



Regierung von Oberbayern • 80534 München

*Gegen Empfangsbekanntnis*

Landkreis Passau Krankenhaus gGmbH  
Geschäftsführung  
Roseggerstraße 1  
94474 Vilshofen

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 30.10.2019	Unser Geschäftszeichen 3721.25_14-44	München, 14.02.2022

**Luftverkehrsgesetz (LuftVG);  
Genehmigung der Anlage und des Betriebs eines Hubschraubersonderland-  
deplatzes für das Krankenhaus Rotthalmünster gemäß § 6 LuftVG**

Anlagen:

- 1 Empfangsbekanntnis gegen Rückgabe
- 1 Kostenrechnung
- 1 Sicherungskonzept im Entwurf
- 1 Lageplan „KHR-LP-1A“ – Abflug 116° (1:10.000), Stand 20.01.2022
- 1 Lageplan „KHR-LP-2“ – Abflug 266° (1:10.000), Stand 19.05.2019
- 1 Lageplan „KHR-LP-3A“ – Abflug 116° (1:5.000), Stand 20.01.2022
- 1 Lageplan „KHR-LP-4“ – Abflug 266° (1:5.000), Stand 19.05.2019
- 1 Detaillageplan „KHR-LP-5A“ (1:500), Stand 20.01.2022
- 1 Längsschnitt „KHR-LS-1A“ – Abflug 116° (1:1.000/1:10.000), Stand 21.01.2022
- 1 Längsschnitt „KHR-LS-2“ – Abflug 266° (1:1.000/1:10.000), Stand 23.05.2019

Sehr geehrte Damen und Herren,

aufgrund des Antrags vom 30.10.2019 erlässt die Regierung von Oberbayern –  
Luftamt Südbayern (im Folgenden: Luftamt) 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 Landkreis Passau Krankenhaus gGmbH, Roseggerstraße 1, 94474 Vilshofen, wird gemäß § 6 LuftVG i. V. m. §§ 49 ff. der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO) 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 und bei Nacht am Krankenhaus Rotthalmünster erteilt.

Die genaue Position der vorgenannten Anlage und der zugehörigen Betriebsflächen ergibt sich aus den beiliegenden, mit dem Prüfvermerk des Luftamts versehenen Plänen, welche Bestandteil dieser Genehmigung sind.

## II. Beschreibung des Hubschraubersonderlandeplatzes:

<b>1.</b>	<b>Bezeichnung:</b>	Hubschraubersonderlandeplatz Krankenhaus Rotthalmünster (Bodenlandeplatz)
<b>2.</b>	<b>Lage:</b>	Ca. 600 m südlich des Zentrums (Marktplatz) der Marktgemeinde Rotthalmünster im südlichen Bereich des Krankenhausareals
<b>3.</b>	<b>Lage des Landeplatzes (Landeplatzbezugspunkt)*:</b>	
	Geographische Lage (WGS 84):	N 48° 21' 12,53''; E 13° 12' 07,97''
	Höhe über Grund:	Ca. 2,90 m
	Höhe über NN:	396,23 m (ca. 1.300 ft) über NN
<b>4.</b>	<b>Abmessungen des Landeplatzes:</b>	
	Gesamtgröße des Landeplatzes:	28,00 m x 28,00 m (quadratisch) Tragfähigkeit: 8 t Belag: Beton
	Endanflug- und Startfläche (FATO)/ Aufsetz- und Abhebefläche (TLOF):	Größe: 21,00 m x 21,00 m (quadratisch)
	Sicherheitsfläche:	Allseitig umlaufend 3,50 m
<b>5.</b>	<b>Anflugrichtungen:</b>	300° mit Linkskurve auf <b>296°</b> (Hauptanflugrichtung) 140° mit Linkskurve auf <b>086°</b>
	<b>Abflugrichtungen:</b>	<b>266°</b> mit Rechtskurve auf 320° <b>116°</b> mit Rechtskurve auf 120°

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

### **III. Zweck des Hubschraubersonderlandeplatzes**

Der genehmigungsgegenständliche Hubschraubersonderlandeplatz dient ausschließlich der Durchführung von Notfallrettungs- und Transportflügen i. S. d. Art. 2 Abs. 9 i. V. m. Abs. 2 und 4 des Bayerischen Rettungsdienstgesetzes (BayRDG) nach vorheriger Genehmigung (PPR) durch den Platzhalter.

### **IV. Benutzungsumfang**

1. Der Hubschraubersonderlandeplatz darf nur von Hubschraubern mit einer höchstzulässigen Abflugmasse von 8 t und mit einer Länge von bis zu 15 m benutzt werden, die in Übereinstimmung mit der Flugleistungsklasse 1 betrieben werden.
2. Flüge i. S. d. Art. 2 Abs. 9 i. V. m. Abs. 2 BayRDG („Notfallrettung“) dürfen an allen Tagen zu jeder Tages- und Nachtzeit durchgeführt werden.

Unter diese Regelung fallen:

- alle Flüge, die der notfallmedizinischen Versorgung von Notfallpatienten am Notfallort dienen
  - alle Flüge, die dem Notfalltransport eines Notfallpatienten dienen.
  - alle dringlichen, nicht disponiblen Verlegungsflüge zwischen Krankenhäusern,
  - alle Flüge zum dringlichen Transport eines Transplantats, eines Transplantations-teams, von Arzneimitteln, Blutkonserven oder medizinischem Gerät.
3. Planbare Verlegungsflüge i. S. d. Art. 2 Abs. 9 i. V. m. Abs. 4 BayRDG („arztbegleiteter Patiententransport“) sind nur an Werktagen während der Tageszeit, d.h. zwischen 6.00 Uhr und 22.00 Uhr Ortszeit, erlaubt.

### **V. Nebenbestimmungen**

#### **1. Anlagenbezogene Nebenbestimmungen**

- 1.1 Der Hubschraubersonderlandeplatz ist entsprechend der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Genehmigung der Anlage und des Betriebs von Hubschrauberflugplätzen vom 19.12.2005 des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (im Folgenden: AVV) und den beigefügten Plänen anzulegen.
- 1.2 Die Endanflug- und Startfläche (FATO) ist plangemäß (vgl. Plan KHR-LP-5A) mindestens mit einer Größe von 21,00 m x 21,00 m herzustellen. Sie ist vorliegend identisch mit der Aufsetz- und Abhebefläche (TLOF). Nachfolgend wird daher aus Vereinfachungsgründen – sofern eine Differenzierung nicht angezeigt ist – ausschließlich die Bezeichnung „FATO“ verwendet.

- 1.3 Die Neigung der FATO ist so zu bemessen, dass Wasseransammlungen auf der Oberfläche verhindert werden. Sie darf aber in jede Richtung 2 % nicht überschreiten.
- 1.4 Die Oberfläche der FATO muss den Auswirkungen des Rotorabwindes standhalten und Bodeneffekt gewährleisten. Sie muss frei von Unregelmäßigkeiten sein, die sich nachteilig auf Start oder Landung von Hubschraubern auswirken könnten.
- 1.5 Die FATO muss einem Betrieb von Hubschraubern mit bis zu 8,0 t Abfluggewicht standhalten. Zusätzlich sind die Belastungen durch Personal, Fracht, Feuerlöschgeräte, Schnee usw. zu berücksichtigen.
- 1.6 Die FATO ist mit einer Sicherheitsfläche zu umgeben, die übergangslos an diese anschließt. Die Sicherheitsfläche ist vorliegend mit einer umlaufenden Breite von mindestens 3,50 m anzulegen.
- 1.7 Die Oberfläche der Sicherheitsfläche darf vom Rand der FATO an nach außen um nicht mehr als 4 % ansteigen und muss so beschaffen sein, dass durch den Rotorabwind keine Fremdkörper aufgewirbelt werden können. Sie muss für die am Platz vorgesehenen Hubschrauber analog zur FATO ausreichend tragfähig sein und Bodeneffekt gewährleisten.
- 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 hin ansteigt.
- 1.10 Da der Hubschrauberlandeplatz mit einer Überhöhung von ca. 2,90 m über Boden errichtet wird, ist die gesamte Plattform mit einem Überrollschutz von höchstens 25 cm Höhe zu umgeben.
- 1.11 Zudem ist um die Landeplattform herum eine Absturzsicherung in Form von Fangnetzen mit einer Tiefe von mindestens 2 m zu installieren. DIN EN 1263-2 i.V.m. mit den einschlägigen nationalen Regelungen ist zu beachten. Die Fangnetze dürfen nicht in die Hindernisfreiflächen hineinragen.
- 1.12 Die gesamte Landeplattform muss sowohl für Hubschrauber als auch für Personen rutschsicher ausgebildet sein. Die Rutschfestigkeit sollte der Rutschfestigkeitsklasse R 11 (aus der DGUV-Regel 108-003 – Fußböden in Arbeitsräumen und Arbeitsbereichen mit Rutschgefahr) oder höher entsprechen.

