlichen Eignungsgutachten für die Brandbekämpfung an Luftfahrzeugen geforderten Löschschaum „AFFF“ nicht mehr bevorraten, da dieser wegen seiner gewässerschädigenden Eigenschaften vor Jahren für die allgemeine Verwendung bei den Feuerwehren verboten worden sei. Zudem werde bezweifelt, dass die sog. sach-

kundige Person die Handhabung der Löschmittel – dies insbesondere im Hinblick auf die Ausbringung des Schaummittels mittels Schlauchleitung und Strahlrohr – überhaupt in ausreichendem Maße beherrsche, um den ersten Löschangriff in akzeptabler Zeit durchführen zu können. Angaben zur Position des nächstgelegenen Hydranten, der über den für die Löschwasserausbringung erforderlichen Leitungsdruck verfüge, sowie zur vorzuhaltenden Löschschaummengende würden im Antrag fehlen. Insgesamt sei fraglich, ob der Nutzen des beantragten Landeplatzes für eine Person in angemessener Relation zum Aufwand und zu den vom Flugbetrieb ausgehenden Gefahren für Allgemeinheit und Feuerwehr stünde.

- (4) Die untere Bauaufsichtsbehörde teilte mit, dass die Anlage des Hubschraubersonderlandeplatzes den Festsetzungen der aktuellen, seit dem 14.12.2022 rechtskräftigen 8. Änderungsfassung des Bebauungsplans Nord der Stadt Höchstädt widerspreche, in dessen Geltungsbereich das Vorhaben liege. Das betroffene Areal sei als öffentliche Verkehrsfläche und als Fläche für Ortsrandeingrünung dargestellt. Ausgehend von der bauordnungsrechtlichen Verfahrensfreiheit gem. Art. 57 Abs. 1 Nr. 8 der Bayerischen Bauordnung (BayBO) könne jedoch die Erteilung einer Abweichung bzw. Befreiung von den Darstellungen im Bebauungsplan bei der hierfür zuständigen Stadt Höchstädt mit entsprechender Begründung beantragt werden.

Im Übrigen erging noch der Hinweis, dass im luftrechtlichen Antrag die mit Bescheid des Landratsamts vom 24.10.2022 genehmigten baulichen Anlagen südlich des Landeplatzes (Büro- und Lagergebäude) nicht enthalten seien, welche z.T. für eine flugplatzbezogene Mitnutzung in Form der Unterbringung von Hubschraubern vorgesehen seien. Je nachdem, welches Gebäude von der Mitnutzung betroffen sei, sei diese entweder im Falle des Bürogebäudes nach Art. 57 Abs. 3 BayBO verfahrensfrei oder im Falle der Gewerbehalle als Sonderbau (Art. 2 Abs. 4 Nr. 3 BayBO) baugenehmigungspflichtig.

- (5) Von Seiten der unteren Naturschutzbehörde wird das Vorhaben grundsätzlich mitgetragen, sofern genannte Auflagen (Befristung, keine Freizeitflüge u.a.) beachtet würden. Insbesondere werde aufgrund der geplanten Ausführung als Rasenlandeplatz ein erheblicher Eingriff in Natur und Landschaft durch Flächenversiegelung vermieden. Zudem seien nennenswerte Beeinträchtigungen umliegender Natura 2000-Schutzgebiete (Vogelschutzgebiet „Riesalb mit Kesseltal“, Gebiets-Nr. 7229-471, in ca. 2 km Entfernung; Vogelschutzgebiet „Wiesenbrüterlebensraum Schwäbisches Donauried“, Gebiets-Nr. 7330-471, in ca. 2,5 km Entfernung; FFH-Gebiet „Donauauen zwischen Thalfingen und Höchstädt“, Gebiets-Nr. 7428-301, in ca. 2,5 km Entfernung) bei Einhaltung einer Überflughöhe von mehr als 300 m über Grund mit hinreichender Wahrscheinlichkeit auszuschließen.

Lt. **Wasserwirtschaftsamt Donauwörth** liege das Planungsgrundstück zwar außerhalb, jedoch unmittelbar angrenzend an die engere Schutzzone des Wasserschutzgebietes Höchstädt, welches der Sicherstellung der öffentlichen Trinkwasserversorgung der Stadt Höchstädt a. d. Donau diene. Gesonderte Schutzmaßnahmen müssten jedoch nicht getroffen werden. Auf den erforderlichen Verzicht auf flourtensidhaltige Löschmittel wurde auch von dieser Stelle hingewiesen.

Die Anhörung der **Regierung von Schwaben** ergab Folgendes:

- (1) Aus Sicht des Sachgebiets Wasserwirtschaft seien oberirdische Gewässer und Überschwemmungsgebiete vom Vorhaben nicht betroffen. Anfallendes Niederschlagswasser könne infolge der Ausführung als unversiegelter Rasenplatz ohne vorherige Sammlung breitflächig versickert werden.

Wie das Wasserwirtschaftsamt machte auch die Regierung deutlich, dass ein Einsatz von AFFF-Feuerlöschschäumen oder anderer fluortensidhaltiger Produkte nicht erlaubt sei. Bei Verwendung von fluortensidfreien Feuerlöschschäumen seien hingegen keine nachteiligen Auswirkungen auf Grund- und Trinkwasser zu erwarten.

- (2) Da im Antrag – so das Sachgebiet Naturschutz – Unterlagen zum Natur- und Artenschutz gefehlt hätten, habe die erforderliche artenschutzrechtliche und -fachliche Beurteilung des Vorhabens nicht durchgeführt werden können. Eine Genehmigungsfähigkeit liege damit derzeit nicht vor.

Zwar sei mit negativen Auswirkungen auf umliegende Natura 2000-Schutzgebiete nicht zu rechnen, sofern eine Überflughöhe von mehr als 300 m eingehalten werde. Allerdings befänden sich in der Nähe zum geplanten Landeplatz bzw. zu den An- und Abflugflächen nachgewiesene bzw. potenzielle Lebensräume und Brutstätten europäisch geschützter Vogelarten (Mäusebussard, Rot-/Schwarzmilan, Waldohreule, Rebhuhn, Kiebitz, Wachtel, Feldlerche u.a.). Diese seien im Umfeld ihrer Lebensstätten naturgemäß störungsempfindlich gegenüber den vorhabenbedingten Auswirkungen. Erhebliche Beeinträchtigungen auf das Brut- und Aufzuchtgeschehen bis hin zur Aufgabe einer regelmäßig genutzten Lebensstätte seien daher nicht auszuschließen. Für die abschließende fachliche Beurteilung des Antrags seien weitere Sachverhaltsermittlungen in Bezug auf das Vorkommen der genannten geschützten Vogelarten erforderlich.

