



Regierung von Oberbayern • 80534 München

Gegen Postzustellung

Fruchthof Landau/Isar
Inh. Heinz Gispert GmbH
Oberes Moos 3
94431 Pilsting-Ganacker

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 05.09.2018	Unser Geschäftszeichen 25-3-3721.4-2018-Pilsting	München, 30.12.2019

Luftverkehrsrecht;

Genehmigung der Anlage und des Betriebs eines Hubschraubersonderlandeplatzes nach § 6 LuftVG für die Firma Fruchthof Landau/Isar, Inh. Heinz Gispert GmbH, Oberes Moos 3, 94431 Pilsting-Ganacker

Anlagen:

- 1 Übersichtslageplan vom 18.06.2018, Nr. 09-0188-01 (1:25.000)
- 1 Lageplan vom 18.06.2018, Nr. 09-0188-02 (1:5.000)
- 1 Lageplan mit Markierung vom 18.06.2018, Nr. 09-0188-03 (1:250)
- 1 Längsschnitt I vom 18.06.2018, Nr. 09-0188-04 (1:25.000/2.500)
- 1 Längsschnitt II vom 18.06.2018, Nr. 09-0188-05 (1:5.000/500)
- 1 Lageplan Ortho vom 06.07.2018, Nr. 09-0188-06 (1:1.000)
- 1 Kostenrechnung
- 1 Sicherungskonzept im Entwurf

Sehr geehrter Herr Gispert,

sehr geehrte Damen und Herren,

aufgrund Ihres Antrags vom 05.09.2018 erlässt die Regierung von Oberbayern –
Luftamt Südbayern – folgenden

A.

B e s c h e i d:

Dienstgebäude
Heßstraße 130
80797 München

Tram 20/21 Lothstraße

Telefon Vermittlung
+49 89 2176-0

Telefax
+49 89 2176-2914

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

Internet
www.regierung-oberbayern.de



I. Genehmigung

Der Fruchthof Landau/Isar, Inh. Heinz Gispert GmbH, Oberes Moos 3, 94431 Pilsting-Ganacker (im Folgenden: Antragstellerin), 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. 2549, Gemarkung Ganacker, Marktgemeinde Pilsting, erteilt. Die genaue Lage und Ausführung des Hubschraubersonderlandeplatzes ergeben sich aus den beigefügten Plänen, die mit dem Prüfvermerk der Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – versehen und damit Bestandteil dieser Genehmigung sind.

II. Beschreibung des Hubschraubersonderlandeplatzes

1.	<u>Bezeichnung:</u>	Hubschraubersonderlandeplatz Pilsting-Ganacker (Bodenlandeplatz)
2.	<u>Lage:</u>	Marktgemeinde Pilsting, Ortsteil Ganacker; ca. 2,4 km nördlich der Stadt Landau/Isar (Stadtmitte)
3.	<u>Landeplatzbezugspunkt*:</u>	
	Geographische Lage (WGS 84):	N 48° 42' 12,48'' ; E 12° 41' 30,56''
	Höhe über NN:	336,50 m über NN (1.104 ft)
4.	<u>Flugbetriebsflächen:</u>	
	FATO/TLOF:	Größe: Kreis mit Außendurchmesser rd. 19,60 m Belag: Asphalt Tragfähigkeit: 6.000 kg MTOM
	Sicherheitsfläche:	Überganglos die FATO umgebend mit einer Breite von 3,26 m; Belag: Asphalt Tragfähigkeit: 6.000 kg MTOM
	Gesamtgröße des Landeplatzes (FATO/TLOF + Sicherheitsfläche):	Durchmesser 26,10 m
5.	<u>An- bzw. Abflugrichtung:</u>	rwK 271° bzw. rwK 091° (Betrieb nur zwischen 01.08. und 28./29.02.!)

*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 Pilsting-Ganacker darf nur von Hubschraubern mit einer höchstzulässigen Abflugmasse (MTOM) von bis zu 6 t bzw. mit einer Gesamtlänge von maximal 13,05 m benutzt werden, die in Übereinstimmung mit den Flugleistungsklassen (FLK) 2 und 3 betrieben werden.
2. Pro Kalenderjahr dürfen maximal 200 Flugbewegungen (100 Landungen und 100 Starts) durchgeführt werden.
3. Aus Gründen des Natur- bzw. Vogelschutzes ist der Flugbetrieb vom/zum Hubschraubersonderlandeplatz Pilsting-Ganacker im Zeitraum zwischen dem 1. März und dem 31. Juli eines jeden Jahres untersagt.
4. Flugbetrieb oder sonstiger Betrieb am Landeplatz darf grundsätzlich nur in der Zeit von Sonnenaufgang -30 Minuten, frühestens jedoch von 7.00 Uhr Ortszeit, bis Sonnenuntergang +30 Minuten, längstens jedoch bis 20.00 Uhr Ortszeit, stattfinden. An Sonn- und Feiertagen ist Flugbetrieb oder sonstiger Betrieb am Landeplatz aus Lärmschutzgründen erst ab 10.00 Uhr Ortszeit zulässig.
5. Darüber hinaus sind an Sonn- und Feiertagen nicht mehr als 2 Starts und 2 Landungen (4 Flugbewegungen) erlaubt.

IV. Zweck des Hubschraubersonderlandeplatzes

Auf dem Hubschraubersonderlandeplatz Pilsting-Ganacker sind private und geschäftliche Flüge der Genehmigungsinhaberin, des Herrn Heinz Gispert selbst sowie Flüge anderer natürlicher und juristischer Personen nach vorheriger Genehmigung durch die Genehmigungsinhaberin (PPR) zugelassen.

V. Nebenbestimmungen

1. Anlagenbezogene Auflagen

- 1.1 Der Hubschraubersonderlandeplatz Pilsting-Ganacker 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 Plänen anzulegen.
- 1.2 Alle Flugbetriebsflächen müssen für Personen und Hubschrauber rutschfest ausgebildet sein. Die Rutschfestigkeit der Oberfläche sollte mindestens der Rutschfestigkeitsklasse R 11 (aus BGR 181) oder höher entsprechen. 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 einem Betrieb von Hubschraubern bis zu 6 t Abfluggewicht standhalten. Zusätzlich sind die Belastungen durch Personal, Fracht, Feuerlöschgeräte, Schnee usw. zu berücksichtigen.
- 1.4 Die FATO (Endanflug- und Startfläche) ist gemäß Plan 09-0188-03 mit einem Außendurchmesser von rd. 19,60 m herzustellen. Sie fällt vorliegend mit der TLOF (Aufsetz- und Abhebefläche) 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 zugrunde liegenden Referenzhubschraubers mit einer Breite von 3,26 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 Platz 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 nördlich des Landeplatzes an einem klappbaren Mast mit einer Höhe von ca. 4 bis 5 m über Bodenniveau in der üblichen Beschaffenheit und Farbe aufzustellen. Die genaue Position ergibt sich aus Plan 09-0188-03. Der Windrichtungsanzeiger 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 Hubschraubersonderlandeplatz oder in dessen unmittelbarer Umgebung aufhalten.
- 1.12 Ebenso sind für den Straßenverkehr auf der östlich des Landeplatzes in Nord-Südrichtung verlaufenden Kreisstraße DGF 26 zwei Warn-/Hinweisschilder, die auf

den Flugbetrieb hinweisen, an den in Plan Nr. 09-0188-06 bezeichneten Positionen aufzustellen.