- 1.13 Ein beleuchteter und befeuerter Windrichtungsanzeiger in der üblichen Beschaffenheit und Farbe ist in erhöhter Position so anzubringen, dass er außerhalb der festgelegten An- und Abflugflächen liegt und die Windverhältnisse nahe der FATO und auf dem Vorfeld ohne Verfälschung durch störende Luftströmungen (z.B. Rotorabwinde) anzeigen kann. Sowohl aus der Luft als auch von der Flugbetriebsfläche aus muss er gut sichtbar sein.
- 1.14 Die für die Durchführung eines sicheren Flugbetriebes erforderlichen Einrichtungen (z. B. Feuerlösch- und Rettungsgeräte) sowie Unterlagen (z.B. Hauptflugbuch) sind direkt am Landeplatz unterzubringen. Ein Brandmelder ist in unmittelbarer Nähe zu den Feuerlösch- und Rettungsgeräten zu installieren. Darüber hinaus ist eine Fernmeldeverbindung einzurichten, durch die die zuständigen Dienststellen der Deutschen Flugsicherung, des Deutschen Wetterdienstes, des Rettungsdienstes und der Feuerwehr jederzeit erreichbar sind.
- 1.15 Der Zutritt unbefugter Personen zum Hubschrauberlandeplatz und den sonstigen Betriebsflächen ist durch geeignete Maßnahmen (Absperrung, Beschilderung o.Ä.) zu unterbinden.
- 1.16 Die Hubschrauberlandefläche sowie die diese umgebenden Dachflächen und Fassaden müssen so beschaffen sein, dass sie den von an- und abfliegenden Hubschraubern verursachten Luftverwirbelungen standhalten. Fenster sind bei An- und Abflügen von Hubschraubern geschlossen zu halten.
- 1.17 Um Fahrzeugführer auf den Straßen in der näheren Umgebung des Landeplatzes (Staatsstraße St 2116 und Kreisstraße PA 62) auf das Auftreten von ggf. niedrig fliegenden Hubschraubern aufmerksam zu machen, sind entsprechende Warnschilder jeweils für beide Fahrtrichtungen in ausreichender Distanz aufzustellen. Art und Position der Schilder sind mit den zuständigen Straßenverkehrsbehörden abzustimmen.
- 1.18 Die Flugbetriebsflächen sind ordnungsgemäß zu entwässern. Hinsichtlich der Anlagen für die Oberflächenentwässerung sind gängige Regelwerke (z.B. zur Regenwasserbewirtschaftung) bzw. im Falle einer möglichen Indirekteinleitung des Oberflächenwassers in das öffentliche Kanalnetz die Anforderungen der kommunalen Entwässerungssatzung zu beachten.
- 1.19 Im Schadensfall auslaufender Treibstoff und wassergefährdende Flüssigkeiten dürfen nicht in die Kanalisation gelangen, in Gebäude eindringen oder an Seitenwänden herabfließen. Art, konkreter Umfang und Situierung der zur Sicherstellung dieser Maßgaben erforderlichen technischen Anlagen (z.B. Havariebecken, Koaleszenzabscheider) sind in Absprache mit den für Gewässerschutz und Brandbekämpfung zuständigen Stellen festzulegen. Dem Luftamt ist hierüber ein geeigneter Nachweis vorzulegen.
- 1.20 Im Falle der Versickerung kontaminierter Flüssigkeiten ins Erdreich ist ein Erdaustausch erforderlich. Die zuständigen Stellen vor Ort sind unverzüglich zu informieren.

### 1.21 Hinweise für die Bauausführung (Altlasten, Wasserwirtschaft):

- a) Hinsichtlich etwaig vorhandener Altlasten und deren weitergehende Kennzeichnungspflicht gemäß Baugesetzbuch (BauGB) sowie der boden- und altlastenbezogenen Pflichten wird ein Abgleich mit dem aktuellen Altlastenkataster des Landkreises empfohlen.
- b) Ebenso wird empfohlen, bei evtl. erforderlichen Aushubarbeiten das anstehende Erdreich generell von einer fachkundigen Person organoleptisch beurteilen zu lassen. Bei offensichtlichen Störungen oder anderen Verdachtsmomenten (Geruch, Optik, etc.) ist das Landratsamt Passau bzw. das Wasserwirtschaftsamt Deggendorf zu informieren.
- c) Im Zuge der Detailplanung kann es, je nach Umfang der Maßnahme, für die Gründung der Aufständigung zu Eingriffen in Boden und Grundwasser kommen, die evtl. für sich genehmigungsrechtlich relevant sind.

## **2. Markierungen und Kennzeichnungen**

- 2.1 Bei der Tageskennzeichnung des Hubschraubersonderlandeplatzes sind die Anforderungen der AVV zu beachten. Auf die Darstellungen im genehmigungsgegenständlichen Plan KHR-LP-5A wird hingewiesen.
- 2.2 Die Hubschrauberflugplatz-Erkennungsmarkierung ist in Form eines roten „H“ in weißem Kreuz mittig auf der FATO herzustellen. Der Querbalken des „H“ muss dabei rechtwinklig zur bevorzugten Endanflugrichtung (296°) ausgerichtet sein.
- 2.3 Die TLOF-Markierung ist in Form einer durchgehenden weißen Linie (0,30 m breit) entlang dem Rand der TLOF (Quadrat 21,00 m x 21,00 m) anzulegen.
- 2.4 Die Höchstmassenmarkierung (08 t) und die vorgesehene Namensmarkierung mit der Buchstabenkombination „KHR“ sind entsprechend den nach AVV vorgegebenen Abmessungen und Positionen aufzubringen.
- 2.5 Der Überrollschutz (Ziffer 1.10) ist innen, oben und außen mit einer Tageskennzeichnung in Form sich abwechselnder rot-weißer Farbfelder zu versehen.
- 2.6 Das sich niveaugleich im Osten an die Flugbetriebsfläche anschließende, den Zugang zum Haupteingang überdeckende Vordach weist konstruktionsbedingt nicht dieselbe Tragfähigkeit auf wie die Landefläche. Daher ist dieser Bereich ebenfalls mit rot-weißen Farbfeldern zu markieren.
- 2.7 Für die Nachtkennzeichnung/Befeuerung des Hubschraubersonderlandeplatzes sind ebenfalls die Anforderungen der AVV heranzuziehen (vgl. auch Plan KHR-LP-5A).

- 2.8 Auf dem Landeplatz oder in seiner näheren Umgebung muss ein Hubschrauberflugplatz-Leuchtfener an geeigneter Lage installiert sein, so dass es ungehindert nach allen Seiten ausstrahlen kann und der Pilot nicht geblendet wird.
- 2.9 Für beide Endanflugrichtungen ist jeweils eine Anflugbefeuerung zu installieren, bestehend aus jeweils drei Rundstrahlfestfeuern in Unterflurbauweise mit weißer Lichtfarbe. Die Lichtintensität sollte in mehreren Abstufungen regelbar sein.
- 2.10 Als TLOF-Randbefeuerung sind 32 grüne Rundstrahlfestfeuer in Unterflurbauweise entlang der Ränder der TLOF in gleichmäßigen Abständen einzubauen. Die Lichtintensität sollte in mehreren Abstufungen regelbar sein.
- 2.11 Zur Ausleuchtung der Flugbetriebsfläche sind auf dem Rand der Sicherheitsfläche um die FATO/TLOF Flutlichtstrahler zu installieren. Diese dürfen eine Höhe von 25 cm nicht überschreiten und sind brechbar auszuführen. Sie sind so zu positionieren, dass Hubschrauberführer im Flug oder sich auf der Fläche aufhaltendes Personal nicht geblendet werden und möglichst wenig Schattenwurf auf dem Landeplatz und den sonstigen Betriebsflächen entsteht. Die mittlere horizontale Beleuchtungsstärke der Flutlichtbeleuchtung soll – gemessen auf der Oberfläche der TLOF – mindestens 10 Lux betragen. Die Anforderungen der AVV an Flutlichtscheinwerfer sind zu beachten.
- 2.12 Die Nachtkennzeichnung der Flugbetriebsfläche muss so auf mehrere Stromkreise eines Stromnetzes verteilt angeschlossen sein, dass bei Ausfall eines Stromkreises der Eindruck des Gesamtbefeuerungsbildes erhalten bleibt.
- 2.13 Die gesamte Nachtkennzeichnung ist an eine Sicherheitsstromversorgung anzuschließen.
- 2.14 Die gesamte Nachtkennzeichnung ist im Falle des Flugbetriebs bei Dunkelheit sowie auch tagsüber bei schlechter Sicht zu betreiben.