- (3) Die höhere Landesplanungsbehörde teilte u.a. mit Verweis auf die o.g. Stellungnahmen der Sachgebiete Wasserwirtschaft und Naturschutz mit, dass im derzeitigen Planungsstadium nicht abschätzbar sei, ob bzw. inwieweit die in den Zielen und Grundsätzen des einschlägigen Regionalplans normierten Allgemeininteressen in Bezug auf den Lärm-, Gewässer- und Naturschutz bei dem Vorhaben hinreichend berücksichtigt seien. Zudem sei noch zu erläutern, warum eine Neuerrichtung des Hubschrauberlandeplatzes erforderlich sei und nicht zumindest zum Teil auf in der Umgebung bereits vorhandene Flugplätze zurückgegriffen werden könne.

Seitens der **DFS** und des **BAIUSBw** wurden hingegen keine Bedenken erhoben.

### 3. Ergänzung und Aktualisierung des Antrags:

Auf Anforderung des Luftamts nahm der Antragsteller mit Schreiben vom 27.02.2023 zu den vorstehenden Vorträgen Stellung. Soweit für die vorliegende Entscheidung relevant, wird auf diese Ausführungen an geeigneter Stelle Bezug genommen.

Zudem forderte das Luftamt – dem dahingehenden Hinweis der unteren Bauaufsichtsbehörde folgend – den Antragsteller auf, die bis dato im luftrechtlichen Antrag nicht thematisierten und zwischenzeitlich unmittelbar südlich des Planungsgebiets errichteten Büro- und Lagergebäude auf mögliche Konflikte zum geplanten Flugbetrieb hin gutachtlich beurteilen zu lassen. In seiner Stellungnahme vom 14.03.2024 stellte der Sachverständige Weigert hierzu fest, dass nach dem Heranrücken der Bebauung eine Verlagerung des Hubschrauberlandeplatzes um ca. 10 m in nördliche Richtung zur Gewährleistung seiner bestimmungsgemäßen Nutzbarkeit erforderlich sei. Die Genehmigungspläne wurden an die Positionsänderung angepasst und liegen dieser Entscheidung damit in der revidierten Fassung vom 13.03.2024 zugrunde.

Hinsichtlich der Abschätzung möglicher artenschutzrechtlicher Konflikte und deren Bewältigung beauftragte der Antragsteller den Diplom-Biologen Herrn Ralf Schreiber, BIO – Büro Schreiber, Washingtonallee 33, 89231 Neu-Ulm. Dieser kam nach Durchführung der von der Regierung von Schwaben – Sachgebiet Naturschutz – geforderten Erhebungen in seinem Gutachten vom 18.09.2023 zu dem Ergebnis, dass sich im Falle des vorliegend beantragten Tagflugbetriebs mit max. 200 Flugbewegungen pro Jahr im Untersuchungsgebiet um den geplanten Hubschrauberlandeplatz keine erheblichen Beeinträchtigungen für die dort vorkommende Flora und Fauna, insbesondere in Form von Störungs- und Tötungsrisiken für streng geschützte Vogelarten, ergeben würden. Um nicht trotzdem gegen artenschutzrechtliche Verbote zu verstoßen, dürfe während der von April bis August dauernden Brutzeit vom Ackerbrütern keine Baustelleneinrichtung in den Ackerflächen auf dem Baugrundstück angelegt werden bzw. vor einer möglichen Bautätigkeit sei durch Kontrollen sicherzustellen, dass im Umkreis von 100 m um den Landeplatz keine Bruten vorkämen.

Das daraufhin erneut beteiligte Sachgebiet Naturschutz der Regierung von Schwaben folgte der Einschätzung des Gutachters. Im Ergebnis sei bei der gegenwärtigen Planung davon auszugehen, dass weder artenschutzrechtliche Verbotstatbestände berührt, noch Natura-2000-Schutzgüter beeinträchtigt würden, sofern die im Gutachten vorgesehene Vermeidungsmaßnahme im Sinne der o.g. Beschränkung der Bauzeit getroffen würde. Die Genehmigungsfähigkeit aus naturschutzfachlicher Sicht sei damit gegeben.

Nach alledem erklärte auch die höhere Landesplanungsbehörde ihr Einverständnis mit dem Vorhaben, sofern die von den Fachstellen geforderten wasser- und naturschutzrechtlichen Auflagen berücksichtigt würden und das Luftamt nach eigener Prüfung das Auftreten erheblicher Lärmmissionen ausschließen sowie die Notwendigkeit des Landeplatzes anerkennen könne.

#### 4. Einwendungen infolge der Öffentlichkeitsbeteiligung:

Zeitgleich mit der Behördenbeteiligung wurde der Antrag in der Stadt Höchstädt an der Donau durch Veröffentlichung in deren Amtsblatt vom 14.12.2022 ortsüblich bekannt gemacht sowie vom 20.12.2022 bis 19.01.2023 zur Einsichtnahme dort ausgelegt. Zudem waren die Unterlagen im Zeitraum der Auslegung auch im Internet unter den in der Bekanntmachung bezeichneten Links einsehbar. Bis zum Ende der Einwendungsfrist am 02.02.2023 gingen bei den in der Bekanntmachung als Adressaten bestimmten Stellen, Luftamt Südbayern und Verwaltungsgemeinschaft/Stadt Höchstädt an der Donau, keine Einwendungen ein.

Am 16.05.2023 erreichte das Luftamt verspätet eine vom Landratsamt Dillingen an der Donau zuständigkeitshalber weitergeleitete, gegen das Vorhaben gerichtete Zuschrift aus der Nachbarschaft des Planungsgebiets. U.a. wurde darin vorgetragen, der geplante Hubschrauberlandeplatz

sei nicht notwendig. Es handele sich vielmehr um ein reines Luxusobjekt, welches mit erheblichem Lärm und Unruhe für die Umgebung verbunden sei. Der Neubau weiterer, sich bereits in Planung befindlicher Wohnanlagen werde dadurch verhindert. Neben der permanenten Absturzgefahr bestünde eine Gefährdung durch starken Wind und umherfliegende Gegenstände. Hinzu kämen Bedrohungen für Natur und Umwelt durch möglicherweise auslaufende Schadstoffe wie Sprit, Öl oder Kühlmittel, durch die Tötung von Kleintieren und Insekten sowie die zusätzliche Versiegelung von Flächen.

## II.

Die Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – ist gemäß §§ 31 Abs. 2 Nr. 4 des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) i. V. m. Art. 9 des Gesetzes über Zuständigkeiten im Verkehrswesen (ZustGVerk) und § 26 Abs. 1 Satz 1 Nr. 4 der Verordnung über Zuständigkeiten im Verkehrswesen (ZustVVerk) sowie § 50 der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO) für den Erlass dieser Genehmigung sachlich und örtlich zuständig.

### **1. Formelle Genehmigungsvoraussetzungen**

Die formellen Genehmigungsvoraussetzungen liegen vor.