Hinweis:

Das lt. Planung gewählte Gefahrzeichen „Flugbetrieb“ Nr. 144 ist mit einer Novellierung der Straßenverkehrsordnung (StVO) mittlerweile weggefallen und soll bis 2022 aus dem Straßenverkehr entfernt werden. Hinsichtlich der Wahl geeigneter Warn-/Hinweisschilder ist die zuständige Straßenverkehrsbehörde zu kontaktieren.

- 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 Kennzeichnung (Tageskennzeichnung) des Hubschraubersonderlandeplatzes Pilsting-Ganacker muss entsprechend den Anforderungen der AVV bzw. nach den Darstellungen im Plan Nr. 09-0188-03 aufgebracht werden.
- 2.2 In der Mitte der FATO ist eine Erkennungsmarkierung in Form eines weißen „H“ aufzutragen, welches eine Höhe von 3,00 m und eine Breite von 1,80 m aufweist sowie nach der Anflugrichtung (rwK 271°) auszurichten 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 19,60 m 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 Die An- und Abflüge haben auf der unter Nr. A.II.5 dieses Bescheides definierten An- und Abflugfläche aus/nach Osten (rwK 271°; rwK 091°) stattzufinden.

Die in den Genehmigungsplänen ebenfalls verzeichnete An- und Abflugfläche in Richtung West/Südwest (rwK 091°/271° bzw. rwK 046°/226°) darf aus Gründen der Verkehrssicherheit auf der Bundesautobahn BAB 92 nicht befliegen werden.

- 3.3 Für den Hubschraubersonderlandeplatz Pilsting-Ganacker steht damit nur die eine o.g. An- und Abflugfläche aus/nach Osten (rwK 271°; rwK 091°) zur Verfügung. Zur Gewährleistung bzw. Verbesserung der Sicherheit sind daher folgende Maßgaben zwingend zu beachten:

- Flugbetrieb ist hier nur gestattet, wenn die nach dem Flughandbuch der eingesetzten Luftfahrzeuge erforderlichen Mindestanforderungen erfüllt sind. Dies gilt besonders für die Vorgaben zu Begrenzungen in Bezug auf die Windverhältnisse und die dadurch bedingten Einflüsse auf das Flugverhalten des Hubschraubers.
- Im Falle des Nichtvorliegens der meteorologischen Mindestbedingungen dürfen keine An- und Abflüge zum/vom Landeplatz durchgeführt werden.
- Jeder Pilot hat sich vor Antritt des Fluges vom bzw. zum vorliegenden Hubschrauberlandeplatz über die aktuelle Wettersituation am Landeplatz zu informieren. Zu diesem Zweck ist eine Wetterstation am Landeplatz zu installieren, der mindestens Angaben zu Windrichtung und Windstärke, Temperatur und Luftdruck entnommen werden können.
- Jeder Pilot, der den Landeplatz anfliegt bzw. von diesem startet, muss über eine Mindesterfahrung von 100 Flugstunden verfügen.
- Jeder Pilot muss vor dem Erstanflug in die Gegebenheiten und Einschränkungen am Landeplatz mündlich und schriftlich eingewiesen werden. Im Zusammenhang mit der Einweisung ist dem Piloten ein Anflugblatt des Landeplatzes auszuhändigen.
- Die Einweisung der Piloten ist mittels Datumsangabe und Unterschrift des Piloten sowie der Platzhalterin zu bestätigen.

3.4 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.

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 der Unteren Naturschutzbehörde im Landratsamt Dingolfing-Landau durchzuführen.

5. Wasserrechtliche Nebenbestimmungen

5.1 Die Flugbetriebsflächen sind ordnungsgemäß zu entwässern. Im Schadensfalle auslaufende Kraftstoffe sind durch Ölbindemittel aufzunehmen. Im Falle der Versickerung kontaminierter Flüssigkeiten in das Erdreich muss ein Erdaustausch vorgenommen werden.

5.2 Im Falle des Umgangs mit wassergefährdenden Stoffen (z.B. Betankung) sind die technischen Regeln sowie die „Verordnung über Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen und über Fachbetriebe“ (VAwS) in der jeweils gültigen Fassung in

Verbindung mit den allgemeinen technischen Regeln einzuhalten. Die Modalitäten bzgl. des Umgangs mit wassergefährdenden Stoffen sind mit der fachkundigen Stelle für Wasserwirtschaft am Landratsamt Dingolfing-Landau abzustimmen.

- 5.3 Bei Unfällen mit wassergefährdenden Stoffen sind das Landratsamt und das Wasserwirtschaftsamt Landshut und/oder die Polizei unverzüglich zu benachrichtigen.

6. Feuerlösch- und Rettungswesen

- 6.1 Die AVV, die Richtlinien für das Feuerlösch- und Rettungswesen auf Landeplätzen vom 01.03.1983 (NfL I-72(83)), geändert am 11.10.1983 (NfL I-199/83), sowie das Arbeitsblatt des damaligen Bayerischen Staatsministeriums des Innern vom 15.11.2000 „Hinweise zum Brandschutz auf Hubschrauber-Sonderlandeplätzen (HSL) und Landeplätzen für Rettungshubschrauber (LRH)“ sind zu beachten.

- 6.2 Der Hubschraubersonderlandeplatz Pilsting-Ganacker wird von Hubschraubern bis zu einer Länge von 15 m benutzt und fällt nach den Kriterien der AVV somit unter die Brandschutzkategorie H1.

- 6.3 Folgende Löschmittel sind in unmittelbarer Nähe der Flugbetriebsflächen vorzuhalten:

- 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 CO₂, verteilt auf mehrere handlichere Feuerlöscher;
- 2 CO₂-Löscher mit je 5 kg Inhalt für Kleinbrände z.B. in der Bordelektronik.

- 6.4 Auch folgende Rettungsgeräte sind bereit zu stellen:

- 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 Verbandskasten VK DIN 14142
- 1 Verbrennungsset für Brandverletzte
- 4 Rettungsfolien

Darüber hinaus wird die Vorhaltung folgender Rettungsgeräte empfohlen:

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

6.5 Ebenso sind ausreichende Mengen an Ölbindemittel vorzuhalten.

6.6 Während des Flugbetriebes muss zur Beaufsichtigung des Flugbetriebs immer eine im Einsatz der Feuerlösch- und Rettungsgeräte sachkundige Person auf dem Hubschraubersonderlandeplatz anwesend sein. 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 Schadensfall muss die sachkundige Person wirksame Ersthilfe leisten und den Brand bekämpfen können. Eine Eingriffszeit von nicht mehr als zwei Minuten ist im Schadensfall sicherzustellen. Die Überwachung des Landeplatzes kann über Videokameras erfolgen.

Die sachkundige Person ist durch geeignete Fachkräfte erfolgreich in die vorhandenen Lösch- und Rettungsgeräte zu unterweisen. Ein Nachweis hierüber ist vorzulegen. Mindestens alle zwölf Monate ist von der sachkundigen Person eine dokumentierte Fortbildung zu absolvieren. Bei Bedarf müssen hierüber Nachweise vorgelegt werden können.

6.7 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.

6.8 Mit der zuständigen Feuerwehr und der im Einsatz der Feuerlösch- und Rettungsdienste sachkundigen Person sollte mindestens einmal jährlich eine protokollierte Feuerlösch- und Rettungsübung durchgeführt werden.

7. Sonstige Auflagen

7.1 Aus Lärmschutzgründen haben An- und Abflüge ohne Verzögerung und unnötige Standlaufzeiten zu erfolgen.

7.2 Der Hubschraubersonderlandeplatz ist bei Flugbetrieb im Winter von Schnee und Eis frei zu räumen. Auf die Verwendung von Taumitteln ist zu verzichten.