### **3. Hindernisfreiheit**

- 3.1 Die Hindernisfreiheit muss entsprechend den Anforderungen der AVV gewährleistet sein.
- 3.2 Erforderliche Hinderniskennzeichnungen von Gebäuden, Kränen, Baustelleneinrichtungen etc. sind im Einzelfall in Abstimmung mit dem Planersteller und dem Luftamt zu prüfen und festzulegen.

### **4. Flugbetrieb**

- 4.1 Flugbetrieb darf nur durchgeführt werden, wenn eine Gefährdung von Personen und Sachen ausgeschlossen ist. Bei Flugbetrieb dürfen sich keine Personen und Hinder-

nisse im Bereich der FATO, der sonstigen Betriebsflächen sowie in den An- und Abflugflächen befinden.

- 4.2 Aufgrund der Nähe des Hubschrauberlandeplatzes zu den westlich wie östlich quer zu den An- und Abflugflächen verlaufenden Straßen (Staatsstraße St 2116 und Kreisstraße PA 62) darf der Bodenlandeplatz ausschließlich von Hubschraubern angefliegen werden, welche übereinstimmend mit Flugleistungsklasse 1 und zertifiziertem Vertikalstartverfahren (Rückwärtsstartverfahren) betrieben werden.
- 4.3 Gleichzeitiger Flugbetrieb von zwei oder mehreren Hubschraubern ist am genehmigungsgegenständlichen Hubschrauberlandeplatz nicht zulässig.
- 4.4 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.
- 4.5 Weiterhin ist eine Flugplatzbenutzungsordnung zu erstellen, welche vor Aufnahme des Flugbetriebs dem Luftamt zur Genehmigung vorzulegen und anschließend in der Flugplatzakte aufzubewahren ist. Weiterhin ist es in den für die Zivilluftfahrt einschlägigen Regelwerken zu veröffentlichen. Darüber hinaus ist dieses Dokument den Luftrettungsunternehmen, die den Landeplatz nutzen, zur Kenntnis zu geben.

## **5. Feuerlösch- und Rettungswesen**

- 5.1 Die AVV, die Richtlinien für das Feuerlösch- und Rettungswesen auf Landeplätzen vom 01.03.1983 (NfL I-72/83), zuletzt geändert durch NfL I-199/83 vom 11.10.1083 und NfL 1-792-16 vom 02.08.2016 sowie das Arbeitsblatt des Bayerischen Staatsministeriums des Innern vom 15.11.2000 „Hinweise zum Brandschutz auf Hubschrauber-Sonderlandeflächen (HSL) und Landeflächen für Rettungshubschrauber (LRH)“ sind zu beachten.
- 5.2 Der Hubschraubersonderlandeplatz wird von Hubschraubern bis zu einer Länge von 15 m benutzt und fällt somit unter die Brandschutzkategorie H1. Demnach sind folgende Löschmittel in unmittelbarer Nähe zu den Flugbetriebsflächen vorzuhalten:
  - Hauptlöschmittel: Löschschaum 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

Für die Ausbringung des Hauptlöschmittels ist eine Schlauchleitung mit Mehrzweckstrahlrohr oder eine vergleichbare Löscheinrichtung zu installieren. Damit muss es möglich sei, Schaum mit der Ausstoßrate von 250 l/min für mindestens 10 min. auszubringen und jeden Bereich der Flugbetriebsflächen zu erreichen.

- 5.3 Aus Gründen des Umweltschutzes ist auf die Verwendung/Vorhaltung von fluorhaltigen Schaumlöschmitteln zu verzichten (vgl. Broschüre des Bayerischen Staatsministeriums für Umwelt und Verbraucherschutz „Umweltschonender Einsatz von Feuerlöschschäumen“, August 2018, 2. Auflage). Schaummittel AFFF beinhaltet Fluorotenside (fluorhaltiges Schaumlöschmittel), die sowohl gesundheits- als auch umweltschädigend sind. Diese Stoffe können durch einen Leichtstoffabscheider in Auffangbehältern nicht abgeschieden und von Kläranlagen nicht aus dem Abwasser entfernt werden. Sofern dennoch fluorhaltiges Schaumlöschmittel verwendet werden soll, ist eine geeignete Löschwasserrückhaltung erforderlich.
- 5.4 Nach Abschluss der Installation der Feuerlöscheinrichtungen muss die tatsächliche Leistungsfähigkeit der einzelnen Einrichtungen in einem Praxistest geprüft und dem Luftamt gegenüber nachgewiesen werden.
- 5.5 Weiterhin sind nachfolgende Rettungsgeräte als Mindestausstattung in unmittelbarer Nähe zur Flugbetriebsfläche vorzuhalten:
- 1 Gurttrennmesser
  - 1 Feuerwehraxt
  - 1 Handblechschere
  - 1 Handsäge (Fuchsschwanz)
  - 1 Handmetallsäge
  - 1 Bolzenschneider
  - 1 Alu-Anstelleiter ca. 2,0 m
  - 2 Brandschutzhelme DIN EN 443 (mit Visier und Nackenschutz)
  - 2 Handlampen, aufladbar
  - 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
  - 1 Feuerwehrjacke – Universalgröße
  - 2 Pulverlöscher ABC 12 kg

Die Vorhaltung folgender Rettungsgeräte wird zudem empfohlen:

- 2 Feuerwehrschaum- und Wasserlöscheinrichtungen inkl. Sicherheitsschuhen und Sicherheitsstiefeln
- 1 Glassäge
- 1 Transportunterwagen (ggf. faltbar) für die Krankentrage aus H-135-Helikoptern (zuvor Eurocopter EC 135), da diese kein eigenes Fahrgestell hat

- 5.6 Ausreichende Mengen an Ölbindemitteln sind ebenfalls vorzuhalten.
- 5.7 Die Löschanlage ist an die Sicherheitsstromversorgung anzuschließen.
- 5.8 Eine Brandmeldeanlage (Feuermelder) ist zu installieren, damit im Schadensfall ein direkter Alarm bei der zuständigen Feuerwehr von Dritten ausgelöst werden kann.
- 5.9 Mit den örtlich zuständigen Sicherheitsbehörden und der zuständigen Feuerwehr ist ein Alarmplan zu erstellen, stets auf dem neuesten Stand zu halten und an geeigneter Stelle gut sichtbar anzubringen.
- 5.10 Während des Flugbetriebes muss mindestens eine im Einsatz der Feuerlösch- und Rettungsgeräte sachkundige Person am Hubschraubersonderlandeplatz anwesend sein, die den Flugbetrieb beaufsichtigen kann. Diese Person muss Zugang zu allen notwendigen Feuerlösch-, Rettungseinrichtungen 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, einen Brand melden und den Brand bekämpfen können. Eine sofortige Eingriffszeit ist dabei sicherzustellen. Die Überwachung des Landeplatzes über Video-Kameras ist möglich.