Insbesondere entsprachen die vom Antragsteller vorgelegten Unterlagen in Art und Umfang den Antragserfordernissen, die vom Luftamt bestimmt wurden (§ 51 Abs. 3 LuftVZO). Sie erfüllten auch die im Hinblick auf die Behörden- und Bürgerbeteiligung erforderliche Anstoßfunktion, d.h. sie waren geeignet und ausreichend, um die möglicherweise von dem Vorhaben Betroffenen in die Lage zu versetzen, Beeinträchtigungen eigener Rechte und Belange zu erkennen und diese ggf. gegenüber der verfahrensführenden Behörde geltend machen zu können. Dies bestätigten auch der Umfang und die Tiefe des Vortrags der beteiligten Fachstellen.

Die in ihrem Aufgabenkreis möglicherweise betroffenen Gebietskörperschaften und Träger öffentlicher Belange wurden entsprechend den geltenden Vorschriften vom Luftamt jeweils zu dem Verfahren angehört (§ 6 Abs. 5 Satz 1 LuftVG i. V. m. Art. 73 Abs. 3 a BayVwVfG). Sämtliche abgegebenen Stellungnahmen wurden bei der Entscheidung über den Antrag berücksichtigt. Von einer erneuten Beteiligung nach der Planungsänderung in Gestalt der Landeplatzverschiebung um einige Meter nach Norden konnte aus Sicht des Luftamts abgesehen werden, da hierdurch keine nennenswerten Auswirkungen auf Drittbelange ersichtlich waren.

Ebenso wurde den durch das Vorhaben möglicherweise betroffenen und interessierten Personen die Gelegenheit eingeräumt, den Antrag infolge der ortsüblichen Bekanntmachung und Auslegung persönlich bzw. über Internet einzusehen und sich innerhalb der gesetzten Fristen hierzu zu äußern. Da keine Einwendungen bei den in der Bekanntmachung für solche Vorträge bestimmten Stellen innerhalb der dort festgelegten Frist eingegangen sind, entfiel vorliegend das Erfordernis der Einzelzustellung der Entscheidung gemäß § 6 Abs. 5 Satz 1 LuftVG i. V. m. Art. 74 Abs. 4 Satz 1 BayVwVfG. Die Bekanntgabe wird gemäß § 6 Abs. 5 Satz 1 LuftVG i. V. m. Art. 74 Abs. 4 Sätze 2 bis 4 BayVwVfG wiederum mittels ortsüblicher Bekanntmachung durch die Stadt Höchstädt und anschließender dortiger zweiwöchiger Auslegung mitsamt der Veröffentlichung im Internet bewirkt.

Nicht zuletzt besitzt der Antragsteller auch die obligatorische Verfügungsgewalt über die für die Realisation des Vorhabens erforderlichen Grundstücksflächen. Ein auf das betreffende Grundstück Fl.Nr. 2300 der Gemarkung Höchstädt an der Donau über den Zeitraum von wenigstens neun Jahren ab dem 01.11.2022 mit der Grundeigentümerin abgeschlossener Pachtvertrag, der sich automatisch jeweils um ein weiteres Jahr verlängert, sofern nicht fristgerecht gekündigt wird, lag dem Antrag bei.

## **2. Materielle Genehmigungsvoraussetzungen**

Das beantragte Vorhaben ist mit den materiellen Anforderungen an eine solche Planungsmaßnahme vereinbar.

Vor Erteilung der Genehmigung war gemäß § 6 Abs. 2 LuftVG besonders 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 Fluglärmschutz angemessen berücksichtigt sind. Ferner muss das in Aussicht genommene Gelände geeignet sein und es dürfen keine Tatsachen die Annahme rechtfertigen, dass die öffentliche Sicherheit oder Ordnung gefährdet sein könnte. Die luftverkehrsrechtliche Genehmigung ist eine Ermessensentscheidung.

### **2.1 Planrechtfertigung und Begründung des Vorhabens**

Das antragsgegenständliche Vorhaben ist fachplanerisch gerechtfertigt, da es den Zielsetzungen des Luftverkehrsrechts nicht widerspricht.

Die Planrechtfertigung ist ein ungeschriebenes Erfordernis jeder Fachplanung, dem nach einschlägiger Rechtsprechung genüge getan ist, wenn das beantragte Vorhaben – gemessen an den Zielsetzungen des jeweiligen Fachplanungsgesetzes, hier des LuftVG – vernünftigerweise geboten ist. Es muss hingegen nicht unverzichtbar bzw. unausweichlich sein. Der Prüfungsmaßstab ist großzügig auszulegen. Das LuftVG unterscheidet auch nicht zwischen privaten und gemeinnützigen Vorhaben. Lediglich bereits von vorne herein offensichtlich ungeeignete Vorhaben, z. B. wenn sie aus baulichen oder technischen Gründen nicht umgesetzt werden können, sind nicht planerisch gerechtfertigt. Letzteres ist vorliegend nicht ersichtlich.

Der beantragte Hubschraubersonderlandeplatz soll entsprechend der Begründung des Antragstellers allem voran seinen geschäftlichen Interessen dienen. Hierzu führt der Antragsteller aus, mit seiner Unternehmensgruppe bundesweit im Immobiliengeschäft tätig zu sein und in Ausübung seiner Geschäfte bislang jährlich mehr als 100.000 km – hauptsächlich in Langstrecken – mit dem PKW zurückgelegt zu haben. Durch den Bau des Hubschrauberlandeplatzes in Kombination mit der zu gegebener Zeit beabsichtigten dortigen Unterbringung des Firmenhubschraubers soll künftig ein direkter Transfer vom Firmensitz zum jeweiligen Bestimmungsort möglich sein. Zum Zwecke der Landung am Zielobjekt selbst verfügt der betreffende, aktuell noch am Verkehrslandeplatz Augsburg stationierte Helikopter bereits heute über eine bundesweite Außenstart- und -landegenehmigung.

Der Antragsteller verspricht sich durch den überwiegenden und regelmäßigen Umstieg von Auto auf Helikopter eine Zeitersparnis von bis zu 75 % verbunden mit einer erheblichen Stressminderung durch den Wegfall der stundenlangen Autofahrten. Umgekehrt soll auch den Geschäftspartnern zugunsten der Kundenzufriedenheit die schnelle und unkomplizierte Reisemöglichkeit per Hubschrauber zur Verfügung stehen. All dies steigere Produktivität und Effizienz des Unternehmens und eröffne letztlich Wachstumspotentiale.

Aus Sicht des Luftamts ist die o.g. Argumentation hinreichend nachvollziehbar und vernünftig. Das beantragte Vorhaben dient in Bezug auf die geplante Nutzung dem geschäftlichen Interesse des Antragstellers. Widersprüche zu den Zielen des LuftVG sind indes nicht ersichtlich. Vor diesem Hintergrund sowie angesichts dessen, dass durch den in überschaubarem Umfang geplanten und im Rahmen dieser Genehmigung reglementierten Flugbetrieb mit max. 100 Starts und 100 Landungen pro Jahr nicht mit wesentlichen Umweltauswirkungen in der Umgebung des Landeplatzes zu rechnen ist, sind keine weiteren Anforderungen an die Planrechtfertigung zu stellen. Insoweit wird diese im vorliegenden konkreten Falle anerkannt.