7.3 Der Abschluss einer Flugplatzhalter-Haftpflichtversicherung für Personen- und Sachschäden (einschließlich der sachkundigen Person nach Nr. A.V.6.6 dieses Bescheides) über eine angemessene Deckungssumme wird empfohlen. Die Höhe der De-

ckungssumme soll in Absprache mit dem Versicherungsunternehmen festgelegt werden.

- 7.4 Eine Flugplatzbenutzungsordnung ist zu erstellen und vor Betriebsaufnahme der Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – zur Genehmigung vorzulegen. Die Flugplatzbenutzungsordnung ist in der Flugplatzakte aufzubewahren.
- 7.5 Veränderungen am Zustand des Hubschraubersonderlandeplatzes, am Betriebszustand der zugehörigen Einrichtungen und Anlagen sowie Informationen, welche für den Flugbetrieb von Bedeutung sind, 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; Fax: 089/2176-2979).
- 7.6 Diese Genehmigung, nachträgliche Änderungen, auf den Hubschraubersonderlandeplatz bezogene Verfügungen der Luftfahrtbehörde und der Alarmplan sind gesammelt in der Flugplatzakte aufzubewahren.
- 7.7 Auf Verlangen sind den Mitarbeitern der Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – jederzeit Zutritt zum Hubschraubersonderlandeplatz sowie Einsicht in das Hauptflugbuch und in die Flugplatzakte zu gewähren.

VI. Auflagenvorbehalt

Die Festlegung 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. Widerrufsvorbehalt

Es bleibt vorbehalten, diese Genehmigung ganz oder teilweise zu widerrufen, wenn sich die Anforderungen für die Genehmigung von Hubschrauberflugplätzen sowie zu deren Anlage und Betrieb, insbesondere die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Genehmigung der Anlage und des Betriebs von Hubschrauberflugplätzen vom 19.12.2005 (veröffentlicht in BAnz. Nr. 246a vom 29.12.2005 sowie in NfL I – 36/06), ändern und eine Anpassung des Hubschraubersonderlandeplatzes Pilsting-Ganacker an solche veränderte Anforderungen nicht möglich ist.

VIII. Kostenentscheidung

Der Antragsteller hat die Kosten des Verfahrens zu tragen. Für diesen Bescheid wird eine Gebühr in Höhe von 9.920,- € festgesetzt. Auslagen sind i.H.v. 18,35 € für die Zustellung angefallen.

B.

Hinweise:

1. Diese Genehmigung ersetzt nicht nach anderen Rechtsvorschriften erforderliche Genehmigungen oder Erlaubnisse.
2. Die Bestellung von Personen nach Ziffer A.V.6.6 dieses Bescheides entbindet nicht von der Verantwortung für die ordnungsgemäße Anlegung und Unterhaltung des Hubschraubersonderlandeplatzes und die sichere Durchführung des Flugbetriebes sowie von der Beachtung der sonstigen für die Luftfahrt geltenden Bestimmungen und Anordnungen.
3. Der Hubschraubersonderlandeplatz darf erst in Betrieb genommen werden, wenn dies aufgrund einer Abnahmeprüfung gestattet worden ist (§§ 44 Abs. 1, 53 Abs. 1 LuftVZO). Die Abnahmeprüfung ist bei der Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – rechtzeitig zu beantragen.
4. Vor Inbetriebnahme des Landeplatzes ist das diesem Bescheid im Entwurf beiliegende Sicherungskonzept auszufüllen und durch die Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – in Kraft zu setzen (Art. 4 Abs. 4 der VO (EG) 300/2008 vom 11.03.2008 i.V.m. Art. 1 der VO (EU) 1254/2009 vom 18.12.2009).
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:

Die Fruchthof Landau/Isar, Inh. Heinz Gispert GmbH, Oberes Moos 3, 94431 Pilsting-Ganacker, beantragte mit Schreiben vom 05.09.2018 die Erteilung der Genehmigung der Anlage und des Betriebs eines Hubschraubersonderlandeplatzes (Bodenlandeplatz) nach § 6 LuftVG auf deren Firmengelände (Grundstück Fl.Nr. 2549, Gemarkung Ganacker, Marktgemeinde Pilsting). Dem Antrag lag ein Gutachten über die Eignung des Geländes des IB Weigert, Ingenieurbüro für Flugplätze und Hubschrauberlandeplätze, Haidauerstraße 24, 93102 Pfatter, vom 06.08.2018 mit den erforderlichen Planunterlagen bei.

Der Antrag bezog sich auf Starts und Landungen nach Sichtflugregeln bei Tage für private und geschäftliche Zwecke in einem Umfang von 100 Starts und 100 Landungen (200 Flugbewegungen) pro Jahr – dies verteilt auf zwei An- und Abflugflächen Richtung Westen bzw. Osten.

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

Die Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – bat folgende Gebietskörperschaften bzw. Träger öffentlicher Belange um Stellungnahme zu dem Antrag:

- Marktgemeinde Pilsting
- Stadt Landau an der Isar
- Landratsamt Dingolfing-Landau
- Regierung von Niederbayern
- Wasserwirtschaftsamt Landshut
- DFS Deutsche Flugsicherung GmbH
- Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr
- Autobahndirektion Südbayern

Die Marktgemeinde Pilsting lehnte das Vorhaben mit Blick auf den Lärmschutz für die umliegende Wohnbevölkerung ab.

Von der Stadt Landau an der Isar wurde keine Stellungnahme abgegeben.

Das Landratsamt Dingolfing-Landau äußerte sich folgendermaßen zu dem Antrag:

- Die Straßenverkehrsbehörde erhob keine grundsätzlichen Einwände, teilte jedoch mit, dass an der unmittelbar östlich am Betriebsgelände des Fruchthofes Landau vorbeiführenden Kreisstraße DGF 26 eine entsprechende Beschilderung mit dem Hinweis auf möglichen Flugbetrieb aufgestellt werden solle. Die Anordnung einer entsprechenden Beschilderung auf der mehrere hundert Meter westlich des Landeplatzes verlaufenden B 20 bleibe vorbehalten.

- Die Bauaufsichtsbehörde wandte ein, dass das Vorhaben mangels Ausweisung von Flächen für Flugbetrieb den Festsetzungen des rechtskräftigen Bebauungsplans Sondergebiet „Oberes Moos“ der Marktgemeinde Pilsting widerspreche und damit aus bauplanungsrechtlicher Sicht derzeit nicht genehmigungsfähig sei. Über die mögliche Änderung des Bebauungsplans entscheide die Marktgemeinde; ein Anspruch auf Änderung bestehe dabei nicht.
- Immissionsschutzrechtlich sei die durch den beantragten Hubschrauberbetrieb hinzukommende Lärmbelastung für das bereits heute durch verschiedene Lärmeinflüsse wie den von der BAB 92 ausgehenden Verkehrslärm oder den vom benachbarten Industriebetrieb und der Fa. Fruchthof Landau hervorgerufenen Anlagenlärm vorgeprägte Planungsgebiet nicht mehr hinnehmbar. Es gebe hier mitunter Lärmbeschwerden von Seiten der Anwohner. Eine kritische Betrachtung und Beurteilung des Fluglärms sei daher angezeigt.
- Das Sachgebiet Naturschutz wies einleitend auf ein nördlich an die Autobahn BAB 92 angrenzendes europäisches Vogelschutzgebiet sowie auf Wiesenbrütergebiete im Bereich der geplanten An- und Abflugflächen hin. Konkret führe die östliche An- und Abflugfläche über bisher bekannte Brutstandorte der nach der Bundesartenschutzverordnung und europäischem Recht streng geschützten Arten Kiebitz und großer Brachvogel sowie über hochwertige ökologische Vorrangflächen. Durch den beantragten Flugbetrieb mit Hubschraubern seien möglicherweise erhebliche, gesetzlich verbotene Störungen der vorgenannten Vogelarten während der Brutzeiten zu erwarten. Diese Beeinträchtigungen lägen nicht nur in der Lärmentwicklung, sondern insbesondere im spezifischen Bewegungsprofil der Hubschrauber begründet, welches Fluchtverhalten bei den Wiesenbrütern auch in einer Entfernung von mehreren hundert Metern auslösen könne.