Die sachkundige Person ist durch geeignete Fachkräfte erfolgreich im Gebrauch der vorhandenen Lösch- und Rettungsgeräte zu unterweisen. Ein Nachweis hierüber ist vorzulegen. Mit der/den sachkundige(n) Person(en) ist – möglichst in Kooperation mit der zuständigen Feuerwehr – mindestens einmal jährlich eine Übung an den Feuerlösch- und Rettungsgeräten (mit Wasserbetrieb) durchzuführen und zu protokollieren.

- 5.11 Die Zufahrt bzw. Flächen, deren Befahren für Einsätze erforderlich ist, müssen den Richtlinien über Flächen für die Feuerwehr entsprechen (insbesondere Tragfähigkeit für eine Achslast von 10 t bzw. für zulässiges Gesamtgewicht von 16 t).

## **6. Schutz vor Fluglärm**

- 6.1 Unnötige Standlaufzeiten und Schwebeflüge sind aus Lärmschutzgründen zu vermeiden.
- 6.2 Die An- und Abflüge haben nach Möglichkeit innerhalb der in den Plänen dargestellten An- und Abflugflächen zu erfolgen.
- 6.3 Überflüge über Wohngebiete sind weitestgehend zu vermeiden.

## **7. Sonstige Auflagen**

- 7.1 Sämtliche Flugbetriebsflächen sowie die Zufahrtswege zum Hubschrauberlandeplatz sind im Winter schnee- und eisfrei zu halten.
- 7.2 Eine Flugplatzakte ist zu führen, worin u.a. die vorliegende luftverkehrsrechtliche Genehmigung, nachträgliche Änderungen, auf den Hubschraubersonderlandeplatz bezogene Verfügungen der Luftfahrtbehörde, der Alarmplan und die Flugplatzbenutzungsordnung gesammelt aufzubewahren sind.
- 7.3 Bestehende und künftige bauliche Anlagen, welche sich im Umgriff der Flugbetriebsflächen und im Bereich der An- und Abflugflächen befinden, müssen den durch startende/landende Hubschrauber verursachten physikalischen Auswirkungen (Rotorabwinde) standhalten.
- 7.4 Veränderungen am Zustand des Hubschraubersonderlandeplatzes, am Betriebszustand der zugehörigen Einrichtungen und Anlagen sowie Informationen, welche für den Flugbetrieb von Bedeutung sind, vor allem bauliche Veränderungen im An- und Abflugsektor (auch soweit es sich um vorübergehende Hindernisse, z.B. Baukräne, handelt), müssen dem Luftamt unverzüglich angezeigt werden (E-Mail: luftamt@reg-ob.bayern.de, Fax: 089/2176-2979).
- 7.5 Auf Verlangen ist den Mitarbeitern/innen des Luftamts jederzeit Zutritt zum Hubschraubersonderlandeplatz und den zugehörigen Räumlichkeiten 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, 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 AVV, ändern und eine Anpassung des Hubschraubersonderlandeplatzes an solche veränderten Anforderungen nicht möglich ist.

### **VIII. Kostenentscheidung:**

Die Landkreis Passau Krankenhaus gGmbH hat als Antragstellerin die Kosten des Verfahrens zu tragen. Für diesen Bescheid wird eine Gebühr in Höhe von 6.080,00 € festgesetzt. Auslagen sind nicht angefallen.

**B.**  
**Hinweise:**

1. Diese Genehmigung ersetzt nicht evtl. nach anderen Rechtsvorschriften erforderliche Genehmigungen oder Erlaubnisse (insbesondere Baugenehmigung oder wasserrechtliche Erlaubnis).
2. Die Bestellung von Personen nach Ziffer B.V.5.10 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 beim Luftamt rechtzeitig zu beantragen.
4. Vor Inbetriebnahme des Landeplatzes ist das diesem Bescheid im Entwurf beiliegende Sicherungskonzept auszufüllen und vom Luftamt 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. Der Abschluss einer Flugplatzhalter-Haftpflichtversicherung für Personen- und Sachschäden (einschließlich der sachkundigen Person nach Nr. A.V.6.10 dieses Bescheides) über eine angemessene Deckungssumme wird empfohlen. Die Höhe der Deckungssumme soll in Absprache mit dem Versicherungsunternehmen festgelegt werden.
6. Beabsichtigte bauliche und betriebliche Erweiterungen und Änderungen sind der Genehmigungsbehörde unverzüglich anzuzeigen (§§ 53 Abs. 1 i. V. m. § 41 Abs. 1 LuftVZO).
7. 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).
8. 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 Landkreis Passau Krankenhaus gGmbH, Roseggerstraße 1, 94474 Vilshofen, (im Folgenden: Antragstellerin) beantragte mit Datum vom 30.10.2019 die Genehmigung der Anlage und des Betriebs eines Hubschraubersonderlandeplatzes für das sich in ihrer Trägerschaft befindliche Krankenhaus Rothalmünster, Simbacher Str. 35, 94094 Rothalmünster. Dem Antrag lag ein Gutachten über die Geländeeignung des Luftfahrtsachverständigen Dipl.-Ing. (FH) Jürgen Freytag, Ziegeleistraße 2, 94554 Moos, bei.

Der beantragte Hubschraubersonderlandeplatz soll nach Angaben der Antragstellerin im Rahmen der anstehenden Strukturverbesserung bzw. baulichen Erweiterung des Krankenhauses Rothalmünster als Bodenlandeplatz direkt südlich in fußläufiger Anbindung an die Notaufnahme errichtet werden.

Seine Zweckbestimmung ist die Durchführung von Hubschrauberflügen im Rahmen des Rettungsdienstes, Katastrophenschutzes und Krankentransportes und damit in Zusammenhang stehenden Flügen wie dem Transport von medizinischen Spezialisten, medizinischem Gerät, Arzneimitteln, Blutkonserven und Transplantaten bei Tage und in der Nacht.

Bisher starten und landen die Rettungshubschrauber auf der im südwestlichen Bereich des Klinikgeländes situierten Rettungslandestelle bzw. Public Interest Site. Zuletzt fanden dort lt. Antragstellerin jährlich 82 (2017), 112 (2018), 118 (2019), 90 (2020) bzw. 110 (2021) Flugbewegungen statt. Für die Zukunft wird mit ca. 200 Flugbewegungen (100 Starts und 100 Landungen) pro Jahr gerechnet.

**2. Beteiligung der Gebietskörperschaften und Träger öffentlicher Belange:**

Das Luftamt bat mit Schreiben vom 11.11.2019 folgende Gebietskörperschaften, Träger öffentlicher Belange und sonstige Beteiligte um Stellungnahme zu dem Antrag:

- Marktgemeinde Rothalmünster als Mitgliedsgemeinde der Verwaltungsgemeinschaft Rottalmünster
- Landratsamt Passau
- Regierung von Niederbayern
- Wasserwirtschaftsamt Deggendorf
- Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr
- DFS Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS)

Die Marktgemeinde Rothalmünster wies in ihrer im Rahmen des Beteiligungsverfahrens abgegebenen Stellungnahme vom 14.01.2020 auf sich in Angrenzung zum antragsgegenständlichen Hubschrauberlandeplatz befindliches Entwicklungsland für Wohnbauflächen hin. Insbesondere liege unmittelbar westlich jenseits der in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Staatsstraße 2126 die im Flächennutzungsplan des Marktes als solche ausgewiesene Wohnbaufläche „WA Hopfenberg-Süd“. Dies sei die letzte noch nicht mit einem Bebauungsplan überplante Wohnbaufläche des Marktes, auf der zu gegebener Zeit verdichteter Geschosswohnungsbau mit bis zu vier Geschos-

sen geschaffen werden solle. Entsprechend würden dort in der Bauzeit auch Kräne in größerer Anzahl für einen längeren Zeitraum anzutreffen sein. Darüber hinaus seien östlich des geplanten Landeplatzes weitere Wohnbauflächen vorhanden, welche ebenfalls direkt überflogen würden. Ausgehend von diesen Gegebenheiten lehnte die Marktgemeinde das Vorhaben zwar nicht grundsätzlich ab, stellte jedoch die Forderung, dass die Entwicklung neuer Wohnbaugebiete durch die Realisation des geplanten Hubschraubersonderlandeplatzes nicht beeinträchtigt werden dürfe. Für die An- und Abflugwege solle eine südlichere Richtung gewählt werden. Ein Lärmgutachten sei hingegen nicht erforderlich.