In Bezug auf die Einwendung, dass der geplante Hubschrauberlandeplatz nicht erforderlich bzw. wirtschaftlich notwendig sei, sondern lediglich dem Privatvergnügen des Antragstellers diene, wird nochmals hervorgehoben, dass eben diese Erforderlichkeit im Sinne einer Unverzichtbarkeit bzw. Unausweichlichkeit keine Voraussetzung für die Anerkennung der Planrechtfertigung darstellt.

## 2.2 Erfordernisse der Raumordnung und der Landesplanung

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

Insbesondere sind die von der zuständigen Fachbehörde bei der Regierung von Schwaben in Bezug genommenen Interessen der Allgemeinheit, konkret der Schutz der Bevölkerung vor unzumutbaren Lärmbelastungen (vgl. RP 16 B IV 1.5.2 (Z), Art. 6 Abs. 2 Nr. 8 Satz 9 BayLplG), der Schutz der Trinkwasserversorgung und des Grundwassers (vgl. LEP 7.2.2 Abs. 1 (G), RP 9 B I 4.2.1.1 (G)) sowie der Erhalt ökologisch sensibler Lebensräume (vgl. LEP 7.1.5 (G), 7.1.6 (G)), im vorliegenden Falle hinreichend berücksichtigt. Auf die nachfolgenden Kapitel in dieser Genehmigung wird insoweit verwiesen.

Auch hinsichtlich der regionalplanerischen Vorgabe, dass anstatt einer Neuerrichtung u.a. von Hubschrauberlandeplätzen möglichst bestehende Anlagen in vertretbarer Entfernung genutzt werden sollen (vgl. RP 9 B IV 3.2.1 (Z) und Begründung zum RP 9 B IV 3.2.1 Absatz 2), ist das antragsgegenständliche Vorhaben nach Auffassung des Luftamts hinreichend begründet.

Anknüpfend an die o.g. Ausführungen zur Planrechtfertigung wird hier insbesondere der ergänzende Vortrag des Antragstellers in seiner Stellungnahme vom 27.02.2023 aufgegriffen. Demnach würde der Umweg über einen Bestandsflugplatz dem originären Zweck des Vorhabens zuwiderlaufen, indem der Großteil des durch den Start bzw. die Landung des Hubschraubers direkt vom/am Firmenstandort gewonnenen Zeitvorteils wieder zunichtegemacht werde. Damit könne der Hubschrauber nicht mehr wirtschaftlich betrieben werden.

Dieser Argumentation folgend und wiederum in Ansehung des verhältnismäßig geringen Flugbetriebs bestehen aus Sicht des Luftamts durch die Realisierung des beantragten Vorhabens keine Widersprüche zu den Vorgaben der Raumordnung und Landesplanung.

Ungeachtet dessen sei noch auf die Bereitschaft des Antragstellers hingewiesen, seine Flüge – soweit sinnvoll – über den Verkehrslandeplatz Augsburg abzuwickeln. Dies könne nach seinen Angaben z.B. spezielle Wetterlagen oder den Fall, dass mehrere Starts und Landungen in kurzen Zeitabständen erforderlich seien, betreffen.

### 2.3 Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege

Weiterhin ist das Vorhaben mit den Erfordernissen des Naturschutzes und der Landschaftspflege vereinbar.

Nach abschließender Stellungnahme des Naturschutzsachgebiets bei der Regierung von Schwaben können das Eintreten artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände gemäß § 44 des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) vorliegend ebenso ausgeschlossen werden wie Beeinträchtigungen der Schutzziele der drei genannten Natura-2000-Gebiete (Vogelschutzgebiet „Riesalb mit Kesseltal“, Gebiets-Nr. 7229-471, in ca. 2 km Entfernung; Vogelschutzgebiet „Wiesenbrüterlebensraum Schwäbisches Donauried“, Gebiets-Nr. 7330-471, in ca. 2,5 km Entfernung; FFH-Gebiet „Donauauen zwischen Thalfingen und Höchstädt“, Gebiets-Nr. 7428-301, in ca. 2,5 km Entfernung). Die unter Ziffer A.V.6 verfügte bauzeitliche Auflage zur Vermeidung artenschutzrechtlicher Konflikte im Hinblick auf bodenbrütende Vogelarten ist in diesem Zusammenhang zu beachten.

Mit Rücksicht auf das im Gutachten des Büro Schreiber (siehe dort Pkt. 5.1.1, Seite 12) mit hoher Wahrscheinlichkeit angenommene Fledermausvorkommen im Untersuchungsgebiet hält es das Luftamt im Übrigen für sachgerecht, Flugbetrieb während der Morgen- und Abenddämmerung ausdrücklich auszuschließen (siehe Ziffer A.III.3 dieser Genehmigung). Einer weiteren Begründung bedarf es hier nicht, da antragsgemäß grundsätzlich keine Dämmerungs- oder Nachtflüge beabsichtigt sind.

Positiv wertete das Luftamt in diesem Zusammenhang auch die vom Antragsteller in seinem Schreiben vom 27.02.2023 zum Ausdruck gebrachte Absicht, mit Blick auf den Umweltschutz die nicht für die Flugplatzanlage benötigte Restfläche des Grundstücks Fl.Nr. 2300 (ca. 9.300 qm) als ökologisch hochwertige Blühwiese anzulegen. Zur Untermauerung dieser Absichtserklärung lag dem o.g. Schreiben eine entsprechend vorbereitete Eingriffs- und Ausgleichsbilanzierung eines Fachplaners vom 17.01.2022 bei. Um den bestmöglichen Effekt zu erzielen, so der Antragsteller, sei die Abstimmung mit den Naturschutzbehörden vorgesehen.

Nach alledem sieht das Luftamt keinen Raum mehr für die Anordnung weiterer Auflagen zum Natur- und Landschaftsschutz – wie von der unteren Naturschutzbehörde im Landratsamt Dillingen an der Donau gefordert – z.B. in Gestalt einer verbindlichen Festlegung von Überflughöhen über Schutzgebiete oder auch einer Befristung, da die Betroffenheiten in diesem Themenbereich nach Vorlage des Fachgutachtens und der abschließenden Beurteilung durch die Regierung von Schwaben – Sachgebiet Naturschutz – ausermittelt und unter Berücksichtigung der verfügbaren Nebenbestimmungen hinreichend bewältigt sind.

## 2.4 Belange des Wasserrechts

Belange des Wasserrechts werden durch die Errichtung und den Betrieb des beantragten Hubschrauberlandeplatzes ebenfalls nicht beeinträchtigt.

Mit Blick auf die fachlichen Behördenstellungen wird konstatiert, dass weder eine Lagerung von wassergefährdenden Stoffen noch die Betankung von Hubschraubern vor Ort beabsichtigt sind. Allgemeine wasserrechtliche Auflagen sind unter Abschnitt A.V.5 dieses Bescheides enthalten und zu beachten. Im Übrigen ist die von mehreren Stellen gerügte Verwendung von AFFF-Löschschäumen aus Umweltschutzgründen untersagt (siehe Ziffer A.V.7.4 dieser Genehmigung). Der Antragsteller versichert, auf fluortensidfreie, biologisch abbaubare Löschmittel zurückzugreifen.