Eine verbotene Beeinträchtigung für die wiesenbrütenden Vogelarten könnte von vorne herein nur ausgeschlossen werden, wenn in der Brutzeit von 1. März bis 31. Juli kein Flugbetrieb stattfindet. Andernfalls seien weiterführende Prüfungen (insbesondere Natura 2000-Verträglichkeitsprüfung, spezielle artenschutzrechtliche Prüfung) erforderlich, um das beantragte Vorhaben abschließend naturschutzfachlich beurteilen zu können.

Die Regierung von Niederbayern nahm zu dem Vorhaben wie folgt Stellung:

- Die Höhere Landesplanungsbehörde wies auf das vom Regionalen Planungsverband Landshut ausgewiesene landschaftliche Vorbehaltsgebiet 18 „Isar, Isaraue, Niedermoorgrütel, Niederterrassen und Wiesenbrütergebiete im nördlichen Isartal“ hin, welches sich unmittelbar nördlich des Fruchthofes Landau befinde und von den An- und Abflugschneisen tangiert sei. Hier solle den Belangen des Naturschutzes und der Landschaftspflege ein besonderes Gewicht zukommen (vgl. Regionalplan Landshut, B I 2.1.1.1). Eines der Ziele des genannten Vorbehaltsgebietes sei der Erhalt und die Optimierung des Lebensraumes der wiesenbrütenden Vogelarten durch Wiederaufnahme bzw. Beibehaltung extensiver Wiesennutzung mit der Zielsetzung, größere zusammenhängende Bereiche zu schaffen. Weitere Zerschneidungen und Flächenverluste sollten verhindert werden. Nach Einschätzung der Höheren Landesplanungsbehörde stünden bei entsprechender Berücksichtigung der o.g. Zielsetzungen des landschaftlichen Vorbehaltsgebietes 18 und in die-

sem Zusammenhang der Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege dem Vorhaben keine Erfordernisse der Raumordnung und Landesplanung entgegen.

- Von Seiten des Sachgebietes technischer Umweltschutz erging der Hinweis, es könne akzeptiert werden, dass vorliegend wegen der ländlichen Lage und der geringen Flugfrequenz auf ein Schallschutzgutachten verzichtet worden sei, sondern sich das Luftamt Südbayern bei der Beurteilung des Fluglärms auf Erfahrungen bei vergleichbaren Genehmigungsverfahren berufe.
- Die Ausführungen der Höheren Naturschutzbehörde waren inhaltlich weitgehend deckungsgleich mit den oben beschriebenen Einlassungen der Unteren Naturschutzbehörde im Landratsamt Dingolfing-Landau. Die Höhere Naturschutzbehörde hob dabei hervor, dass insbesondere durch den Flugbetrieb von Helikoptern nach der Erfahrung und entsprechenden Studien in der Fachliteratur z.T. mit erheblichen und weitreichenden Störwirkungen auf die o.g. Vogelarten – wie allgemein auf Wat- und Wasservögel – zu rechnen sei. Diese speziell durch die Rotorbewegungen der Hubschrauber bedingten Störwirkungen seien von möglichen Beeinträchtigungen durch Fluglärm abzugrenzen. Insofern könne auch die bestehende Vorbelastung der Brutreviere z.B. durch den von der angrenzenden BAB 92 ausgehenden Verkehrslärm nicht als Begründung für eine Unbeachtlichkeit der durch das antragsgegenständliche Vorhaben hervorgerufenen Zusatzbelastung für diese Reviere herangezogen werden.

Das Wasserwirtschaftsamt Landshut erhob keine Einwände gegen den Antrag. Auf eine möglicherweise erforderliche wasserrechtliche Gestattung für die Ableitung des auf der befestigten Landfläche anfallenden Niederschlagswassers in den Boden wurde hingewiesen.

Seitens der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH wurden ebenfalls keine Bedenken geäußert.

Lt. Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr liege der geplante Hubschrauberlandeplatz grundsätzlich im allgemeinen militärischen Tieffluggebiet Bundesrepublik Deutschland mit Mindestflughöhen von z.T. unter 150 m über Grund. Aufgrund der Ortsrandlage sei jedoch nicht mit direkten Tiefüberflügen zu rechnen. Besondere militärflugbetriebliche Einrichtungen oder Schwerpunkte militärfliegerischer Nutzung seien im näheren Umfeld nicht vorhanden. Im Ergebnis stünden dem Vorhaben damit keine grundsätzlichen Bedenken oder Forderungen entgegen.

Die Autobahndirektion Südbayern lehnte die Ausweisung der geplanten westlichen An- und Abflugfläche ab. Aufgrund der geringen Entfernung parallel zur BAB 92 sei eine Ablenkung der Verkehrsteilnehmer und damit eine Beeinträchtigung der Sicherheit und Leichtigkeit des Autobahnverkehrs durch die An- und Abflüge des Hubschraubers nicht ausgeschlossen.

3. Einwendungen infolge der Öffentlichkeitsbeteiligung:

Der Antrag wurde darüber hinaus in der Marktgemeinde Pilsting ortsüblich bekannt gemacht sowie vom 16.10.2018 bis 15.11.2018 zur Einsichtnahme dort ausgelegt. Bei der Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – bzw. der Marktgemeinde Pilsting gingen bis zum Ende der Einwendungsfrist am 29.11.2018 schriftliche Einwendungen von neun Anwohnern aus Pilsting-

Ganacker sowie eine Stellungnahme des Bund Naturschutz – Kreisgruppe Dingolfing-Landau – ein.

Von Anwohnerseite wurden in den Einwendungen im Wesentlichen folgende Gesichtspunkte geltend gemacht:

- Die beantragten Hubschrauberflüge seien für die Anwohner südlich bzw. westlich des geplanten Hubschrauber Sonderlandeplatzes mit unzumutbarem Lärm verbunden. Bereits heute seien die Belastungen durch Immissionen für die Anwohner durch einen benachbarten Industriebetrieb mit ca. 100 Mitarbeitern und z.T. bis zu 40 LKW täglich, die mitunter auch am Wochenende und in der Nacht fahren würden, erheblich. Zusätzlicher „großer und nicht kalkulierbarer“ Lärm durch Helikopter sei daher nicht hinnehmbar.
- Sollte der Landeplatz dennoch genehmigt werden, so müsse der Flugbetrieb auf Montag bis Freitag von 8.00 bis 18.00 Uhr sowie auf die östliche An- und Abflugfläche beschränkt werden. Flugbetrieb am Wochenende sei gänzlich auszuschließen.
- Im Übrigen sei der Hubschrauberlandeplatz nicht erforderlich, insbesondere nicht für geschäftliche Zwecke des Fruchthofes Landau, welcher sich in den vergangenen Jahren erheblich verkleinert habe. Die Hubschrauberflüge würden nur dem privaten Vergnügen dienen.
- Überflüge über viel befahrene Straßen – genannt wurden hier die BAB 92, die B 20 und die DGF 26 – seien gefährlich.
- Der Antragsteller halte sich zudem nicht an Vorgaben. So habe er bereits ohne Genehmigung die für den beantragten Hubschrauberlandeplatz vorgesehene Fläche asphaltiert, was die Betriebsabläufe des benachbarten Industriebetriebs durcheinander bringe. Dessen betriebliche Tätigkeit verlagere sich in Richtung Westen und damit zu Ungunsten der Einwendungsführer.
- Nicht zuletzt stelle der geplante Flugbetrieb eine zusätzliche Belastung für Natur und Umwelt, insbesondere für die Vogel- und Tierwelt dar.