Unter Bezugnahme auf die Stellungnahme des Marktes forderte das Luftamt die Antragstellerin mit E-Mail vom 21.01.2020 auf, zu den hierin vorgetragenen Belangen Stellung zu nehmen bzw. im Sinne einer frühzeitigen Konfliktbewältigung auf bilateralem Wege möglichst ein Einvernehmen mit der Gemeinde herbeizuführen.

Mit Schreiben vom 19.08.2021 teilte die Marktgemeinde Rotthalmünster schließlich mit, dass keine Einwände (mehr) gegen das Vorhaben bestünden, sofern die Errichtung des antragsgegenständlichen Hubschraubersonderlandeplatzes der grundsätzlichen Entwicklung neuer Wohnbaugebiete in Rotthalmünster nicht widerspreche. Die Bedenken des Marktes bzgl. des noch nicht realisierten Neubaugebietes hätten nach Klärung der organisatorischen und luftrechtlichen Grundlagen sowie der flugbetrieblichen Voraussetzungen für die Genehmigung des Hubschraubersonderlandeplatzes am Krankenhaus Rotthalmünster in einem gemeinsamen Termin mit der Antragstellerin weitgehend ausgeräumt werden können. Auf die möglicherweise entstehenden flugbetrieblichen Einschränkungen wegen des geplanten verdichteten Geschosswohnungsbaus und der längeren Kranstellzeiten während der Bauzeit wurde nochmals hingewiesen.

Nach Auffassung des Landratsamts Passau handele es sich bei dem beantragten Hubschrauberlandeplatz um eine baugenehmigungspflichtige Anlage. Eine Genehmigung nach § 6 LuftVG ersetze diese insoweit nicht. Die bauordnungsrechtliche Prüfung werde im Rahmen des entsprechenden Bauantrags durchgeführt (vgl. hierzu auch Hinweis B.1 dieser Genehmigung).

Die Regierung von Niederbayern trug zu verschiedenen Belangen im Wesentlichen Folgendes vor:

*Raumordnung und Landesplanung:*

Die Höhere Landesplanungsbehörde stimmte dem Vorhaben grundsätzlich zu. Dieses entspreche den im einschlägigen Regionalplan der Region Donau-Wald (RP 12) enthaltenen Festlegungen und Zielen in Gestalt der Erhaltung der Funktionsfähigkeit und der Stärkung des Krankenhausstandortes Rotthalmünster und damit auch der medizinischen Versorgung der Bevölkerung im südlichen Landkreis Passau. Mit Blick auf den landesplanerischen Grundsatz, den Schutz der Allgemeinheit vor Lärm und die Reinhaltung der Luft sicherzustellen, sollten die z.T. über bestehende und geplante Wohnbaustrukturen verlaufenden Flugkorridore im Sinne einer Konfliktvermeidung jedoch nochmals geprüft und ggf. optimiert werden.

*Natur- und Landschaftsschutz:*

Von Seiten der Höheren Naturschutzbehörde wurden keine Bedenken erhoben.

*Sicherheit und Ordnung:*

Bezüglich des Rettungs- und Feuerlöschwesens bestehe Einverständnis mit der Planung. Die zusätzlich geforderten Regelungen und Hinweise sind unter Abschnitt A.V.5 dieser Genehmigung enthalten.

*Straßenbau:*

In Bezug auf die Staatsstraße 2116 werde der nach den Richtlinien über die Abstände zwischen Straßen und Flugplätzen vorgesehene Abstand von 15 m über dem Lichtraumprofil um 1,21 m unterschritten. Eine Beteiligung des für die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs zuständigen Straßenbaulastträgers der Staatsstraße 2116 (Staatliches Bauamt Passau) sei erforderlich.

*Technischer Umweltschutz:*

Eine Prognose der zu erwartenden Lärmimmissionen sei von der Antragstellerin nicht durchgeführt worden. Nach den Erfahrungen bei vergleichbaren Landeplätzen seien im Hinblick auf die Lärmschutzbelange jedoch keine grundsätzlichen oder schwerwiegenden Ausschlusskriterien bei der Genehmigung zu erwarten.

Auch aus Sicht des Wasserwirtschaftsamts Deggendorf ergaben sich keine grundsätzlichen Einwände gegen das Vorhaben. Die von dort gegebenen Hinweise und Empfehlungen finden in dieser Genehmigung unter Abschnitt A.V.1.21 entsprechende Berücksichtigung.

Belange der Bundeswehr würden vom vorliegenden Antrag nach deren Angaben ebenfalls nicht berührt.

Die DFS erhob keine grundsätzlichen Bedenken, wies jedoch darauf hin, dass der Abstand zwischen den beiden geplanten An- und Abflugflächen lediglich 146° betrage (120°/266°). Gemäß Nr. 4.2.2.8 AVV sei jedoch ein Mindestabstand von 150° einzuhalten. Die Erforderlichkeit des Einverständnisses mit dem Richtliniengeber sei diesbezüglich zu prüfen. Im Weiteren solle nicht nur die Hubschrauberflugplatz-Erkennungsmarkierung, sondern auch die FATO-Markierung an der Hauptanflugrichtung, nicht jedoch wie geplant am Nebenanflug ausgerichtet sein.

Angesichts der genannten Abweichung von der AVV wurde die Antragstellerin vom Luftamt aufgefordert, die Möglichkeit der Einhaltung der Vorgabe von 150° gutachtlich prüfen zu lassen. Dies gelang dem Gutachter, wie schließlich in seiner Ergänzung zum Eignungsgutachten vom 22.01.2022 dargelegt, durch eine Drehung des östlichen Flugkorridors um 4° in nördliche Richtung von 300°/120° auf 296°/116° (siehe hierzu auch Abschnitt C.II.2.8.2 dieser Genehmigung).

3. Beteiligung der Öffentlichkeit:

Der Antrag wurde außerdem mit Datum vom 26.11.2019 von der Marktgemeinde Rothalmünster in ortsüblicher Art und Weise bekannt gemacht und vom 03.12.2019 bis einschließlich 02.01.2020 zur Einsichtnahme dort ausgelegt sowie zusätzlich über das Internet zugänglich gemacht. Einwendungen wurden bis zum Ende der Einwendungsfrist am 16.01.2021 nicht erhoben.

## 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 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 formellen Genehmigungsvoraussetzungen liegen vor.

Insbesondere entsprechen die von der Antragstellerin vorgelegten Unterlagen in Art und Umfang den Antragserfordernissen, die vom Luftamt bestimmt wurden (§ 51 Abs. 3 LuftVZO). Sie erfüllen auch die im Hinblick auf die Behörden- und Bürgerbeteiligung obligatorische Anstoßfunktion, d.h. sie sind 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 Genehmigungsbehörde geltend machen zu können.

Anhaltspunkte, welche an der Objektivität und Unvoreingenommenheit des Gutachters zweifeln lassen, sind nicht ersichtlich.

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). Von allen beteiligten Stellen wurden Stellungnahmen abgegeben, welche bei der Entscheidung über den Antrag berücksichtigt wurden.

Ebenso wurde den durch das Vorhaben möglicherweise betroffenen und interessierten Personen die Gelegenheit eingeräumt, den Antrag infolge der Bekanntmachung und Auslegung persönlich bzw. über Internet einzusehen und sich innerhalb der gesetzten Fristen hierzu zu äußern. Von diesem Recht wurde vorliegend jedoch kein Gebrauch gemacht.

### **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 beantragte Planung den Maßgaben 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 (Planungsermessens).

## **2.1 Planrechtfertigung**

Das antragsgegenständliche Vorhaben ist fachplanerisch gerechtfertigt, da es mit den Zielsetzungen des Luftverkehrsrechts vereinbar ist.

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. Lediglich bereits von vorne herein offensichtlich ungeeignete Vorhaben, wenn sie z.B. aus baulichen oder technischen Gründen nicht umgesetzt werden könnten, sind nicht planerisch gerechtfertigt.

Im vorliegenden Falle handelt es sich bei dem geplanten Hubschraubersonderlandeplatz am Krankenhaus Rothalmüster um eine von den Zielen des LuftVG umfasste verkehrliche Infrastruktureinrichtung. Der dort abgewickelte Verkehr liegt wegen seines Zwecks, Rettungsdienstleistungen zu erbringen, im besonderen öffentlichen Interesse. Auch ein offensichtlicher planerischer Missgriff, der nach der Rechtsprechung die Planrechtfertigung entfallen lassen könnte, liegt nicht vor.