## 2.5 Erfordernisse des Städtebaus

Das antragsgegenständliche Vorhaben steht auch nicht im Widerspruch zu städtebaulichen Belangen.

Soweit die Stadt Höchstädt vortrug, durch dessen Genehmigung und Umsetzung dürfe die Errichtung des südlich davon gelegenen Gewerbehofs mit Lagerhalle und Bürogebäude, welche nach Auskunft des Landratsamts Dillingen a. d. Donau mit dessen Bescheid vom 20.10.2022, Nr. 430-1104/22 genehmigt wurde, nicht behindert werden, so hat sich dieser Hinweis aufgrund der Tatsache bereits erübrigt, dass die besagten Gebäude mittlerweile realisiert wurden. Eine gegenseitige Beeinträchtigung der Nutzungen ist entsprechend der fachlichen Stellungnahme des Gutachters Weigert vom 14.03.2024 infolge der Verschiebung des Hubschrauberlandeplatzes um ca. 10 m nach Norden nicht zu befürchten. Nicht Gegenstand dieser Genehmigung hingegen ist die vom Landratsamt aufgeworfene Frage nach der rechtlichen Einordnung und dem Umgang mit der möglichen späteren flugplatzbezogenen Mitnutzung der Gebäulichkeiten. Diesbezüglich strebt der Antragsteller eine Klärung bzw. Beantragung zu gegebener Zeit an.

Im Weiteren steht der Umstand, dass das Vorhaben z. T. den Festsetzungen eines gültigen Bebauungsplans widerspricht, dem Vorhaben nicht entgegen. Zwar befindet sich das Areal, auf welchem der Hubschraubersonderlandeplatz errichtet werden soll, im Geltungsbereich des Bebauungsplans Nord der Stadt Höchstädt, dessen 8. Änderungsfassung seit dem 14.12.2022 rechtskräftig ist. Dort sind in betreffender Lage öffentliche Verkehrsflächen und Fläche für Ortsrandeingrünung ausgewiesen, nicht jedoch Festsetzungen für Flugbetriebsflächen enthalten.

Allerdings ist dieser Widerspruch aufgrund von § 38 Satz 1 des Baugesetzbuches (BauGB) vorliegend unbeachtlich. Nach dieser Vorschrift sind auf Planfeststellungsverfahren und sonstige Verfahren mit den Rechtswirkungen der Planfeststellung für Vorhaben von überörtlicher Bedeutung (...) die §§ 29 bis 37 BauGB nicht anzuwenden, wenn die Gemeinde beteiligt wird und städtebauliche Belange berücksichtigt werden (sog. Fachplanungsprivileg).

Der Tatbestand des § 38 Satz 1 BauGB ist im vorliegenden Falle erfüllt. Nach einschlägiger Rechtsprechung ist allgemein anerkannt, dass ein isoliertes luftverkehrsrechtliches Genehmigungsverfahren nach § 6 LuftVG eine fachplanerische Entscheidung i. S. d. § 38 Satz 1 BauGB darstellt (vgl. BVerwG, Beschluss vom 13.12.2006, Az. 4 B 73.06). Zudem wird dem Genehmigungsverfahren für Flugplätze grundsätzlich die überörtliche Bedeutung zuerkannt.

Nicht zuletzt erhob die Stadt Höchstädt über den eingangs in diesem Abschnitt abgearbeiteten Gesichtspunkt hinaus in Bezug auf städtebauliche Belange keine weiteren substantiierten Einwände und machte auch sonst keine konkrete Beeinträchtigung ihrer kommunalen Planungshoheit geltend. Insbesondere genügen die bloße Absichtserklärung und Erwartung, auch künftig uneingeschränkt Bauleitplanungen und Einzelvorhaben im Bereich des Flugplatzes umsetzen zu wollen und zu können, mangels hinreichender Bestimmtheit nicht als durchsetzungsfähiges Argument gegen die Genehmigung des Hubschrauberlandeplatzes.

Folglich greift vorliegend das Fachplanungsprivileg des § 38 Satz 1 BauGB zugunsten der Anlage und des Betriebs des antragsgegenständlichen Hubschraubersonderlandeplatzes ein. Künftige Bauleitplanungen und Einzelvorhaben, welche die Landeplatzfläche selbst oder dessen Umgebung, insbesondere den Bereich der An-, Abflug- und Hindernisfreiflächen, betreffen, sind demnach an Inhalt und Umfang der vorliegenden luftrechtlichen Planungsentscheidung auszurichten. Die Beurteilung, ob im Einzelfall luftrechtliche Belange im Hinblick auf den Hubschraubersonderlandeplatz betroffen sein könnten, obliegt der Landesluftfahrtbehörde. Entsprechende Planungen und Vorhaben sind daher dem Luftamt künftig zur Zustimmung bzw. Genehmigung vorzulegen (vgl. auch § 15 Abs. 2 LuftVG).

Vor diesem Hintergrund besteht auch weder rechtlich noch sachlich eine Grundlage, die Genehmigung – wie von der Stadt Höchstädt vorgeschlagen bzw. gefordert – unter Vorbehalt des jederzeitigen Widerrufs, Befristung und/oder auflösende Bedingung zu stellen. Die Möglichkeit für Stadt und Platzbetreiber, sich vertraglich auf bestimmte Bedingungen zu einigen, bleibt selbstverständlich unberührt, kann für die Erteilung dieser Genehmigung jedoch dahinstehen.

Mithin ist keine Beeinträchtigung städtebaulicher Gesichtspunkte ersichtlich, welche gegen die vorliegende Genehmigung sprechen würde.

## 2.6 Schutz vor Fluglärm

Weiterhin ist das Vorhaben mit den Belangen des Schutzes vor Fluglärm vereinbar.

Angesichts des geringen Umfangs des beantragten Flugbetriebs konnte das Luftamt von der Vorlage einer schalltechnischen Untersuchung über den Fluglärm absehen. Ein solches Gutachten wurde von den beteiligten Stellen auch nicht gefordert.

Nach den dem Luftamt vorliegenden Erfahrungen aus vergleichbaren Genehmigungsverfahren ist eine nennenswerte Belästigung der Bevölkerung durch Hubschrauberfluglärm im vorliegenden Fall mit maximal zulässigen 200 Flugbewegungen

(100 Landungen und 100 Starts) pro Jahr und maximal vier Flugbewegungen pro Tag auszuschließen (Ziffer A.III.2 dieser Genehmigung).

Umgerechnet ist damit bei vollständiger Ausschöpfung des Nutzungsumfangs durchschnittlich mit vier Flugbewegungen pro Woche zu rechnen. Der dadurch erzeugte Fluglärm, der sich ohnehin nur auf wenige Minuten während des Start- bzw. Landevorgangs erstreckt, ist schon dem Grundsatz nach weder in der Häufigkeit noch in der Intensität dazu geeignet, sich von der allgemein vorhandenen Alltagsgeräuschkulisse, wie sie für ein Gewerbegebiet wie vorliegend typisch ist, signifikant abzuheben.