Der Bund Naturschutz – Kreisgruppe Dingolfing-Landau – lehnte das Vorhaben ab und trug über die bereits vorab beschriebenen Stellungnahmen und Einwendungen hinaus insbesondere Folgendes vor:

- Die beantragte Neuerrichtung des Hubschrauberlandeplatzes sei schon wegen der guten Erreichbarkeit umliegender Verkehrslandeplätze wie z.B. Landshut-Ellermühle (Entfernung ca. 57 km bzw. 31 min.) oder Eggenfelden (ca. 43 km bzw. 30 min.) nicht erforderlich. Außerdem müsse geprüft werden, ob bestehende Sonderlandeplätze, z.B. Dingolfing (Entfernung ca. 19 km bzw. 17 min.) bzw. Deggendorf (ca. 24 km bzw. 17 min.) genutzt werden könnten. Damit sei auch den Vorgaben der überörtlichen Planung Rechnung getragen, die eine Stärkung vorhandener Verkehrslandeplätze vorsehe. Die Genehmigung eines zusätzlichen Sonderlandeplatzes wirke diesem Ziel wiederum entgegen.

- Wegen der durch den Flugbetrieb hervorgerufenen Störungen der Avifauna werde das landschaftliche Vorbehaltsgebiet 18 entwertet.
- Im Übrigen sei eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen.

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 dieses Bescheides sachlich und örtlich zuständig.

1. Formelle Genehmigungsvoraussetzungen

Die vom Antragsteller vorgelegten Unterlagen entsprachen den Antragserfordernissen, die von der Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – bestimmt wurden (§ 51 Abs. 3 LuftVZO). Anhaltspunkte, die an der Objektivität und Unvoreingenommenheit des Gutachters zweifeln lassen, sind nicht ersichtlich.

Die in ihrem Aufgabenkreis möglicherweise betroffenen Gebietskörperschaften und Träger öffentlicher Belange wurden am Verfahren beteiligt.

Darüber hinaus wurde den möglicherweise durch das Vorhaben betroffenen bzw. daran interessierten Personen die Gelegenheit eingeräumt, die Antragsunterlagen persönlich bzw. über Internet einzusehen und sich hierzu zu äußern.

2. Materielle Genehmigungsvoraussetzungen

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.

Neben den Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange waren die oben beschriebenen privaten Einwendungen bei der Betätigung des Verwaltungsermessens zu berücksichtigen. Diese werden vorliegend im Rahmen der folgenden Begründung jeweils unter dem entsprechenden Abschnitt abgehandelt.

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 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 (vgl. Grabherr/Reidt/Wysk, Kommentar zum LuftVG, § 6 Rd.Nr. 109, 111). 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 trifft vorliegend jedoch nicht zu.

Der beantragte Hubschraubersonderlandeplatz soll entsprechend der Begründung der Antragstellerin einerseits deren geschäftlichen Interessen dienen. Die Fa. Fruchthof Landau sei demnach in diversen Geschäftsbereichen wie beispielsweise im Obst- und Gemüsehandel, im An- und Verkauf von Handelswaren aller Art, in der Abwicklung von Betriebs- und Geschäftsaufösungen tätig. Diese Geschäftstätigkeit sei z.B. im Falle des Umgangs mit schnell verderblichen Lebensmitteln wie Obst und Gemüse mit der Notwendigkeit unverzüglichen Handelns – dies auch mitunter in einem räumlich weiten Aktionskreis – verbunden. Dass sich die Antragstellerin bei der Abwicklung ihrer Geschäfte die günstigen Transporteigenschaften von Hubschraubern zu Eigen machen möchte, ist vor diesem Hintergrund hinreichend nachvollziehbar. Umgekehrt soll auch den Geschäftskunden die schnelle Reisemöglichkeit per Hubschrauber zur Verfügung stehen. Die im Rahmen dieses Bescheides zulässigen Hubschrauberflüge dienen insoweit dem geschäftlichen Interesse der Antragstellerin.

Andererseits sollen am geplanten Hubschrauberlandeplatz auch private Flüge der Genehmigungsinhaberin, des Firmeninhabers sowie ggf. weiterer Nutzer nach vorheriger Genehmigung durch die Genehmigungsinhaberin (PPR) durchgeführt werden.

Das beantragte Vorhaben ist damit in Bezug auf beide beschriebenen Nutzungsarten (geschäftlich und privat) aus vernünftigen Erwägungen heraus geboten. Widersprüche zu den Zielen des LuftVG sind nicht ersichtlich. Vor diesem Hintergrund sowie angesichts dessen, dass durch den in untergeordnetem Umfang geplanten und im Rahmen dieses Bescheides reglementierten Flugbetrieb mit max. 100 Starts und 100 Landungen pro Jahr keine wesentlichen Beeinträchtigungen in der Umgebung des Landeplatzes zu erwarten sind (siehe hierzu insbesondere Abschnitt C.II.2.6 dieses Bescheides zum Lärmschutz), sind keine weiteren Anforderungen an die Planrechtfertigung zu stellen. Insoweit wird diese im vorliegenden konkreten Fall anerkannt.

Mit Blick auf den Vortrag in Einwendungen, dass der geplante Hubschrauberlandeplatz für den Geschäftsbetrieb des Fruchthofes Landau nicht erforderlich bzw. wirtschaftlich notwendig sei, sondern lediglich dem Privatvergnügen diene, wird an dieser Stelle nochmals hervorgehoben, dass eben diese Erforderlichkeit im Sinne einer Un-

verzichtbarkeit bzw. Unausweichlichkeit keine Voraussetzung für die Anerkennung der Planrechtfertigung darstellt.

2.2 Erfordernisse der Raumordnung und der Landesplanung

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

Dies ergibt sich insbesondere daraus, dass im Rahmen dieser luftrechtlichen Entscheidung den von der Höheren Landesplanungsbehörde in der Regierung von Niederbayern genannten Zielsetzungen des sich nördlich an das Grundstück der Antragstellerin anschließenden landschaftlichen Vorbehaltsgebietes 18 „Isar, Isaraue, Niedermoorgürtel, Niederterrassen und Wiesenbrütergebiete im nördlichen Isartal“ hinreichend Rechnung getragen wurde, indem vorliegend den Belangen des Naturschutzes und der Landschaftspflege, hier namentlich dem Schutz der Brutreviere wiesenbrütender Vogelarten, besonderes Gewicht zuerkannt wurde. Auf den folgenden Abschnitt C.II.2.3 wird insoweit verwiesen.

Die in diesem Zusammenhang vom Bund Naturschutz vorgetragene Einlassung, dass die Neuschaffung des antragsgegenständlichen Sonderlandeplatzes der landesplanerischen Vorgabe, vorhandene Verkehrslandeplätze zu stärken, zuwider laufe, dass dadurch möglicherweise ein problematischer Bezugsfall geschaffen werde und die Antragstellerin daher bereits vorhandene Verkehrs- und Sonderlandeplätze nutzen solle, wird ebenso wie der Einwand, durch die vom Flugbetrieb hervorgerufenen Störungen der Avifauna werde das landschaftliche Vorbehaltsgebiet 18 entwertet, zurückgewiesen. Die für die Belange der Raumordnung und Landesplanung zuständige Behörde äußerte keine grundsätzlichen Bedenken. Deren Vorgaben und Anregungen wurden vorliegend hinreichend berücksichtigt. Widersprüche zu den Belangen der Raumordnung und Landesplanung liegen damit nicht vor. Jede Genehmigung eines Landeplatzes stellt eine eigene und auf den Einzelfall bezogene Planungsentscheidung dar; auf die Genehmigung besteht im Übrigen kein Rechtsanspruch. Vor diesem Hintergrund ergibt sich aus Sicht der Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – aus dieser Genehmigung kein Bezugsfall für andere Genehmigungsanträge.