Darüber hinaus sind im konkreten Fall keine weiteren Anforderungen an die Planrechtfertigung zu stellen. Dies gilt besonders vor dem Hintergrund, dass mit diesem Vorhaben kein unmittelbarer Eingriff in nicht dem Vorhabenträger gehörende (Privat-)Grundstücke verbunden ist. Mit dem Vorhaben sind insoweit nur mittelbare Auswirkungen verbunden.

## **2.2 Erfordernisse der Raumordnung und Landesplanung**

Raumordnerische und landesplanerische Belange stehen dem Vorhaben nicht entgegen.

Die im Bayerischen Landesplanungsgesetzes (BayLplG), im Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP) und im Regionalplan der Region Donau-Wald (RP 12) enthaltenen Festlegungen und Ziele der Raumordnung werden im Falle der Realisation des Vorhabens beachtet (vgl. LEP 8.1 Ziel bzw. 8.2 Ziel). Insoweit schließt sich das Luftamt den o.g. Ausführungen der Regierung von Niederbayern an.

Sofern die Regierung von Niederbayern aus Immissionsschutzgründen eine Ausrichtung der Flugkorridore auf die Wohnbevölkerung (Art. 6 Abs. 2 Nr. 7 Satz 9 BayLplG) und ggf. deren weitere Optimierung fordert, wird auf Abschnitt C.II.2.8.2 dieser Genehmigung verwiesen. Demnach wird der Handlungsspielraum bei der Festlegung der Flugkorridore in erster Linie durch die Anlagenvorschriften und die Lage-/Hindernisbedingungen bestimmt.

## **2.3 Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege**

Im Falle des beantragten Vorhabens sind auch die Erfordernisse des Naturschutzes und der Landschaftspflege gewahrt. Die am Verfahren beteiligten Naturschutzbehörden erheben keine Einwände gegen das Vorhaben.

Diese Gesichtspunkte prüfte das Luftamt im Übrigen auch im Rahmen der allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalls bei der Umweltverträglichkeit (siehe Abschnitt C.II.5 dieses Bescheides).

## **2.4 Belange des Wasserrechts**

Die geplante Neuerrichtung des Hubschraubersonderlandeplatzes widerspricht ferner auch nicht wasserrechtlichen Belangen.

Die Hinweise und Empfehlungen unter Abschnitt A.V.1.21 dieser Genehmigung sind in diesem Zusammenhang zu beachten.

## **2.5 Erfordernisse des Städtebaus**

Belange des Städtebaus stehen dem Vorhaben ebenfalls nicht entgegen. Insbesondere ist eine Beeinträchtigung der kommunalen Planungshoheit der Marktgemeinde Rotthalmünster nicht ersichtlich.

Bei der antragsgegenständlichen Errichtung des Hubschrauberlandeplatzes am Krankenhaus Rotthalmünster handelt es sich um eine luftrechtliche Fachplanung, welche nach § 38 Satz 1 des Baugesetzbuches (BauGB) nicht der kommunalen Planungshoheit unterliegt und insoweit privilegiert ist (sog. Vorrang der Fachplanung). Dementsprechend sind die Vorschriften des Bauplanungsrechts in den §§ 29 bis 37 BauGB „auf Planfeststellungsverfahren und sonstige Verfahren mit den Rechtswirkungen der Planfeststellung für Vorhaben von überörtlicher Bedeutung (...)“ nicht anzuwenden, wenn die Gemeinde am Verfahren beteiligt wird und deren städtebauliche Belange berücksichtigt werden.

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). Zudem wird dem Genehmigungsverfahren für Flugplätze grundsätzlich die überörtliche Bedeutung zuerkannt, so dass hier das Fachplanungsprivileg des § 38 Satz 1 BauGB eingreift.

Im Weiteren lassen die Vorträge der Marktgemeinde Rotthalmünster keine Beeinträchtigungen ihrer kommunalen Belange erkennen. Insbesondere werden infolge der Umsetzung des beantragten Vorhabens mit seinen für diese Betrachtung unwesentlichen Auswirkungen auf die Umgebung (vgl. hierzu die Ausführungen unter den folgenden Abschnitten 2.6 und 2.7) weder bestehende (rechtswirksame) bzw. hinreichend verfestigte Bauleitplanungen der Kommune nachhaltig gestört oder verhindert noch sind mittelbare Beeinträchtigungen durch Fluglärm oder sonstige Umwelteinwirkungen in Bezug auf kommunales Eigentum oder kommunale Einrichtungen zu erwarten. Letztere wurden im Übrigen von der Marktgemeinde nicht geltend gemacht.

In Bezug auf den Vortrag der Marktgemeinde, das beantragte Vorhaben dürfe der Entwicklung neuer Wohnbaugebiete in Rotthalmünster nicht grundsätzlich entgegenstehen,

ist zu beachten, dass die von ihr konkret benannten Wohnbauflächen „WA Hopfenberg-Süd“ bisher lediglich im Flächennutzungsplan vorgesehen sind. Die Bindungswirkung des Flächennutzungsplans nach § 8 Abs. 2 Satz 1 BauGB gilt jedoch nicht für nach § 38 Satz 1 BauGB privilegierte Fachplanungen wie die vorliegende. Damit ist hinsichtlich des o.g. Plangebiets kein hinreichend verfestigtes Planungsstadium z.B. in Form eines Aufstellungsbeschlusses für einen Bebauungsplan gegeben, welches eine einschlägige Konkurrenzsituation zur vorliegenden Fachplanung begründen würde.

Hinsichtlich der Forderung der Marktgemeinde, die An- und Abflugwege in südlichere Richtungen zu verlegen, wird auch an dieser Stelle auf Abschnitt C.II.2.8.2 dieser Genehmigung verwiesen.

## **2.6 Schutz vor Fluglärm**

Das Vorhaben ist mit den Belangen des Schutzes vor Fluglärm vereinbar.

Von der Vorlage eines schallimmissionsschutzrechtlichen Gutachtens konnte aufgrund der verhältnismäßig geringen zu erwartenden Nutzungsfrequenz von maximal 200 Flugbewegungen pro Jahr abgesehen werden. Insbesondere wurde von der Marktgemeinde Rottalmünster ausdrücklich darauf verzichtet. Im Übrigen sind Beschwerden wegen Fluglärms in der Umgebung des Krankenhauses Rottalmünster nicht bekannt.

Auf der bestehenden Rettungslandestelle wurden im Durchschnitt der vergangenen Jahre 2017 bis 2021 jeweils ca. 102 Flugbewegungen pro Jahr mit Rettungshubschraubern durchgeführt. Nach Umsetzung der vorliegenden Maßnahme wird mit einem geringen bis mäßigen Anstieg des jährlichen Flugaufkommens von bis zu 200 Flugbewegungen – dies entspricht wöchentlich in etwa 4 Flugbewegungen bzw. 2 Hubschraubereinsätzen – ausgegangen. Diese Prognose ist angesichts der Flugbewegungen aus den vergangenen Jahren auch plausibel.

Aus der Erfahrung mit vergleichbaren Verfahren zur Genehmigung von Hubschrauberlandeplätzen an Kliniken ist dem Luftamt bekannt, dass im Falle einer Nutzungsfrequenz von lediglich ca. 200 Flugbewegungen pro Jahr keine nennenswerten Beeinträchtigungen durch Fluglärm in der Umgebung des Flugplatzes verursacht werden können.

Schließlich handelt es sich bei den Flügen der Luftrettung um solche von erheblichem sicherheitlichen Gewicht. Diese dienen den herausragend wichtigen Schutzgütern von Leib und Leben von Menschen. Dass der Verkehr mit Hubschraubern zu Geräuschimmissionen führt, ist – unabhängig von deren Geringfügigkeit – in der Abwägung im Übrigen gegenüber anderweitigen Belangen nachrangig.