Vor diesem Hintergrund sind auch Einwände zurückzuweisen, wonach die nun hinzukommenden Einzellärmereignisse durch die Hubschrauber nicht hinnehmbar seien oder Wohnbauvorhaben in der Umgebung zunichtegemacht würden.

Mit Rücksicht auf besonders sensible Ruhe- und Erholungszeiten, in denen i. d. R. auch keine durch das hiesige Gewerbegebiet verursachten Geräusche auf die Umgebung einwirken, und in Anlehnung an die in vergleichbaren Verfahren regelmäßig geübte Genehmigungspraxis nimmt das Luftamt hingegen unter Ziffer A.III.3 bestimmte Zeiträume vom Flugbetrieb aus. Somit darf Flugbetrieb werktäglich frühestens von 7.00 Uhr Ortszeit bis längstens bis 20.00 Uhr Ortszeit stattfinden. An Sonn- und Feiertagen ist Flugbetrieb oder sonstiger Betrieb am Landeplatz erst ab 10.00 Uhr Ortszeit zulässig.

## 2.7 Lufthygiene

Belange der Lufthygiene stehen dem Vorhaben nicht entgegen.

Im vorliegenden Falle konnte auf eine gutachtliche lufthygienische Betrachtung verzichtet werden. Zwar ist der Betrieb von Luftfahrzeugen, also auch von Hubschraubern, mit Schadstoffemissionen verbunden, diese sind jedoch angesichts des Umfangs des verfahrensgegenständlichen Flugbetriebs vernachlässigbar. Das Luftamt ist durch die regelmäßige Befassung mit dieser Thematik in luftrechtlichen Planfeststellungsverfahren bekannt, dass die wesentlichen und die Schadstoffmengen kennzeichnenden Emissionen durch Hausbrand und Kfz-Verkehr verursacht werden und Luftverkehr hierzu nur einen geringen Beitrag leistet. Dies betrifft insbesondere Vorhaben wie hier, die im Durchschnitt maximal vier Flugbewegungen pro Woche mit einem Hubschrauber erzeugen. Im Fall eines Verkehrslandeplatzes mit prognostizierten 40.000 Flugbewegungen führte der Bayer. Verwaltungsgerichtshof in seinem Urteil vom 26.02.2002 Az. 20 A 00.40039 (BeckRS 2002, 26445 RdNr. 18) aus, dass nicht ersichtlich sei, was dort die Behörde im Abwägungsvorgang hätte geprüft haben sollen. Insbesondere handelte es sich bei dem streitgegenständlichen Fall bei den Abgasen um ubiquitäre Belastungen, die nicht in herausragendem Maße erhöht würden. Diese lufthygienische Irrelevanz gilt erst recht bei der hier prognostizierten Anzahl an max. 200 Hubschrauberbewegungen pro Jahr.

## 2.8 Geländeeignung

Die sog. Geländeeignung in Bezug auf die Anlage und den Betrieb des antragsgegenständlichen Hubschraubersonderlandeplatzes Höchstädt ist – gemessen an den hier einschlägigen Vorschriften bzw. Richtlinien, insbesondere der AVV – durch das Gutachten des Sachverständigen Weigert vom 15.09.2022 in der Fassung der ergänzenden Stellungnahme vom 14.03.2024 und den dieser Genehmigung beiliegenden Plandarstellungen mit Stand vom 13.03.2024 nachgewiesen.

Insbesondere entsprechen die Ausdehnung der Endanflug- und Startfläche (FATO), der vorliegend mit ihr identischen Aufsetz- und Abhebefläche (TLOF) und der Sicherheitsfläche ebenso den Anforderungen der AVV wie die Ausrichtung und Dimensionierung der An- und Abflugflächen. Die nach der AVV erforderlichen Hindernisfreiflächen sind ebenfalls vorhanden und aus den beiliegenden Plänen und Schnitten ersichtlich.

Außer der wegen der herangerückten Bebauung notwendig gewordenen Verlagerung des Hubschrauberlandeplatzes um etwa 10 m nach Norden ergaben sich gegenüber den Ausführungen und Einschätzungen im Ausgangsgutachten keine weiteren Veränderungen in nennenswertem Umfang. Nicht zuletzt steht auch nach der Positionsänderung noch ausreichend Grundstücksfläche für die Realisation der Flugplatzanlage zur Verfügung.

## 2.9 Öffentliche Sicherheit und Ordnung

Tatsachen, welche die Annahme rechtfertigen, dass durch das Vorhaben die öffentliche Sicherheit und Ordnung gefährdet sein könnte, liegen unter Beachtung der in diesem Zusammenhang verfügbaren Nebenbestimmungen nicht vor.

### a) Feuerlösch- und Rettungswesen:

Die unter Abschnitt A.V.7 dieser Genehmigung festgesetzten Auflagen zum Feuerlösch- und Rettungswesen entsprechen den Maßgaben der Brandschutzkategorie H1 nach AVV, unter die der gegenständliche Hubschraubersonderlandeplatz aufgrund der Nutzung durch Hubschrauber mit einer Länge bis zu 15 m fällt. Hierdurch ist den Erfordernissen des Brandschutzes und des Rettungswesens ausreichend Rechnung getragen.

Insbesondere ist durch die verlangte Einweisung der sachkundigen Personen gemäß Ziffer A.V.7.7 in die örtlichen Gegebenheiten (z.B. Entnahmestelle für Löschwasser), in die Bedienung der vorhandenen Lösch- und Rettungsgeräte und deren regelmäßige Fortbildung sichergestellt, dass diese Personen neben der Brandbekämpfung wirksame Ersthilfe gegenüber Verletzten leisten und Notrufe absetzen können. Die Aus- und Fortbildung der sachkundigen Personen hat durch geeignete Fachkräfte (z.B. Feuerwehr) zu erfolgen.

Weiterhin hat der Platzbetreiber zusammen mit den örtlich zuständigen Sicherheitsbehörden und der Feuerwehr einen Alarmplan zu erstellen und an geeigneter

Stelle gut sichtbar anzubringen (Ziffer A.V.7.9). In diesem Zusammenhang mögen auch etwaige fortbestehende Bedenken mit der Kreisbranddirektion erörtert und geklärt werden.

b) Auswirkungen auf den öffentlichen Straßenverkehr:

Durch die Hubschrauberflüge sind keine erheblichen Beeinträchtigungen der Sicherheit und Leichtigkeit des öffentlichen Straßenverkehrs auf den sich in der Umgebung des geplanten Landeplatzes befindlichen qualifizierten Straßen zu erwarten, konkret in Bezug auf die westlich ca. 270 m am geplanten Landeplatz in Nord-Süd-Richtung vorbeiführende Staatsstraße 2212 und die östlich davon in einer Entfernung von ca. 750 m, ebenfalls in Nord-Süd-Richtung, verlaufende Kreisstraße DLG 36. Die in diesem Zusammenhang von der Straßenverkehrsbehörde im Landratsamt Dillingen an der Donau und der Polizeiinspektion Dillingen vorgetragenen Einwände werden zurückgewiesen.