2.3 Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege

Das Vorhaben ist in Verbindung mit der unter Abschnitt A.III.3 dieses Bescheides verfügte saisonale Betriebsuntersagung mit den Erfordernissen des Naturschutzes und der Landschaftspflege vereinbar. Flugbetrieb darf demnach im Zeitraum vom 01.03. bis 31.07. eines jeden Jahres mit Rücksicht auf die nachgewiesenen Wiesenbrüterreviere nicht stattfinden.

Diese Entscheidung beruht auf der Stellungnahme der Naturschutzbehörden, wonach auf Basis der vorliegenden Antragsunterlagen Verstöße gegen artenschutzrechtliche Verbotstatbestände in Bezug auf die nachgewiesenen Wiesenbrüterarten Kiebitz und großer Brachvogel ohne Durchführung vertiefender Untersuchungen (z.B. spezielle

artenschutzrechtliche Prüfung) nicht ausgeschlossen werden könnten. Da die Antragstellerin – nach eigener Aussage aus finanziellen Gründen – auf die Einholung entsprechender Untersuchungen verzichtete und das Luftamt Südbayern ohne abschließende fachliche Beurteilung durch die Naturschutzbehörden nicht in der Lage war, deren Bedenken entgegen zu treten, kam vorliegend im Interesse des Artenschutzes nur die o.g. Reglementierung in Betracht. Die Antragstellerin erklärte ihr Einverständnis hiermit.

Die von den Naturschutzbehörden ebenfalls vorgetragene möglichen Beeinträchtigungen für das nördlich an die BAB 92 angrenzende europäische Vogelschutzgebiet erübrigen sich, da die westliche An- und Abflugfläche wegen Kollisionen mit dem Autobahnverkehr ersatzlos entfällt (s.u. Abschnitt C.2.8).

Die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung war entgegen der vom Bund Naturschutz geäußerten Auffassung vorliegend nicht erforderlich. Dies ergab die vom Luftamt Südbayern durchgeführte allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls gemäß § 7 Abs. 1 Sätze 1 und 2 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) i.V.m. Ziffer 14.12.2 der Anlage 1 zum UVP (siehe unten Abschnitt C.5).

2.4 Belange des Wasserrechts

Belange des Wasserrechts werden durch die Errichtung des beantragten Hubschrauberlandeplatzes nicht beeinträchtigt. Die unter Abschnitt A.V.5 dieses Bescheides aufgeführten allgemeinen Auflagen sind zu beachten.

Im Übrigen wird auf eine möglicherweise erforderliche wasserrechtliche Gestattung für die Ableitung des auf der befestigten Landefläche anfallenden Niederschlagswassers in den Boden hingewiesen.

2.5 Erfordernisse des Städtebaus

Das Vorhaben steht auch nicht im Widerspruch zu städtebaulichen Belangen.

Das Areal, auf welchem der Hubschrauberlandeplatz errichtet werden soll, liegt nach Mitteilung des Landratsamts Dingolfing-Landau im Geltungsbereich des Bebauungsplans Sondergebiet „Oberes Moos“ der Marktgemeinde Pilsting. Im Bebauungsplan sind in betreffender Lage keine Festsetzungen für Flugbetriebsflächen ausgewiesen.

Dem Einwand des Landratsamts, das Vorhaben sei damit wegen eines Verstoßes gegen Festsetzungen des o.g. rechtskräftigen Bebauungsplans nicht genehmigungsfähig, kann § 38 Satz 1 des Baugesetzbuches (BauGB) entgegen gehalten werden. Demnach 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.

Der Tatbestand des § 38 Satz 1 BauGB ist vorliegend erfüllt. Nach einschlägiger Rechtsprechung ist allgemein anerkannt, dass ein isoliertes luftverkehrsrechtliches Genehmigungsverfahren nach § 6 LuftVG – wie vorliegend – eine fachplanerische Entscheidung i. S. d. § 38 Satz 1 BauGB darstellt (vgl. BVerwG, Beschluss vom 13.12.2006, Az. 4 B 73.06). Darüber hinaus wird dem Genehmigungsverfahren für Flugplätze grundsätzlich die überörtliche Bedeutung zuerkannt, so dass hier das Fachplanungsprivileg des § 38 Satz 1 BauGB eingreift. Im Übrigen wurde die Markt-gemeinde Pilsting am Verfahren beteiligt. Sie erhob in Bezug auf städtebauliche Be-lange keine Einwände und machte auch sonst keine Beeinträchtigung ihrer kommu-nalen Planungshoheit geltend.

Da für die Genehmigung des beantragten Hubschrauberlandeplatzes die Festsetzun-gen des Bebauungsplans somit unbeachtlich sind, liegt auch kein Verstoß gegen Bauplanungsrecht vor. Der Bebauungsplan Sondergebiet „Oberes Moos“ kann von der Markt-gemeinde Pilsting entsprechend redaktionell angepasst werden.

Den Vortrag in Einwendungen, dass der Antragsteller bereits im November 2018 eine Planierung und Asphaltierung der für den beantragten Hubschrauberlandeplatz vor-gesehenen Fläche vorgenommen habe und diese Maßnahme ohne Genehmigung bzw. im Widerspruch zur bestehenden Bauleitplanung der Markt-gemeinde Pilsting (s.o.) erfolgt sei, hat die Genehmigungsbehörde zur Kenntnis genommen. Die An-tragstellerin wurde wegen dieser unerlaubten Handlung gerügt und hat nach eigenen Angaben auf Hinweis des Luftamts Südbayern eine Duldung des Zustands bei der Markt-gemeinde Pilsting bzw. dem Landratsamt Dingolfing-Landau bis zu der hier vor-liegenden luftverkehrsrechtlichen Entscheidung erwirkt.

Hinsichtlich der in Einwendungen ebenfalls geltend gemachten Beeinträchtigungen der Betriebsabläufe des auf dem Gelände des Fruchthofs Landau ansässigen Indust-riebetriebs besteht für das Luftamt Südbayern im Rahmen dieser luftrechtlichen Ge-nehmigung kein Regelungsbedarf. Für die Einhaltung sonstiger öffentlich-rechtlicher Vorschriften und auf deren Basis getroffener behördlicher Entscheidungen ist die An-tragstellerin selbst verantwortlich (vgl. hierzu auch Hinweis B.1 dieses Bescheides).

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 Südbayern auf die Erstellung einer schalltechnischen Untersuchung über den Flug-lärm verzichten. Nach den der Behörde vorliegenden Erfahrungen aus vergleichbaren Genehmigungsverfahren ist eine nennenswerte Belästigung der Bevölkerung durch Hubschrauberfluglärm im vorliegenden Fall mit maximal zulässigen 200 Flugbewe-gungen (100 Landungen und 100 Starts) pro Jahr auszuschließen.