## **2.7 Beeinträchtigungen durch Luftschadstoffe**

Das beantragte Vorhaben ist weiterhin mit den Belangen der Lufthygiene vereinbar, da es weder zu einer relevanten lufthygienischen Zusatzbelastung führt noch einen erheblichen nachteiligen Beitrag zur Gesamtbelastung mit Luftschadstoffen leistet.

Das Luftamt ist durch die regelmäßige Befassung mit dieser Thematik in luftrechtlichen Planfeststellungsverfahren bekannt, dass die wesentlichen und die Schadstoffmengen kennzeichnenden Emissionen durch Kfz-Verkehr und Hausbrand verursacht werden und Luftverkehr hierzu nur einen geringen Beitrag leistet. Dies betrifft insbesondere Vorhaben wie hier, bei denen im Durchschnitt etwa 200 Flugbewegungen pro Jahr mit einem Hubschrauber anfallen. Im Fall eines Verkehrslandeplatzes mit prognostizierten 40.000 Flugbewegungen pro Jahr mit Kleinflugzeugen führte der Bayerische Verwaltungsgerichtshof in seinem Urteil vom 26.02.2002, Az. 20 A 00.40039 (BeckRS 2002, 26445 RdNr. 18), aus, dass nicht ersichtlich sei, was die Behörde dort im Abwägungsvorgang hätte geprüft haben sollen. Insbesondere habe es sich in dem streitgegenständlichen Fall bei den Abgasen um ubiquitäre Belastungen gehandelt, die durch den dort beabsichtigten Flugbetrieb nicht in herausragendem Maße erhöht würden. In diesem Verfahren sah der Bayerische Verwaltungsgerichtshof folglich keine lufthygienische Relevanz durch diesen Flugbetrieb. Diese lufthygienische Unbeachtlichkeit gilt damit erst recht bei der hier zu erwartenden Anzahl an ca. 200 Hubschrauberbewegungen pro Jahr.

## **2.8 Geländeeignung, Richtlinienkonformität der Planung**

Die Geländeeignung ist durch das Eignungsgutachten des Luftfahrtsachverständigen Dipl.-Ing. (FH) Jürgen Freytag, Ziegeleistraße 2, 94554 Moos, unter Berücksichtigung des Ergänzungsgutachtens zur Anpassung des Abflugs nach Osten um 4° von 120° auf 116° vom 22.01.2022 in Verbindung mit den dieser Genehmigung beiliegenden Plandarstellungen nachgewiesen.

### **2.8.1 Anlage und Markierung der Flugbetriebsflächen**

Der antragsgegenständliche Hubschraubersonderlandeplatz soll mit einer Überhöhung von ca. 2,90 m über der Umgebung angelegt werden. Entsprechend Anlage 2 der AVV „Begriffsbestimmungen“ gilt ein Hubschrauberlandeplatz erst dann als „erhöht“, wenn er mindestens 3,00 m über dem ihn umgebenden Gelände liegt. Damit ist die vorliegende Anlage als Bodenlandeplatz i. S. d. AVV zu behandeln.

Die geplante Ausführung und Ausdehnung der Endanflug- und Startfläche (FATO) bzw. der mit dieser identischen Aufsetz- und Abhebefläche (TLOF) entsprechen unter Berücksichtigung des verwendeten Referenzhubschraubers (Modell Dauphin AS365 von Airbus Helicopters) den Anforderungen der AVV. Die vorliegend mindestens auszubildenden Maße betragen gem. Nr. 3.1.1.2 Buchstabe a) der AVV bei der vorliegend gewählten quadratischen FATO-Variante 20,52 m x 20,52 m, wobei sich die Seitenlänge von 20,52 m aus dem Produkt 1,5 x Gesamtlänge des Referenzhubschraubers (13,68 m) ergibt. Geplant ist deren Umsetzung mit den Maßen von 21,00 m x 21,00 m.

Ausgehend davon bestimmt sich die die FATO allseitig umgebende Sicherheitsfläche in ihren erforderlichen Mindestmaßen nach Nr. 3.1.4.2 der AVV (0,25 x Gesamtlänge des Referenzhubschraubers mit 13,68 m = 3,42 m). Diese Vorgabe ist angesichts der allseitig geplanten Tiefe der Sicherheitsfläche von 3,50 m ebenfalls erfüllt.

Der Bodenlandeplatz – bestehend aus FATO und umlaufender Sicherheitsfläche – weist damit eine mit bis zu 8 t vollständig tragfähige Gesamtgröße von 28,00 m x 28,00 m auf.

In Bezug auf die geplanten Markierungen des Hubschrauberlandeplatzes sind die Vorgaben der AVV ebenfalls eingehalten. Die Auffassung der DFS, neben der Hubschrauberflugplatz-Erkennungsmarkierung (siehe 5.2.2.6 AVV; Ziffer A.V.2.2 dieser Genehmigung) solle auch die FATO-Markierung nach der bevorzugten Endanflugrichtung (296°) ausgerichtet sein, teilt das Luftamt nicht, da in diesem Falle die o.g. erforderlichen Mindestmaße von FATO und Sicherheitsfläche nicht eingehalten werden könnten. Im Übrigen läge darin aus Sicht des Luftamts kein erkennbarer flugsicherheitlicher Mehrwert.

## 2.8.2 An- und Abflugflächen, Hindernisfreiheit

Auch die An- und Abflugflächen erfüllen hinsichtlich ihrer Ausrichtung und Dimensionierung die in der AVV an sie gestellten Anforderungen. Ebenso ist die erforderliche Hindernisfreiheit gegeben. Von der Gewährleistung eines sicheren und ordnungsgemäßen Flugbetriebs vom/zum geplanten Hubschrauberlandeplatz kann daher ausgegangen werden.

Mit Blick auf die Sicherheit des Flugverkehrs für an- und abfliegende Hubschrauber untersuchte der Gutachter bei der Bestimmung der An- und Abflugflächen zunächst die örtlichen Gegebenheiten hinsichtlich der Hindernisfreiheit. Die nach den AVV (siehe hier insbes. Nr. 4.2.2.5 AVV i. V. m. Tab. 4-1 für Sichtanflüge, Tab. 4-3 für Geradeausabflüge) erforderlichen Hindernisfreiflächen sind vorhanden und aus den genehmigungsgegenständlichen Plänen und Schnitten ersichtlich.

Neben der Hindernisfreiheit orientierte sich der Gutachter bei der Anlegung der An- und Abflugflächen bzgl. ihrer Ausrichtung unter Berücksichtigung der hier in den AVV einschlägigen Vorgaben an den im Untersuchungsgebiet vorherrschenden Windrichtungen aus westlichen/westsüdwestlichen bzw. östlichen/nordöstlichen Richtungen. Die An- und Abflugflächen verlaufen diese im Wesentlichen beachtend in nordwestliche bzw. ostsüdöstliche Richtung. Damit ist angesichts der technischen Vorgabe, Hubschrauber grundsätzlich gegen den Wind zu starten und zu landen, eine möglichst hohe und flugsichere Nutzbarkeit des antragsgegenständlichen Hubschrauberlandeplatzes gewährleistet (vgl. Nr. 4.2.2.9 AVV).

Die Planung wurde im Übrigen wie oben beschrieben infolge der Anmerkungen der DFS nochmals überprüft, ein ergänzender Anhang zum Gutachten am 22.01.2022 vorgelegt. Der nach Nr. 4.2.2.8 AVV geforderte Mindestabstand von 150° zwischen den beiden An- und Abflugflächen konnte demnach unter Wahrung der Hindernisfreiheit durch die geringfügige Drehung des östlichen Flugkorridors um 4° in nördliche Richtung von 300°/120° auf 296°/116° erreicht werden. Hierdurch werden grundsätzlich keine weiteren Drittbetroffenheiten ausgelöst, insofern von einem erneuten Beteiligungsverfahren abgesehen werden konnte.