Zunächst ist festzuhalten, dass bei der vorliegenden Planung die gemäß den hier einschlägigen Richtlinien über die Abstände zwischen Straßen und Flugplätzen, veröffentlicht mit allgemeinem Rundschreiben Straßenbau Nr. 2/1982 des damaligen Bundesverkehrsministeriums vom 19.01.1982 (Nr. StB 27/38.45.90), zum Schutze des Luftverkehrs im Bereich von Straßen und zum Schutze des Straßenverkehrs im Bereich von Flugplätzen geforderten Überflughöhen eingehalten werden. Auf die Ausführungen unter Abschnitt 3.6.2 (Seite 22) des Gutachtens des Sachverständigen Weigert wird insoweit verwiesen. Entgegen dem Einwand der Straßenverkehrsbehörde sind diese Richtlinien nach wie vor gültig und entfalten gegenüber der Luftfahrtbehörde verbindliche und unmittelbare Anwendbarkeit. Im Übrigen weist auch die DFS z.B. auf ihrer Homepage auf die Richtlinien als für die Anlage und den Betrieb von Flugplätzen in Deutschland relevante Vorschrift hin (<https://www.dfs.de/homepage/de/flugsicherung/rechtlicher-rahmen/richtlinien>).

Die Genehmigung des Vorhabens verstößt überdies nicht gegen geltende straßenverkehrsrechtliche Bestimmungen. Insbesondere steht nicht – wie von der Straßenverkehrsbehörde eingewandt – zu befürchten, dass die Hubschrauberflüge bei Fahrzeugführenden Ablenkungsreaktionen in einem die Verkehrssicherheit gefährdenden Maße hervorrufen. Ein durchschnittlich aufmerksamer Verkehrsteilnehmer wird in der Lage sein, sich auf freier Strecke, auf der der Hubschrauber – wie von der Behörde selbst eingeräumt – deutlich erkennbar ist, frühzeitig auf dessen Einwirkungen einzustellen. Damit einhergehend ist die Gefahr eines Überraschungseffekts mit möglicher Schreckreaktion durch ein unvermitteltes Auftauchen des Hubschraubers weitestgehend gebannt. Dass Fahrzeugführende Vorgänge und Ereignisse in ihrer Umgebung wahrnehmen und ggf. beobachten, stellt indes eine Normalsituation im Straßenverkehr dar. Dieser Umstand für sich genommen vermag in seiner Pauschalität die Genehmigungsfähigkeit des beantragten Vorhabens nicht zu Fall zu bringen. Zu berücksichtigen ist in diesem Zusammenhang auch, dass vor Ort bereits in den vergangenen Jahren vereinzelt Starts und Landungen mit Hubschraubern auf der Grundlage einer Außenstart- und Landeerlaubnis gemäß § 25 Abs. 1 Satz 1 ohne verzeichnete Zwischenfälle stattgefunden haben.

Im Übrigen stellt es keinen Einzelfall dar, dass sich im näheren Umfeld von Hubschrauberlandeplätzen öffentliche Straßen befinden, die z.T. in verhältnismäßig niedrigen Höhen überflogen werden. Dies lässt sich schon aufgrund eines i. d. R. dichten Straßennetzes nicht vermeiden. Dem Luftamt liegen trotz dieses Umstandes keine Erkenntnisse oder Aufzeichnungen vor, wonach mit Hubschrauberflügen über Straßen ein nennenswert erhöhtes Unfallrisiko einhergehen würde.

Flugbewegungen von Luftfahrzeugen, hier die Hubschrauberflüge, fallen entgegen der Auffassung der Straßenverkehrsbehörde auch nicht unter den Anwendungsbereich des § 33 der Straßenverkehrsordnung (StVO). Hier sind Verbotstatbestände normiert, welche ortsbeständige bzw. räumlich definierte Anlagen betreffen. Die von der Polizeiinspektion Dillingen genannten Werbetafeln (vgl. § 33 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 StVO) beispielsweise sind ortsfest, treten i. d. R. unvermittelt auf und werden eben gerade mit dem Zweck aufgestellt, die Aufmerksamkeit des Betrachters so lange und intensiv wie möglich auf sich zu ziehen. Demgegenüber handelt es sich bei einem Hubschrauber im Flug um ein bewegtes Objekt, welches vorliegend – ähnlich wie bei einem Überholvorgang auf der Straße – nicht unvorbereitet ins Blickfeld des Fahrzeugführenden gelangt und sich anschließend zügig wieder aus dessen Wahrnehmung entfernt. Eine Vergleichbarkeit beider Sachverhalte ist nicht gegeben. Dies gilt erst Recht in Bezug auf die lt. Straßenverkehrsbehörde ebenfalls aufgrund von § 33 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 StVO verbotenen Himmelsstrahler schon aus dem Grund, dass vorliegend ausschließlich Flugbetrieb bei Tage durchgeführt wird. Wegen der fehlenden Vergleichbarkeit der Sachverhalte dringt auch der Vortrag der Polizeiinspektion nicht durch, mit der Genehmigung des Hubschraubersonderlandeplatzes werde im Hinblick auf die Betreiber von Werbetafeln gegen den Gleichbehandlungsgrundsatz verstoßen.

Von der in Nr. 5 der Richtlinien über die Abstände zwischen Straßen und Flugplätzen vorgesehenen ergänzenden Möglichkeit zur Sicherung des Straßenverkehrs mittels Aufstellung von entsprechenden Gefahrenzeichen macht das Luftamt unter Berücksichtigung des Hinweises der Straßenverkehrsbehörde auf § 45 Abs. 9 Satz 2 StVO vorliegend hingegen keinen Gebrauch. Hiernach dürfen Gefahrenzeichen nur dort angeordnet werden, wo es für die Sicherheit des Verkehrs erforderlich ist, weil auch ein aufmerksamer Verkehrsteilnehmer die Gefahr nicht oder nicht rechtzeitig erkennen kann und auch nicht mit ihr rechnen muss. Dies trifft – wie oben ausgeführt – vorliegend nicht zu.

Letztlich sind auch keine konkreten Nutzungskonflikte mit den von der Polizeiinspektion erwähnten Flugbewegungen der Fa. Airbus Helicopters in Donauwörth ersichtlich. Bei einer Entfernung von über 15 km zwischen den beiden Flugplätzen ist weder der beschränkte Bauschutzbereich des Hubschraubersonderlandeplatzes der Fa. Airbus mit einem Durchmesser von 4 km um den Bezugspunkt (§ 17 Satz 1 Nr. 2 LuftVG) tangiert, noch gibt es im Bereich des aktuellen Planungsgebiets einen für die Flüge von Airbus definierten Luftraum.