Daran ändert auch der Umstand nichts, dass sich der Flugbetrieb wegen der o.g., aus Artenschutzgründen verfüigten Teilnutzungsuntersagung nur auf sieben Monate im Jahr erstrecken darf (01.08. bis 28./29.02.). Umgerechnet ist bei vollständiger Aus-schöpfung des Nutzungsumfangs damit etwa jeden zweiten Tag mit einem Hub-

schraubereinsatz (1 Start + 1 Landung) zu rechnen. Der dadurch erzeugte Fluglärm, der sich ohnehin nur auf die wenigen 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 spürbar abzuheben – dies vor allem angesichts des bereits heute bestehenden Anlagen- und Verkehrslärms der vor Ort angesiedelten Betriebe. Insofern werden auch die Vorträge von Anwohnern und die entsprechende Aussage des Landratsamts Dingolfing-Landau zurückgewiesen, wonach der nun hinzukommende Fluglärm durch die Hubschrauber erheblich und nicht mehr hinnehmbar sei.

Mit Blick auf besonders schützenswerte Ruhezeiten hält das Luftamt Südbayern die unter den Ziffern A.III.4 und 5 dieses Bescheides verfügten Betriebsbeschränkungen demgegenüber für erforderlich. Die Genehmigungsbehörde trifft damit – dies auch in Anlehnung an vergleichbare Verfahren – einen angemessenen Kompromiss zwischen dem beantragten uneingeschränkten 7-Tages-Betrieb von Sonnenaufgang -30 Minuten bis Sonnenuntergang +30 Minuten und der Forderung der Anwohner, im Falle der Genehmigung des Landeplatzes den Betrieb auf Montag bis Freitag von 8.00 bis 18.00 Uhr zu beschränken und an Wochenenden vollständig zu untersagen. Nach Auffassung der Behörde ist es der Antragstellerin – dies auch unter Berücksichtigung möglicher zeitkritischer betrieblicher Erfordernisse – zuzumuten, die getroffenen zeitlichen Beschränkungen zugunsten der Anwohner hinzunehmen und ihre geschäftlichen und privaten Aktivitäten so zu terminieren und abzustimmen, dass sie innerhalb der zugelassenen Zeiten abgewickelt werden können.

Die Anwohner werden hinsichtlich des Fluglärms damit insoweit geschützt, als dass (Tag-)Flugbetrieb an Werktagen (d.h. einschließlich Samstag) maximal von 7.00 Uhr bis 20.00 Uhr, an Sonn- und Feiertagen maximal von 10.00 Uhr bis 20.00 Uhr zulässig ist. Ebenso sind – dies in Anlehnung an die entsprechende Formulierung im Antragsschreiben, wonach täglich i.d.R. nicht mehr als 2 Starts durchgeführt werden sollten – an Sonn- und Feiertagen nicht mehr als 2 Starts und 2 Landungen (4 Flugbewegungen) erlaubt. Im Übrigen entspricht die – wenn auch hier aus Naturschutz- und nicht aus Lärmschutzgründen – vorgenommene Streichung des westlichen An- und Abflugsektors den Forderungen der Anwohner.

Auf der anderen Seite kann es den Anwohnern zugemutet werden, an den Tagesrandzeiten, jedoch im Zeitrahmen zwischen 7.00 Uhr und 20.00 Uhr, sowie an Sonn- und Feiertagen im Zeitrahmen zwischen 10.00 Uhr und 20.00 Uhr vereinzelte Flugbewegungen hinzunehmen.

Unter Berücksichtigung der o.g. verfügten Einschränkungen des Flugbetriebs sind nennenswerte Beeinträchtigungen der Bevölkerung durch den Hubschrauberfluglärm nicht zu erwarten.

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. Der Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – 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 einmal täglich eine Flugbewegung 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 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 grundsätzliche Eignung des Geländes für den vorgesehenen Flugbetrieb ist durch das Gutachten des Sachverständigen Weigert vom 06.08.2018 i.V.m. der flugbetrieblichen Stellungnahme vom 11.10.2019 nachgewiesen.

Die Ausdehnung der Endanflug- und Startfläche (FATO), welche vorliegend mit der Aufsetz- und Abhebefläche (TLOF) identisch ist, und der Sicherheitsfläche entsprechen demnach den Anforderungen der AVV. Auch die erforderlichen Hindernisfreiflächen sind vorhanden und aus den beiliegenden Plänen bzw. Schnitten ersichtlich.

Abweichend von den geltenden Richtlinien der AVV kann wie oben beschrieben aus Gründen des Naturschutzes vorliegend nur eine An- und eine Abflugfläche, dies in östliche bzw. aus östlicher Richtung (rwK 271°/091°), dargestellt werden. Die grundsätzlich gemäß Nr. 4.2.2.8 der AVV geforderte zweite An- und Abflugfläche, wie sie zunächst in westliche Richtung geplant war, entfällt damit ersatzlos. Der Gutachter kommt jedoch in seiner flugbetrieblichen Stellungnahme vom 11.10.2019 zum Ergebnis, dass bei Beachtung der im Rahmen dieses Bescheides unter Ziffer A.V.3.3 festgelegten Maßgaben ein sicherer und ordnungsgemäßer Flugbetrieb vom/zum Hubschraubersonderlandeplatz Pilsting-Ganacker möglich ist. Er stützt sich bei seiner Beurteilung insbesondere auf die Feststellung, dass nach den Flughandbüchern der i.d.R. am vorliegenden Landeplatz verkehrenden Hubschrauber in den FLK 2 und 3 die Notwendigkeit einer zweiten An- und Abflugfläche nicht gegeben sei.

Die Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – schließt sich dieser plausibel und nachvollziehbar begründeten Auffassung des Gutachters an. Von der Einholung des Einvernehmens mit dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur gemäß 1.1.2 der AVV wurde wegen der positiven flugbetrieblichen Stellungnahme

und mit Blick auf hinreichende Erfahrungen aus vergleichbaren Verfahren vorliegend abgesehen.

2.9 Öffentliche Sicherheit und Ordnung

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

a) Feuerlösch- und Rettungswesen:

Die unter Nr. A.V.6 dieses Bescheides festgesetzten Auflagen zum Feuerlösch- und Rettungswesen am Hubschrauberlandeplatz entsprechen den Maßgaben der Brandschutzkategorie H1 nach AVV, unter die der Platz aufgrund der Nutzung durch Hubschrauber mit einer Länge bis zu 15 m fällt. Hierdurch ist sichergestellt, dass den Erfordernissen des Brandschutzes und des Rettungswesens ausreichend Rechnung getragen wird. Die Unterweisung der sachkundigen Person (vgl. Nr. A.V.6.6) in die vorhandenen Lösch- und Rettungsgeräte und deren regelmäßige Fortbildung gewährleisten darüber hinaus, dass die sachkundige Person neben der Brandbekämpfung wirksame Ersthilfe gegenüber verletzten Personen leisten und entsprechende Notrufe absetzen kann.

b) Vereinbarkeit von Luft- und Straßenverkehr bzgl. Kreis- und Bundesstraße:

Hinsichtlich der in ca. 100 m Entfernung östlich vom Hubschrauberlandeplatz Pilsting-Ganacker vorbeiführenden und von den Hubschraubern damit zu überfliegenden Kreisstraße DGF 26 wurde unter Ziffer A.V.1.12 dieses Bescheides geregelt, in beiden Fahrtrichtungen an den z.B. im Plan Nr. 09-0188-06 dargestellten Positionen jeweils ein Schild aufzustellen, welches auf den Flugbetrieb hinweist. Damit können aus Sicht der Genehmigungsbehörde Beeinträchtigungen des dortigen Straßenverkehrs durch den Flugbetrieb vermieden werden. Diese Maßnahme entspricht im Übrigen auch der Forderung der Straßenverkehrsbehörde im Landratsamt Dingolfing-Landau.