Soweit die Marktgemeinde Rotthalmünster bzw. der Regierung von Niederbayern mit Blick auf den Städtebau bzw. Lärmschutz die Verlegung der An- und Abflugflächen weiter nach Süden über unbebautes Gebiet begehren, wird dem entgegengehalten, dass Hubschrau-

ber aus physikalischen Gründen – dies zwar mit je nach Modell mehr oder weniger großen Toleranzbereichen – grundsätzlich gegen den Wind starten und landen müssen. Die Flugverfahren eines Luftfahrzeugs sind in den jeweiligen modellspezifischen Flughandbüchern beschrieben, sicherheitsrelevant und daher von den Piloten verbindlich einzuhalten. Angesichts dieses Umstands sind unter Berücksichtigung der im Untersuchungsgebiet vorherrschenden Hauptwindrichtungen und dem oben beschriebenen, nach AVV geforderten Mindestabstand von 150° beide An- und Abflugflächen in grundsätzlicher West-Ost-Ausrichtung flugbetrieblich erforderlich. Zum Zweck einer möglichst uneingeschränkten Nutzbarkeit des Hubschrauberlandeplatzes sind Hubschrauberflüge ausschließlich in/aus südliche/r Richtung damit ausgeschlossen.

### 2.8.3 Abstände zwischen Straßen und Flugplatz

Der Gutachter kam bei seiner Prüfung weiterhin zu dem Ergebnis, dass durch die Anlage des Hubschrauberlandeplatzes keine Beeinträchtigungen zwischen Luftverkehr und dem Straßenverkehr auf den nahegelegenen, jeweils in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Straßen (Staatsstraße 2116 ca. 62 m westlich; Kreisstraße PA 62 ca. 137 m östlich vom Hubschrauberlandeplatz) hervorgerufen werden. Unter Berücksichtigung der hier anwendbaren „Richtlinien über die Abstände zwischen Straßen und Flugplätzen“ (Rundschreiben Nr. 2/82 des Bundesverkehrsministeriums vom 19.01.1982) schließt sich das Luftamt der Einschätzung des Gutachters an.

Wie bereits im vorangegangenen Abschnitt ausgeführt, sind die nach der AVV vorgegebenen Hindernisfreiflächen vorliegend vorhanden. Dies gilt auch für die mit Blick auf die Sicherheit des Luftverkehrs im Bereich von Straßen einzuhaltenden Lichtraumprofile von 4,5 m über der jeweiligen Fahrbahnoberfläche (vgl. Nr. 2. Spiegelstrich 3 der o.g. Richtlinien).

In Bezug auf die Kreisstraße PA 62 wird zudem der nach Nr. 3.1 der o.g. Richtlinien zum Schutz des Straßenverkehrs vor Gefährdungen durch Luftverkehr geforderte vertikale Mindestabstand von 15 m über dem Lichtraumprofil von 4,5 m (d.h. insgesamt 19,5 m über der Fahrbahnoberfläche) nicht berührt.

Lediglich im Falle der Staatsstraße 2116 wird diese Höhe von 19,5 m um 1,21 m unterschritten. Durch die verpflichtende Anwendung des Vertikalstartverfahrens mit rückwärtsgerichteter Startbahn (Rückwärtsstartverfahren gemäß Ziffer A.V.4.2 dieser Genehmigung) wird diese Höhendifferenz in der Praxis jedoch hinreichend kompensiert, sodass hiervon aus Sicht des Luftamts kein erhöhtes Störungspotenzial für die Sicherheit des Straßenverkehrs auf der Staatsstraße 2116 ausgeht. Vor diesem Hintergrund kann das Luftamt vorliegend eine Ausnahme von den geforderten Überflughöhen gemäß Nr. 4 der o.g. Richtlinien zulassen.

Wegen der Eigenzuständigkeit des Luftamts war eine Beteiligung des zuständigen Straßenbaulastträgers der Staatsstraße 2116 (Staatliches Bauamt Passau), wie vom Landratsamt Rottal-Inn angeregt, im Rahmen dieses Verfahrens im Übrigen nicht erforderlich.

Zur weiteren Verbesserung der Sicherheit sind darüber hinaus gemäß Ziffer A.V.1.17 in Abstimmung mit den zuständigen Straßenverkehrsbehörden in beiden Fahrrichtungen entsprechende Warnschilder aufzustellen (vgl. auch Nr. 5. der o.g. Richtlinien).

## **2.9 Sicherheit des Luftverkehrs und öffentliche Sicherheit und Ordnung**

Tatsachen, welche die Annahme rechtfertigen könnten, dass durch die Neuerrichtung des Hubschraubersonderlandeplatzes Krankenhaus Rothalmünster die öffentliche Sicherheit und Ordnung gefährdet sein könnte, sind nicht ersichtlich.

Insbesondere entsprechen die unter Nr. A.V.5 dieser Genehmigung festgesetzten Auflagen zum Feuerlösch- und Rettungswesen am Hubschraubersonderlandeplatz 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.5.10) in die vorhandenen Lösch- und Rettungsgeräte und deren regelmäßige Fortbildung gewährleisten zudem, dass die sachkundige Person neben der Brandbekämpfung wirksame Ersthilfe gegenüber verletzten Personen leisten und entsprechende Notrufe absetzen kann.

## **3. Gesamtabwägung und Zusammenfassung**

Da das Vorhaben gemäß der Prüfung des Luftamts den Erfordernissen der Raumordnung entspricht, 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, keine Tatsachen bekannt sind, dass die öffentliche Sicherheit und Ordnung gefährdet sein könnte, und auch sonst keine Belange in unzumutbarem Maße betroffen sind, konnte dem Antrag entsprochen und die luftverkehrsrechtliche Genehmigung für die Anlage und den Betrieb des Hubschraubersonderlandeplatzes am Krankenhaus Rothalmünster erteilt werden.

Bei der Abwägung aller zu berücksichtigenden Belange war insbesondere das Interesse von Anwohnern/innen an einer möglichst geringen Belästigung durch Hubschrauberfluglärm dem Interesse des Antragstellers und der Allgemeinheit an der Anlage und dem Betrieb des Hubschraubersonderlandeplatzes zur Durchführung der Luftrettung gegenüber zu stellen. Da die Durchführung von Rettungsflügen im besonderen öffentlichen Interesse liegt, setzte sich dieser Belang unter Berücksichtigung der in dieser Genehmigung verfügten Nebenbestimmungen gegen die privaten Belange der Anwohner durch.

Insbesondere führte die Prüfung des Luftamts zu dem Ergebnis, dass der für die Zukunft angenommene Flugbetrieb am antragsgegenständlichen Hubschraubersonderlandeplatz nach Art und Umfang keine schädlichen Umwelteinwirkungen, erhebliche Belästigungen oder erhebliche Nachteile – vor allem in Form von Schallimmissionen – für die Allgemeinheit bzw. die Umgebung hervorrufen wird.

Letztlich sind mögliche dennoch auftretende, nicht vermeidbare Belästigungen für die Anwohner in der Umgebung des Krankenhauses Rothalmünster zumutbar und mit Blick auf das Allgemein-

Interesse an der Durchführung von Rettungsflügen hinzunehmen. In diesem Zusammenhang war auch zu berücksichtigen, dass dort bereits heute Rettungsflugbetrieb in ähnlichem Umfang wie für die Zukunft beantragt stattfindet und damit keine vollständig neu hinzukommende, unbekannte Lärmquelle geschaffen wird.

#### **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 Landkreis Passau Krankenhaus gGmbH bestand keine Verpflichtung, eine UVP durchzuführen. Eine UVP ist dann durchzuführen, wenn nach Einschätzung des Luftamts aufgrund überschlüssiger Prüfung erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen auf die Schutzgüter des § 2 Abs. 1 des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes (UVPG) durch das Vorhaben zu erwarten sind, die nach § 25 Abs. 2 UVPG bei der Zulassungsentscheidung zu berücksichtigen wären.

Die allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls nach § 7 Abs. 1 UVPG i. V. m. Anlage 1 Ziffer 14.12.2 zum UVPG hat vorliegend ergeben, 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.

Die Feststellung über das Nicht-Bestehen der UVP-Pflicht wurde gemäß § 5 Abs. 2 UVPG mittels Einstellung in das UVP-Portal öffentlich bekannt gegeben.

#### **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](http://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 Be-

gründung 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](http://www.vgh.bayern.de)) zu entnehmen.
- *[Sofern kein Fall des § 188 VwGO vorliegt:]* Kraft Bundesrechts ist bei Prozessverfahren vor den Verwaltungsgerichten grundsätzlich ein Gebührevorschuss zu entrichten.

Mit freundlichen Grüßen



Hailer  
Regierungsamtsrätin