Nach alledem kann davon ausgegangen werden, dass durch den beantragten Flugbetrieb keine nennenswerten Störungen für den öffentlichen Straßenverkehr über das jeder Teilnahme am Straßenverkehr immanente Risiko hinaus zu erwarten sind.

c) Gefahren durch Abstürze und Abwinde des Hubschraubers:

Vorgetragene Befürchtungen, mit dem hier genehmigten Flugbetrieb sei ein erhöhtes Gefährdungspotential für Leib und Leben von Menschen durch Hubschrauberabstürze, starken Wind und das Umherfliegen aufgewirbelter Gegenstände verbunden, können ausgeräumt werden.

Auch wenn grundsätzlich von jeglichem Luftverkehr unbestritten eine theoretische Möglichkeit des Absturzes oder auch der Kollision von Luftfahrzeugen ausgeht, so ist das Auftreten von Luftfahrzeugen heutzutage eine Alltagssituation. Gefahren durch den Luftverkehr sind statistisch gesehen im Vergleich zu denjenigen in anderen Alltagssituationen wie Haushalt oder Straßenverkehr vernachlässigbar. Dies gilt besonders im vorliegenden Fall, in dem der Hubschrauberlandeplatz am Stadtrand angelegt werden soll, so dass die An- und Abflugflächen nicht über dicht besiedeltes Gebiet führen und zudem ausreichend Notlandeflächen vorhanden sind. Im Übrigen werden ausschließlich für den Luftverkehr zugelassene, hochwertige Luftfahrzeuge genutzt, die regelmäßig überprüft und gewartet werden.

Ein Verletzungsrisiko für Personen durch Hubschrauberabwinde und aufgewirbelte Gegenstände kann unter Berücksichtigung der in dieser Genehmigung verfügbaren Nebenbestimmungen ebenfalls mit hinreichender Wahrscheinlichkeit ausgeschlossen werden. Derartige Einwirkungen betreffen allenfalls die unmittelbare Landeplatzumgebung in den wenigen Minuten während des Starts und der Landung von Hubschraubern. Zum Zwecke der Gefahrenabwehr zugunsten außenstehender Dritte ist u. a. in Ziffer A.V.3.1 dieser Genehmigung geregelt, dass dort bei Flugbetrieb keine Personen oder Hindernisse, zu denen auch ungesicherte Gegenstände zählen, vorhanden sein dürfen. Weiterhin sind gemäß den Ziffern A.V.1.11 und 12 im Umfeld des Landeplatzes an geeigneter Stelle auf den Flugbetrieb hinweisende Warnschilder und -leuchten aufzustellen. Nicht zuletzt hat sich bei jedem Start und jeder Landung eine sachkundige Person am Landeplatz aufzuhalten, welche im Bedarfsfalle Passanten auf den Flugbetrieb und dessen Auswirkungen aufmerksam machen bzw. erforderlichenfalls auch einen Platzverweis aussprechen kann.

Durch den Flugbetrieb mit Hubschraubern bedingte Gefahren für Leib und Leben von Menschen, welche über das allgemeine Lebensrisiko hinausreichen, sind demnach vorliegend nicht zu befürchten.

### **3. Gesamtabwägung**

Da das Vorhaben den Erfordernissen der Raumordnung nicht widerspricht, die Erfordernisse des Naturschutzes und der Landschaftspflege sowie des Städtebaus und der Schutz vor Fluglärm angemessen berücksichtigt sind, das in Aussicht genommene Gelände geeignet ist und auch keine Tatsachen bekannt sind, dass die öffentliche Sicherheit und Ordnung gefährdet sein könnte, konnte dem Antrag entsprochen und die luftverkehrsrechtliche Genehmigung für die Anlage und den Betrieb des Hubschrauberlandeplatzes Höchststadt nach der Gesamtabwägung aller zu berücksichtigender Belange mit

den in Abschnitt A dieses Bescheides verfügten Einschränkungen und Nebenbestimmungen erteilt werden.

#### **4. Auflagen**

Die festgesetzten Auflagen finden ihre Rechtsgrundlage in § 6 Abs. 1 Satz 4 LuftVG. Sie sind im öffentlichen Interesse erforderlich und dienen der Sicherheit des Luftverkehrs sowie der öffentlichen Sicherheit und Ordnung.

#### **5. Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP)**

Für den Antrag des Herrn Michael Kimmerle bestand keine Verpflichtung, eine UVP durchzuführen. Eine UVP ist dann durchzuführen, wenn nach Einschätzung des Luftamtes Südbayern aufgrund überschlägiger Prüfung erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen auf die Schutzgüter des § 2 Abs. 1 UVPG durch das Vorhaben zu erwarten sind, die nach § 25 Abs. 2 des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes (UVPG) bei der Zulassungsentcheidung zu berücksichtigen wären.

Die Vorprüfung des Einzelfalls nach § 7 Abs. 1 UVPG ergab vorliegend, dass von dem Vorhaben aufgrund seiner Art, seiner Größe und seines Standortes keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen auf die Schutzgüter des § 2 UVPG zu erwarten sind, die im Einzelfall eine Pflicht zur Erstellung einer UVP begründen.

#### **6. Kostenentscheidung**

Die Kostenentscheidung beruht auf §§ 1, 2 der Kostenverordnung der Luftfahrtverwaltung (LuftKostV) i. V. m. Abschnitt V Ziffer 1b des Gebührenverzeichnisses zur LuftKostV.

Die Gebührenhöhe innerhalb des Gebührenrahmens bemisst sich u. a. nach der Schwierigkeit der Entscheidung, dem Aufwand der Behörde und der wirtschaftlichen Bedeutung des Verwaltungsaktes für den Antragsteller. Vor dem Hintergrund dieser rechtlichen Anforderungen ist die festgesetzte Gebühr angemessen.

**D.**

#### **Rechtsbehelfsbelehrung**

Gegen diesen Bescheid kann innerhalb eines Monats nach seiner Bekanntgabe Klage erhoben werden bei dem

**Bayerischen Verwaltungsgericht Augsburg  
in Augsburg**

**Postanschrift: Postfach 11 23 43, 86048 Augsburg  
Hausanschrift: Kornhausgasse 4, 86152 Augsburg**

### Hinweise zur Rechtsbehelfsbelehrung

Die Einlegung des Rechtsbehelfs ist schriftlich, zur Niederschrift oder elektronisch in einer für den Schriftformersatz zugelassenen Form möglich. Die Einlegung eines Rechtsbehelfs per einfacher E-Mail ist nicht zugelassen und entfaltet keine rechtlichen Wirkungen!

Seit 01.01.2022 muss der in § 55d VwGO genannte Personenkreis Klagen grundsätzlich elektronisch einreichen.

[Sofern kein Fall des § 188 VwGO vorliegt:] Kraft Bundesrechts wird in Prozessverfahren vor den Verwaltungsgerichten infolge der Klageerhebung eine Verfahrensgebühr fällig.

Mit freundlichen Grüßen

gez.  
Hailer  
Regierungsamtsrätin