Eine entsprechende Beschilderungsanordnung bzgl. der einige hundert Meter in östlicher Richtung vom Landeplatz vorbeiführenden B 20 – wie von der Straßenverkehrsbehörde erwogen – ist aus Sicht des Luftamts Südbayern nicht erforderlich, zumal sich dortiger Flugbetrieb wegen der Streichung des westlichen An- und Abflugsektors ohnehin erübrigt hat. Der Straßenverkehr auf der B 20 ist vom Flugbetrieb vom/zum Hubschrauberlandeplatz nicht tangiert.

c) Vereinbarkeit von Luft- und Straßenverkehr bzgl. der Bundesautobahn (BAB 92):

Demgegenüber kann das Luftamt Südbayern vorliegend nicht davon ausgehen, dass sich der beantragte Flugbetrieb mit dem Straßenverkehr auf der BAB 92 uneingeschränkt vereinbaren lässt. Lt. Planung wird sich der Hubschrauber in Anlehnung an die vorgeschriebenen Mindeststeig- und -sinkraten für FLK 2 und 3 von 8 % (vgl. AVV Tabellen 4-1. und 4-3.) mit den für ihn charakteristischen Rotorbewegungen und Fluggeräuschen ca. 250 m nach dem Start nur ca. 20 m über Grund befinden und anschließend im Parallelflug zur Autobahn über eine Strecke von mehreren hundert Me-

tern an Höhe gewinnen. Aufgrund des Toleranzbereiches der An- und Abflugfläche mit einer Breite von knapp 80 m wäre es im Extremfall sogar möglich, dass der Hubschrauber direkt bzw. nur wenige Meter neben der Fahrbahnbegrenzung der Autobahn einher fliegt.

Aufgrund der Einwände der Autobahndirektion Südbayern gegen die Befliegung der westlichen An- und Abflugfläche mit Hubschraubern, denen das Luftamt Südbayern mangels Entscheidungskompetenz nicht abzuhelpen in der Lage war, kann der Inbetriebnahme derselben nicht zugestimmt werden. An- und Abflüge sind daher gemäß Ziffer A.V.3.2 dieses Bescheides ausschließlich in/aus Richtung Osten zulässig.

Bei dieser Entscheidung stützt sich die Genehmigungsbehörde auf die von der Autobahndirektion Südbayern im Rahmen der Behördenbeteiligung vorgetragene Bedenken, dass ein in geringer Entfernung über eine Strecke von mehreren hundert Metern parallel zur BAB 92 tief fliegender Hubschrauber die Fahrzeugführer auf der Autobahn derart irritieren könne, dass die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf der Autobahn gefährdet sein könne (vgl. § 9 Abs. 3 FStrG). Nach gefestigter Rechtsprechung seien alle auf die Verkehrsteilnehmer einwirkenden und damit für den Verkehrsablauf nachteiligen Vorgänge auf ein Mindestmaß herabzusetzen. Nach Auffassung der Autobahndirektion sei der Hubschrauber vor allem während der Start- und Landephase, in denen sich dieser planungsgemäß nur etwa 20 m über Grund bewege, geeignet, auf den Autobahnverkehr nachteilig einzuwirken. Die Autobahndirektion schätzt dabei die Steig- und Sinkbewegungen des Hubschraubers – im Gegensatz z.B. zu Flügen der Rettungsdienste oder der Bundeswehr, die i.d.R. gleichbleibend in einiger Höhe fliegen bzw. zielgerichtet an einer Stelle auf/an der Autobahn landen – als besonders irritierend ein.

Die zu dieser Thematik ergänzend eingeholte fachliche Stellungnahme des Sachverständigen Weigert vom 05.02.2019 vermochte die beschriebenen Bedenken der Autobahndirektion nicht in entscheidungserheblichem Maße auszuräumen. Der Sachverständige argumentierte insbesondere damit, dass die in der Planung abgebildeten Steig- und Sinkraten (siehe z.B. Längsschnitt II, Plan Nr. 09-0188-05) nicht die tatsächlichen Flugkurven darstellen würden. Der Hubschrauber steige bzw. sinke i.d.R. viel schneller, so dass der Zeitraum des Tiefflugs des Hubschraubers im Nahbereich der Autobahn sehr kurz sei. Außerdem nutze der Hubschrauber i.d.R. nicht den gesamten Flugkorridor aus, sondern fliege auf der Mittellinie und damit nicht in einer Entfernung von 30 m, sondern von z.B. 70 m zum Seitenrand der Autobahn. Im Übrigen seien nach Einschätzung des Sachverständigen die Beeinträchtigungen durch einen parallel zur Autobahn fliegenden Hubschrauber weniger gravierend als durch einen die Autobahn querenden.

Die Ausführungen beider Parteien waren aus Sicht der Genehmigungsbehörde nachvollziehbar. Mangels entsprechender Kompetenz und Erfahrungen stand es der Luftfahrtbehörde jedoch nicht zu, sich über die Bedenken der Fachbehörde, dass vorliegend wegen Irritationen durch den tieffliegende Hubschrauber in unmittelbarer Entfernung zur Autobahn Beeinträchtigungen für die Sicherheit und Leichtigkeit des Autobahnverkehrs entstehen könnten, hinwegzusetzen. Auch die zu diesem Thema nachgereichte Stellungnahme des Sachverständigen konnte diese Zweifel nicht ausräumen.

Daher ist die Abwicklung des Flugbetriebs nur über die östliche An- und Abflugfläche erlaubt, jedoch aus flugbetrieblicher Sicht auch möglich (siehe vorhergehenden Abschnitt C.II.2.8).

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 Hubschraubersonderlandeplatzes Pilsting-Ganacker 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 der Fruchthof Landau/Isar, Inh. Heinz Gispert GmbH 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 Zulassungsentscheidung 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 nachteilige 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.

D.

Rechtsbehelfsbelehrung:

Gegen diesen Bescheid können Sie **Klage** erheben. Die Klage müssen Sie **innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe dieses Bescheides** beim Bayerischen Verwaltungsgericht Regensburg, Haidplatz 1, 93047 Regensburg, **schriftlich oder zur Niederschrift des Urkundsbeamten der Geschäftsstelle dieses Gerichts** erheben. Die Klage kann beim Bayerischen Verwaltungsgericht Regensburg auch **elektronisch** nach Maßgabe der der Internetpräsenz der Verwaltungsgerichtsbarkeit (www.vgh.bayern.de) zu entnehmenden Bedingungen erhoben werden. **In der Klage müssen Sie den Kläger, den Beklagten (Freistaat Bayern) und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen**, ferner sollen Sie einen bestimmten Antrag stellen und die zur Begründung dienenden Tatsachen und Beweismittel angeben. Der Klageschrift sollen Sie diesen Bescheid beifügen (in Urschrift, in Abschrift oder in Ablichtung), ferner zwei Abschriften oder Ablichtungen der Klageschrift für die übrigen Beteiligten.

Hinweise zur Rechtsbehelfsbelehrung

- Die Einlegung eines Rechtsbehelfs per einfacher E-Mail ist nicht zugelassen und entfaltet keine rechtlichen Wirkungen!
- Nähere Informationen zur elektronischen Klageerhebung sind der Internetpräsenz der Bayerischen Verwaltungsgerichtsbarkeit (www.vgh.bayern.de) zu entnehmen.
- *[Sofern kein Fall des § 188 VwGO vorliegt:]* Kraft Bundesrechts ist bei Prozessverfahren vor den Verwaltungsgerichten grundsätzlich ein Gebührenvorschuss zu entrichten.

Mit freundlichen Grüßen

Hailer
Regierungsamtfrau